



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

PRIVATIZACION DE LA EMPRESA DIESEL NACIONAL
EN CIUDAD SAHAGUN Y SUS CONSECUENCIAS SOCIALES
(REPORTAJE)

TESIS
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADA EN CIENCIAS DE LA COMUNICACION
PRESENTA:

ELVIA SCHEREZADA MONTAÑO FERREIRA

ASESORA: FRANCISCA ROBLES



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

MEXICO, D. F. 2002



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.

The background of the page is a collage of four black and white photographs. The top-left photo shows a large, leafy tree in a landscape. The top-right photo shows a multi-story building, possibly a school or government office. The middle-right photo shows a person, possibly a child, looking towards the camera. The bottom-left photo shows a field of tall, thin plants, possibly corn or sugarcane.

La Privatización de DINA

*Y sus consecuencias
en Ciudad Sahagún*

*Alumna: E. Scherezada Montaña Ferreira
Asesora: Francisca Robles*

INDICE

INTRODUCCION	1
1. DE LA INDUSTRIA DEL PULQUE A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	9
1.1 Tepeapulco, el inicio	11
1.2 El pulque, su industria y su crisis	16
1.3 La crisis minera	21
2. EL RESURGIMIENTO DEL VALLE	23
2.1 El nacimiento de una empresa, una nueva vida	24
2.2 La Gestación de una Ciudad	30
2.3 La privatización, un nuevo horizonte	38
2.4 Hacia un nuevo camino	47
2.5 Una lucha constante, el sindicato	54
3. HACIA EL FUTURO	59
3.1 Algunas piedras en el camino	60
3.2 Abriéndose paso, el desarrollo de una empresa privada	70
3.3 En busca de un futuro	73
Conclusiones	78
Bibliografía	86
Hemerografía	88
Entrevistas	89
Anexos	90

El reportaje se caracteriza, con respecto a otros géneros periodísticos, por su diversidad funcional, temática, compositiva y estilística. Desde el punto de vista compositivo y estilístico, es un género muy versátil, ya que puede incorporar y combinar múltiples procedimientos y recursos de escritura, absorber en parte o del todo otros géneros periodísticos informativos -como notas informativas, crónicas, entrevistas...- y de opinión -columnas y comentarios- y además puede asimilar parcial o totalmente géneros literarios como la novela, el ensayo, el short story, el cine o el teatro. ¹

El reportaje es el género más completo que nos permitirá adentrarnos en la historia de un valle árido, localizado en el estado de Hidalgo y que a principios de la década de 1950 al tomar el Estado la decisión de lograr una industrialización en el país mediante la llamada sustitución de importaciones, se transformó en una Ciudad Industrial.

Para Victoria Novelo (1976 : 50) el Estado realizó y promovió este tipo de desarrollo como abanderado del interés social de la nación, como protector de los injustamente desheredados y marginados de un progreso que llegaría muy pronto a través de las carreteras, las vías del ferrocarril y la construcción de fuentes de empleo industrial que asegurarían de una vez para siempre el derecho y estabilidad laborales.

¹ www.uil.es/publicaciones/latina/z8/r4absonia.htm#uno, 30,09,01

DIESEL NACIONAL fue una empresa creada en 1951, con la finalidad de brindar al país autosuficiencia en el abastecimiento de equipo para el transporte de bienes y personas.²

La llegada de **DIESEL NACIONAL** (DINA) al valle de Irolo, donde crecen magueyes y el viento es un factor que en todo momento está presente, inició un ritmo de vida diferente, donde la instalación de plantas industriales ofrecería nuevos trabajos y ocupaciones a la población agrícola excedente que residía en la región y se encontraba en ese momento en una aguda crisis laboral.



Poco después de que **DIESEL NACIONAL** (DINA) llegara al valle, el gobierno decide que sería conveniente evitar la salida de divisas al exterior por lo que crea las empresas, Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril y Toyoda, esta empresa posteriormente llevaría el nombre de Siderúrgica Nacional, iniciando las tres empresas el Combinado Industrial Sahagún.

DIESEL NACIONAL fue la empresa que comenzó con la construcción de la Ciudad a través de Constructora Industrial Irolo, se vio la necesidad de dotar a

² Secretaría de Programación y presupuesto, Informe anual de labores de DINA 1986-1987.

la población de servicios de agua potable, energía eléctrica, teléfonos, telégrafos, transporte, mercados, centros comerciales, etc.

De acuerdo con el libro La industria en los maqueyales de Victoria Novelo (1976 : 67) entre 1953 y 1958 se construyeron 1279 casas, 168 habitaciones en multifamiliares y colectivos, un centro escolar con escuela primaria y escuela técnica, un edificio de telecomunicaciones, un edificio para la presidencia municipal.

Pero ¿Cómo se llamaría la Ciudad?, los señores licenciados Víctor Manuel Villaseñor y don Rodrigo Gómez, quienes se encargaron de llevar a cabo las investigaciones para localizar el sitio donde se instalaría, decidieron que en honor a un fraile franciscano, cronista ilustre de la historia antigua de México: Fray Bernardino de Sahagún, autor de la Historia Universal de las Cosas de la Nueva España o Códice Florentino y puesto que allí en Tepeapulco, en uno de los conventos más antiguos de la Nueva España, fue donde aquel insigne precursor de la etnología moderna reunió los materiales para su magna obra se consideró que sería conveniente nombrar de esa manera a la nueva ciudad, "Ciudad Sahagún."

La población de Ciudad Sahagún comenzó a crecer ya que además de la inmigración hacia la ciudad, muchos habitantes se establecieron definitivamente y sus hijos nacieron en la ciudad, y las empresas establecidas

empleaban hasta 32 mil trabajadores los cuales al establecerse en Sahagún la hicieron "su" ciudad.³

Para finales de la década de los años cincuenta la población de Ciudad Sahagún tenía una estructura muy interesante en cuanto a su procedencia, la mayor parte de los habitantes era de localidades urbanas, por lo que los campesinos y artesanos ya sólo eran el 16% de la población, información presentada por la publicación Dinamismo (1990 : 13).

Los trabajadores rentaban la casa donde vivían pagando módicos precios, en todo momento las fábricas se encontraban ligadas al crecimiento de la Ciudad. Los sindicatos de las empresas construidas en Sahagún (DINA, CONCARRIL y SIDERURGICA NACIONAL), ayudaron a los trabajadores a obtener sus casas a través de créditos de INFONAVIT.

Pero esto no sería eterno, la crisis de 1982 colocó al país en una situación económica compleja, propició severos desequilibrios de orden económico que derivaron en los de carácter social; los problemas de pobreza y desigualdad social se acentuaron por lo que a partir de 1983, la economía mexicana experimentó un cambio de orientación sin precedentes lo cual dio inicio a una serie de reformas económicas que la administración del presidente Carlos Salinas intensificó y amplió con el propósito de frenar la inflación y recuperar el

³ Ibidem.

crecimiento. Decidió desincorporar las entidades paraestatales y ofrecerlas al mercado privado.

Las empresas instaladas en Ciudad Sahagún no se salvaron de este proceso, debido a la crisis que ocurrió en el país, estas empresas comenzaron a tener dificultades económicas, por lo que para 1989, el Grupo DINA fue vendido a Consorcio G de Guadalajara.

DINA fue la primera empresa de las tres que se encontraban en Ciudad Sahagún, en ser vendida, le siguieron en su camino Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril y Siderúrgica Nacional.

Toda privatización trae consecuencias de diversos tipos, en Ciudad Sahagún gran cantidad de gente fue despedida y se vio en la necesidad de tener que buscar otra fuente de ingreso para mantener a sus familias.

En este reportaje se planteará además de los antecedentes de la región pulquera del Valle de Irolo y de la creación de DINA, su privatización y la manera en que ésta afectó a los pobladores de Ciudad Sahagún.

La investigación documental se apoyó en materiales hemerográficos de los que se retomaron las declaraciones publicadas de los principales involucrados

y autoridades institucionales, así como textos históricos y especializados que abundaron en el tema.

La investigación de campo, se realizó básicamente en la región afectada, Ciudad Sahagún, se entrevistaron a algunos de los habitantes de la ciudad los actores dentro de la empresa: ingenieros, obreros, personal de confianza.

La fotografía permite visualizar de una manera inmediata todo tipo de situaciones por lo que se consideró que, en un lugar donde se habla sobre una transición de pobladores campesinos y de haciendas a obreros calificados y fábricas, la fotografía es un apoyo visual para el lector.

El reportaje se divide en tres capítulos, el primero **DE LA INDUSTRIA DEL PULQUE A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**, permite adentrarnos a los orígenes de la región donde más tarde se instalaría Diesel Nacional, la crisis pulquera que se presentó y que contribuyó a que la economía del valle fuera en detrimento orillando la búsqueda de nuevos ingresos.

El Segundo Capítulo, **EL RESURGIMIENTO DEL VALLE**, permite introducimos a la transformación del valle con la llegada de la empresa Diesel Nacional así como al surgimiento de Ciudad Sahagún y la evolución de la empresa hasta llegar a ser privada.

En el Tercer Capítulo, **HACIA EL FUTURO**, se muestran algunos de los contratiempos que tuvo DINA al convertirse en empresa privada y cómo es que eso ha afectado a la población.

El recorrido por la transformación de la Ciudad desde la llegada de **DIESEL NACIONAL**, permite mostrarnos la lucha de los pobladores a los que llegaron a cambiarles la vida y la transición de una empresa que también lucha por seguir adelante, de una Ciudad que no se ha dejado morir y que espera seguir teniendo un futuro acompañada de la empresa que la vio nacer.

1.DE LA INDUSTRIA DEL PULQUE A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

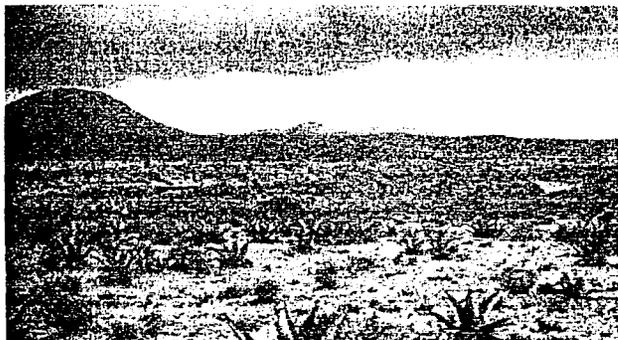
En la llanura oriental del Estado de Hidalgo se estableció un asentamiento industrial, que se fundó adyacente al antiguo pueblo de Tepeapulco, cercanamente a Irolo, la estación del ferrocarril. Este centro industrial fue establecido como algo más que unas instalaciones fabriles. Se concibió y construyó como pequeña ciudad, con características urbanas, con instalaciones fabriles y con las habitacionales, dependiendo políticamente del municipio del pueblo de Tepeapulco, en cuya jurisdicción se encuentra.

Al conglomerado industrial se le dio el nombre de Ciudad Sahagún, en reconocimiento a la obra que Fray Bernardino de Sahagún iniciara en Tepeapulco, al mediar el siglo XVI, en cuyo convento trabajó por espacio de dos años sobre la indagación de las características y particularidades de la naturaleza en el centro de México y de la cultura que allí crearon los grupos nahuas en los últimos tiempos prehispánicos.

Ciudad Sahagún, enlaza el pasado remoto – la cultura prehispánica- y el presente- la industrialización- por medio del lazo de unión que es Tepeapulco; por esto Ciudad Sahagún debe entenderse como un producto del pasado que la soporta y que la ha hecho posible.

En este primer capítulo se habla sobre Tepeapulco, su importancia como región pulquera y la difícil situación que vivió cuando ésta entró en crisis.

El valle



El clima de los Llanos de Apan es frío y seco, la pobreza de los suelos resulta en una vegetación natural pobre, por lo que el maguey ha sido el cultivo más conveniente, pues además de adaptarse a la región, detiene la erosión que el viento ocasiona en los suelos y produce aguamiel, fermentable a pulque, susceptible de venderse en la Ciudad de México.

La condesa Calderón de la Barca (1959 p. 171) describía a la comarca pulquera alrededor de Tepeapulco como una región rodeada del nopal, y grandes campos de magueyes, cuando la visitó a fines del siglo XIX; además de asegurar que "la hacienda, hermoso y vasto edificio, se yergue solitario y desabrigado entre los magueyes".



Hacienda de Santa María Tecajete

Este austero espectáculo se repetía una y otra vez por los alrededores. La lista de haciendas era interminable: en Cempoala, Santa María Tecajete, Tochatlaco, Los Arcos y Tepozoyucan; en Tepeapulco, Santa Clara, Irolo y

Tepetates, y en Apan, Chimalpa, Soltepec, Tzontecomate, Mazaquiáhuac, Tezcotzongo, Tultengo entre otras. Las características de la hacienda eran:

- Una unidad socioeconómica autónoma
- Contaba con locales destinados específicamente a las funciones agropecuarias, además de contar con la capilla, la cárcel y la tienda de raya.
- Se dividían los terrenos en tres zonas diferenciadas, destinadas cada una a un uso particular.
- La zona más extensa a los cultivos comerciales, el maguey y la cebada.
- Las mejores tierras, constituían otra zona, y se utilizaban para el cultivo del maíz, trigo, frijol, haba o arvejo, productos que carecían de valor comercial y se destinaban al consumo de la población de la hacienda.
- Se conservaba siempre una extensión de terreno improductiva para después sembrar maguey.

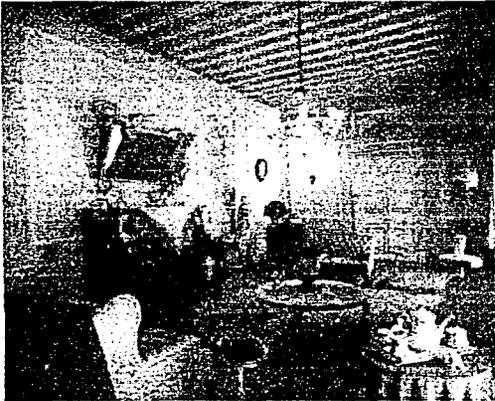
La hacienda, era una gran construcción en la que se agrupaban infinidad de locales de uso específico, alrededor de grandes patios y eras⁵, rodeados de una sólida barda. Las dimensiones que estas cercas llegaron a tener eran verdaderamente asombrosas.

⁵ Espacio de tierra limpia y firme, algunas veces empedrado, donde se trillan los sembrados.

Las viviendas de la hacienda mostraban con toda claridad las jerarquías que correspondían a las diferentes clases sociales que habitaban el casco de la hacienda:

- **Peones.-** Vivían en los alojamientos más modestos.
- **Empleados de mayor confianza.-** Habitaciones más espaciosas.
- **Hacendados.-** Vivían con extensión y lujo en la casa principal.

Casa Principal de la Hacienda de San José



Madame Calderón de la Barca (1959 p. 166) comentaba que la vida en todas las haciendas de los "grandes llanos de Otumba y Apan" era de una "soledad tan absoluta", que resultaba difícil imaginar cómo podía alguien sobrellevarla, explicándose así que la

"aristocracia pulquera" se ausentara con frecuencia y por largos periodos de sus propiedades, para rodearse del bullicio de la Ciudad de México.

Las diferentes clases sociales que existían dentro de la hacienda pulquera eran:

Clases sociales en las Haciendas Pulqueras	
Clase Alta	Clase Intermedia
Hacendados	Meseros.- Trabajadores asalariados de confianza. (arrendatarios, administradores, escribanos, trojeros ⁶ , mayordomos de campo y mayordomos de tinacal)
Clase Baja	
<p>Artesanos, herreros, carpinteros y curtidores del tinacal.</p> <p>Trabajadores temporales y permanentes.</p> <p>Tlachiquero.- Campesino encargado de recoger el aguamiel del maguey.</p> <p>Peón acasillado.- Cumplía con las mil faenas que se realizaban en la hacienda, recibía jomales miserables que lo obligaban a endeudarse interminablemente, con lo cual le era imposible escapar de esa condición.</p>	

La llegada del ferrocarril trajo consigo algunos cambios dentro de la estructura laboral de las haciendas, además de que al atravesar por la región pulquera, orilló a que los Llanos de Apan, se convirtieran, al cabo del siglo XIX, en la región productora del pulque por antonomasia.

⁶ Personas que cuidan graneros

1.2 El pulque, su industria y su crisis

El pulque es una bebida de origen prehispánico, que se asocia a mitos y deidades que datan de aquellos tiempos, en su proceso de elaboración intervenían ritos, tradiciones y creencias filtradas y enriquecidas por casi cuatrocientos años de influencia de la religión católica.

Rafael Macías (1979 p. 21) comentaba que las creencias se aplicaban desde el momento mismo en el que los magueyeros sembraban la planta, enterrando en el hoyo huesos o cráneos de animalillos para que la protegieran

La relación entre el punto donde la bebida es producida y aquel en el que se consume es especialmente importante en el caso del pulque, debido a que esta bebida se fermenta con gran rapidez y esto por supuesto tiene una gran influencia en la calidad del producto.

Las haciendas pulqueras que se encontraban en las proximidades de Otumba, Ometusco y Cempoala, gozaban de una fácil comunicación a la capital que siempre ha sido el mercado más importante del país, por otro lado, las haciendas que se encontraban en los Llanos de Apán, se dedicaban a abastecer al mercado de Puebla, evidentemente no tan vasto como el de la Ciudad de México, además de que debido a los problemas de distancia sólo se enviaban cantidades muy pequeñas.

Pero el rápido proceso de descomposición que caracteriza al pulque no sólo limitaba la distancia a la que era posible comercializarlo, sino que también exigía que esta comercialización se efectuara en centros urbanos, pues sólo ahí se consumen volúmenes importantes con rapidez suficiente.

Después de la independencia de nuestro país, la capital sufrió un estancamiento en su economía, resultado de los once años de guerra insurgente, y la subsecuente inestabilidad en la misma ocasionó una pequeña crisis de sobreproducción.



Tinacal en Topoyahuaco

La industria pulquera cayó periódicamente en este tipo de dificultades, aunque los productores se esforzaron siempre por mantener la oferta por debajo de la demanda, garantizando así la expansión de su economía.

Posteriormente, con la revuelta armada contra el general Porfirio Díaz se propagó con gran facilidad la desproporcionada extensión de tierras en manos

de unas cuantas familias (poseedoras de haciendas) con la revolución se inicia la reforma agraria que atravesaría por las siguientes etapas.⁷

ETAPAS DE LA REFORMA AGRARIA EN MEXICO (1915-1934)⁸	
Plan de San Luis	Incluía algunos puntos tendientes a poner remedio a la desproporcionada repartición de tierra.
Gobierno de Madero	El presidente Madero no pudo satisfacer las demandas de los campesinos.
Venustiano Carranza	Pactó con algunos líderes campesinos para que se repartiera la tierra, pero al confiar el reparto a los gobernadores y jefes militares regionales éstos no cumplieron con lo convenido, y actuaron según su conveniencia.
Obregón	Repartió una mayor superficie que Carranza en su primer año, pero durante el segundo se vio obligado a frenar este reparto, solo para acelerarlo nuevamente durante el tercer periodo. Al final de su gestión, el Gral. Obregón había repartido 1 200 000 hectáreas entre 100,000 campesinos.
Gobiernos de Calles, Portes Gil, Ortiz Rubio y Abelardo Rodríguez	La reforma agraria fue deslizando al fracaso.
Lázaro Cárdenas (1934)	Al asumir el poder, pone en marcha su política de reparto agrario, la tierra sería del que la trabajara pero bajo la tutela del Estado. Se inicia el programa social de la Revolución Mexicana: el reparto agrario y la unificación definitiva del movimiento obrero. Fue en aquel entonces que las grandes haciendas púkeras comenzaron a ser fraccionadas.

Desde 1890 hasta 1940 aproximadamente se dio un incesante aumento en el índice de consumo del pulque, ya que con el ferrocarril se comercializaba en la

⁷ Diesel Nacional, Tepeapulco, 1982, p.180

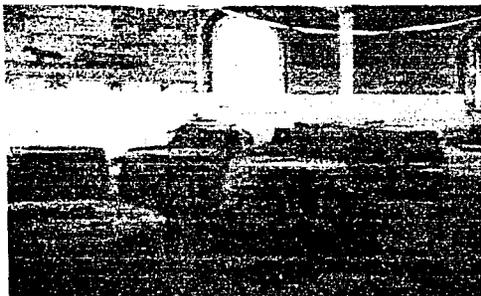
⁸ *Ibidem*, p.183

ciudad de México, situación que presionó a la industria para que ampliase su oferta.⁹

Con el fin de poder satisfacer esta demanda, los hacendados iniciaron un proceso de especialización agrícola que los conduciría a la saturación de las tierras disponibles y por consiguiente, a la imposibilidad de reponer la planta.

Los ejidatarios redestinaron sus tierras al ineficiente cultivo de maíz, que a pesar de las incertidumbres que lo caracterizan les permitía subsistir durante el año.

Una evidencia clara de la quiebra temprana del maguey es el hecho de que en



aquella década la disminución en el número de plantas fue de 49% (casi la mitad de los magueyes del país), lo preocupante de esta cifra es que este porcentaje no se compara con el número de magueyes que era cultivado.

Tinaco de Tetlapayac

⁹ Geografía Económica del Estado de Hidalgo (1939), p. 222,324

El desplome en la producción del pulque, en la década 50-60, coincidió con la propagación, en el mercado, de las bebidas embotelladas, que con las campañas publicitarias que incitan su consumo, la demanda del pulque decreció, al declinar la tradición de consumirlo.



Tinacales de pulque

1.3 La crisis minera¹⁰

Durante el tiempo del gobierno del general Porfirio Díaz, la zona minera de Hidalgo experimentó un auge impresionante, en este periodo se registró un aumento en la producción debido a las nuevas vetas que explotaron las pequeñas compañías de capital extranjero que se establecieron entonces en la zona. Esta bonanza desde luego incrementó la demanda de mano de obra de origen campesino, la de cebada y rastrojo de maíz para el ganado caballar, que era la principal fuente de fuerza motriz por aquel entonces y la del pulque para el consumo de los peones, y todas éstas fueron satisfechas por la zona de Tepeapulco.

Es importante señalar que la explotación minera estaba sujeta a las oscilaciones que el precio de la plata tenía en el mercado mundial, debido a que esta dependencia resultaría determinante en la crisis que se produciría posteriormente, la cual queda esbozada en el siguiente cuadro:

¹⁰ Sara, Molrón, Crónica de Ciudad Sahagún, p.65,66

Crisis en la Industria Minera en el Estado de Hidalgo

1906	Las empresas American Smelting Refining and Mining Company, que controlaban a la Compañía de Real del Monte y Pachuca, comenzó a absorber a otras empresas menores que operaban precisamente en los distritos de Pachuca y Real del Monte; este proceso fue, al principio, relativamente lento, pero a partir de la década de 1920 comenzó a acelerarse
1920	Por ese entonces el precio de la plata empezó a descender por varias razones: por un lado, la producción mundial creció y por el otro, el patrón oro fue adoptado como medida de cambio en el sistema monetario mundial, sustituyendo la plata. Estas dos circunstancias, aunadas a la deflación que propició el crecimiento económico de la posguerra en los Estados Unidos de Norteamérica, hicieron que las exportaciones de nuestro país disminuyeran en 50%.
1932	Empresas se vieron obligadas a suspender sus actividades a pesar que sus vetas no se habían agotado, o fueron absorbidas por la American Smelting Refining and Mining Company, que para 1932 controlaba el 40% de la producción
1932	A pesar de que los volúmenes de metal extraídos continuaron aumentando, las ganancias adicionales fueron canceladas por los aumentos en los costos de operación y la caída de precios, alcanzando su nivel más bajo.
1947	La American Smelting Refining and Mining Company, decide subitamente cerrar su subsidiaria mexicana en el estado, alegando incosteabilidad de sus operaciones, dejando a más de 5 000 trabajadores sin empleo, por lo que Nacional Financiera adquirió la empresa y continuó operándola, nacionalizando y concentrando también toda la actividad extractiva en lo que siguió siendo la Compañía de Real del Monte y Pachuca.
1950	Se realizó un último intento por mantener las minas abiertas por medio de la colectivización de algunas, pero estas experiencias cooperativistas fracasaron, a causa de las deficiencias en la planeación del beneficio de nuevas vetas.

2. EL RESURGIMIENTO DEL VALLE

Las crisis del pulque y minería son el antecedente del lugar donde se implanta la empresa Diesel Nacional.

A continuación, apreciaremos su evolución, transición , hasta llegar a ser una empresa privada que sin duda revitalizó el valle de Irolo en los Llanos de Apan, permitiendo un nuevo auge económico y social.



2.1 EL NACIMIENTO DE UNA EMPRESA, UNA NUEVA VIDA

Era presidente de la República, el licenciado Miguel Alemán Valdés, y el estado mexicano había creado su propio aparato productivo básico y de apoyo a la industria en general; se asociaba con capitales extranjeros y privados nacionales para ampliarlo. Además en palabras de Victoria Novelo (1972 p.45) se tomaba la decisión de que las nuevas inversiones industriales no se realizarán en la Ciudad de México sino en las zonas del país que se encontraran muy deprimidas en lo que se refería a fuentes de trabajo, infraestructuras, etc.

De acuerdo a la publicación Dinamismo (1986 p. 3) en este contexto, se constituye la empresa Diesel Nacional, el 28 de julio de 1951, con un contrato de licencia y asesoría técnica de la compañía automotriz italiana Fiat, S.P.A. El capital social de la naciente industria ascendía a un total de 75 millones de pesos, de los cuales el 78% era la participación estatal, mientras que los inversionistas privados de México y la empresa asesora italiana cubrieron, respectivamente, el 14% y el 8% restantes.

DINA Komatsu Nacional



A pesar de que la decisión de que fuera instalada la empresa en Teotihuacán era casi un hecho, en ese momento llega al gobierno del estado de Hidalgo, el licenciado Quintín Rueda Villagrán, quien solicitó al presidente Alemán que considerara la posibilidad de establecer la planta industrial en el estado, argumentando que tal inversión ayudaría a resolver los problemas sociales ocasionados por las crisis en la minería y en el pulque.

Se realizaron estudios donde se demostró la existencia de mantos en el subsuelo, con caudal suficiente para cubrir las necesidades de una ciudad industrial con más de 60 mil habitantes, así como de una zona de industrias proporcional y en plena producción.¹¹

Así pues, DINA, llegaba al Valle, permitiendo que la población agrícola excedente de la zona consiguiera nuevos trabajos y ocupaciones.

En ese momento, inicia el proceso de compra y permuta de tierras, a fin de integrar la superficie necesaria para realizar el proyecto de industrialización, estas transacciones permitían que los campesinos pudieran permutar sus tierras pobres y secas por otras, además de servicios sociales tan importantes como electrificación, introducción de agua potable en los pueblos, etc.

¹¹ Sara, Moirón. Crónica de Ciudad Sahagún, Talleres Gavez Impresores, 1972, p.66

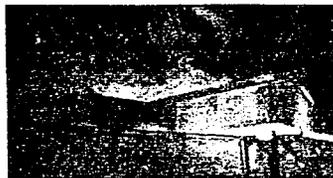
Se adquirieron 1 503 hectareas de terreno, de los ranchos Tezoyo y Tlacatepac y de las exhaciendas de San Jerónimo y Tochatlaco, y además se realizaron permutas con los ejidos Jagüey Prieto, Chiconcuac, Tlanalapa, Francisco I. Madero y Santa Clara, con lo que se logró reunir una superficie de 2 630 hectáreas de extensión.

Para 1952, se inicia la construcción de las naves industriales que formarían Diesel Nacional, responsabilidad que se encontraría a cargo de la Constructora Industrial Irolo empresa también de participación estatal, creada especialmente para este trabajo.

A la par de la construcción de **DINA**, se creó otra industria de similar estructura, **Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, S.A.**, y dos años más tarde, la Fábrica Nacional de Maquinaria Textil "**Toyoda de México**", que inicialmente se operó con la asesoría de técnicos japoneses y que posteriormente se convirtió en Siderúrgica Nacional, S.A., ambas instaladas en el Valle, quedando establecidas las tres empresas que conformaron el núcleo inicial del complejo fabril de Ciudad Sahagún.



Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril



Siderúrgica Nacional

A principios de 1969 se consideró conveniente iniciar la fusión de las tres empresas en una. Esta fusión se efectuó en los aspectos administrativos y de producción ya que en el aspecto jurídico esto no ocurrió.

En diciembre de 1970, al iniciarse la administración del Presidente Luis Echeverría, fue nombrado director general de las tres empresas, que para esa época ya eran conocidas como el Combinado Industrial Sahagún, el licenciado Jesús Reyes Heróles, quien permaneció en el puesto sólo unos meses y para el mes de marzo de 1972, el licenciado Emilio Krieger Vázquez fue nombrado Director General.

Durante estos años se dio una producción favorable y se cumplieron los objetivos que se esperaban, como lo muestra el siguiente cuadro:

PRODUCCION		
Diesel Nacional	1971	1972
Camiones y Autobuses	4,865	4,875
Automóviles	15,286	17,670

Y se tenían proyecciones para los siguientes cinco años, los cuales se muestran a continuación:

	Volumen	Valor millones \$
Camiones y Autobuses	7 798	1 262.2
Automóviles	31 500	751.9

Posteriormente, para 1981, según el Informe Anual de Labores de DINA, 1986-1987, se alcanzaron los más altos niveles históricos de producción y ventas de la industria automotriz, se vendieron en el país 55,441 camiones y tractocamiones, cifra que cayó a 5,859 en 1986, o sea en un 89%. No obstante que DINA ganó una proporción sustancial de dicho mercado, al pasar del 21% al 73%, la reducción de su magnitud fue tal que, en el mismo lapso, el volumen de las ventas internas de camiones y tractocamiones DINA descendió 63%.

A continuación se muestra el cuadro de los Datos básicos de las empresas del Grupo DINA en 1986:

DATOS BASICOS DE LAS EMPRESAS DEL GRUPO DINA
(Cifras de 1986)

EMPRESA	EMPLEO	CAPACIDAD INSTALADA	PRODUCCION VOLUMEN	VENTAS INTERNAS	EXPORTA VOLUMEN
CORPORATIVO	141				
DINA CAMIONES	2,271				
Camiones		18,000	4,009	3,984	350
Tractocamiones		2000	335	310	
Tranmisiones		10000	2822	2891	
Pierresentales (miles horas-hombre)		447	233	233	
DINA AUTOBUSES					
(autobuses foráneos)	1158	1300	689	689	
MEXICANA DE AUTOBUSES	978	3100	769	784	
Autobuses foráneos			31	32	
Autobuses urbanos			839	634	
Trolebuses			99	98	
MOTORES PERKINS	457	40000	8422	8446	5
DINA MOTORES	380	26000	1827	1277	282
DINA CUMMING	526	5700	3911	1302	2491
MOTO DIESEL MEXICANA	440	5000	1021	1039	
PLASTICOS AUTOMO- TRICES DINA (toneladas)	320	3750	469	493	
SERVICIOS ALIMENTI- CIOS DINA	151				
Cubiertos (miles)		2000	848	848	
Hospedajes (miles)		N.D.	59	59	
MAQUILADORA AUTOMOTRIZ NACIONAL	2				
TOTAL	6,806				
N.D. Cifras no determinadas					

2.2 LA GESTACIÓN DE UNA CIUDAD

La llegada de las fábricas al valle de Irolo, transformó por completo el ritmo de vida de las familias que lo habitaban. Se necesitó construir a un costado de las fábricas un conjunto habitacional que permitiera alojar de manera confortable a las familias de los trabajadores que laboraban en las empresas.

Desde Ingenieros hasta obreros podían instalarse en esos departamentos, o cuartos de hotel como algunos los llamaban. El Ing. Irving Maciel, nos permite introducirnos en ese mundo: *“Cuando llegué, los edificios de departamentos ya estaban funcionando, contaban con una cama, cuarto de baño, era una especie de cuarto de hotel, ahí se podía dormir, trabajar, porque había un privado pequeño. La gran ventaja de vivir ahí es que además de que no pagábamos renta, estaba a unos 2 kilómetros de la empresa”.*

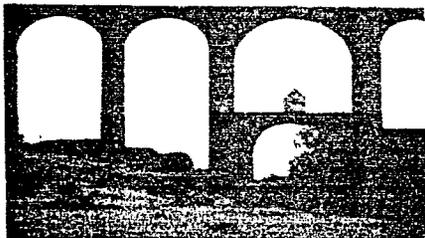
Por otra parte, el señor José Luis Santa Ana Larios, quien aún continúa viviendo en Sahagún, recuerda de igual forma su estancia en los dormitorios: *“Diesel Nacional tenía unos departamentos frente a la fábrica, que les llamaban colectivos, ahí nos daban hospedaje”, continúa, “haga de cuenta que era un hotel con todo, no nos faltaba nada, el servicio era muy bueno”.*

Pero aún así, los dormitorios no llegaron a ser suficientes para los trabajadores, lo que orilló la construcción de una pequeña ciudad con todos los servicios que una pequeña comunidad requiere. El proyecto original fue

encargado al arquitecto Carlos Lazo y su ejecución también fue responsabilidad de la Constructora Irolo. Inicialmente se levantaron 1317 casas y 46 departamentos, también se construyeron tiendas y un mercado, campos deportivos, las oficinas administrativas y los servicios médicos y educativos básicos necesarios, además de los servicios públicos de pavimentación, drenaje, alumbrado y otros fueron incorporados.

A medida que las empresas crecían, las fuentes de trabajo iban en aumento por lo que se vio la necesidad de construir una nueva sección en la ciudad.

Pero desde la construcción de la primera sección se tuvieron que realizar diversos estudios y exploraciones geo-hidrológicas para localizar los abastecimientos de agua potable, comenta Sara Moirón (1972 p. 149,150) y es que la región de Tepeapulco contaba con pocos recursos superficiales de agua, para lo cual los técnicos decidieron que la cuenca de Apan podía proporcionar el agua necesaria debido a que tenía una superficie de 622 kilómetros cuadrados y una precipitación media anual de 806 milímetros por lo que, considerando una infiltración al subsuelo de un 10 por ciento solamente, se tendría una reserva teórica de 1.5 metros cúbicos por segundo, pero existía una recomendación donde la extracción del agua en la zona no fuera mayor a los 400 litros por segundo, pero a pesar de que existía agua ésta no se encontraba a la mano, por lo que Fray Francisco de Tembleque tuvo que construir su colosal acueducto para llevar agua hasta Tepeapulco.



Acueducto de Fray Francisco Tembleque

Para esto se localizaron tres pozos en diferentes zonas donde fuera posible perforar, tomando en cuenta el futuro crecimiento de la ciudad, las características geológicas de la región dificultaban en la perforación de pozos pues existe un manto basáltico de más de cuarenta metros de espesor, por esto la perforación del primer pozo, iniciada en diciembre de 1952 no pudo terminarse sino hasta marzo de 1964, fecha en que se instaló el equipo definitivo de bombeo. Para la construcción de la nueva sección que se necesitaba en la ciudad, se construyó un cuarto pozo, el agua potable se distribuye tanto por bombeo como por gravedad hasta las tomas domiciliarias.

Para el régimen del presidente Adolfo López Mateos (1958-1964), se decidió que el Instituto Mexicano del Seguro Social construyera una nueva unidad, para ese momento la Constructora Industrial Irolo pretendía poner en venta los terrenos por lo que los entregó junto con las acciones de DINA y CONSTRUCTORA al IMSS, organismo que inauguró el 14 de diciembre de

1962 la zona nueva, con 529 casas de dos y tres recámaras, algunas en una sola planta y otras en dos pisos, complementada con escuela primaria, jardín de niños, zona comercial y plaza cívica.

El IMSS entregó en propiedad a los trabajadores una de sus unidades habitacionales. Los primeros 15 títulos de propiedad fueron entregados por el Presidente de la República, licenciado Luis Echeverría, el 18 de agosto de 1972.

Para el señor Santa Ana, habitante de Sahagún y trabajador de DINA por más de 20 años, esta decisión representó una alegría inmensa y platica cómo es que llegó a la colonia IMSS:

"Esta colonia fue inaugurada el 14 de diciembre de 1962 por el presidente Adolfo López Mateos, a los 2 años, nos la dieron en renta, una renta muy módica. En 1973, las casas que estuviesen habitadas por trabajadores con más de cierto periodo, pasarían a ser propiedad de los trabajadores, y así fue como a partir de 1973, esta casa pasó a ser propia, es decir, patrimonio familiar".

Así como el señor Santa Ana, ve su casa, para los pobladores de Sahagún el hecho de tener casa propia les brindaba una nueva forma de vida, eran dueños de una casita que ya nadie podía quitarles.

El INFONAVIT también se interesó en construir casas-habitación en la Ciudad Industrial.

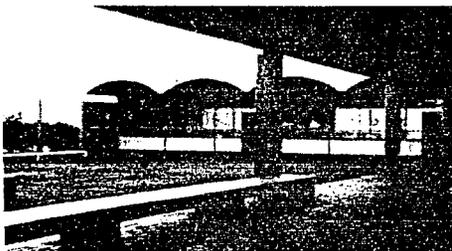
El señor Alfonso Escamilla, trabajador actual de DINA, cuenta cómo fue que pudo adquirir su casa por medio del INFONAVIT:

“Yo soy de Real del Monte. Después de 7 años de trabajar en DINA por medio del Sindicato con los créditos de INFONAVIT, obtuve mi casa... la colonia se llama Tadeo de Niza y se encuentra a un lado del Seguro Social. Pero el obtener una casa con crédito INFONAVIT no era tan fácil, para que uno tuviera derecho a un crédito INFONAVIT se debían de tener ciertos puntos, aportaciones para poder tener una casa, es decir, la empresa aporta una parte al INFONAVIT y el INFONAVIT te va acumulando ese dinero. Pero yo obtuve mi casa por medio de un sorteo lo que me hizo pensar, ¿qué gano con viajar diario?, además de que quedándome en Sahagún tuve la oportunidad de hacer mi secundaria y mi preparatoria ya que yo sólo tenía la primaria”.

Cuando llegaron a Sahagún las primeras familias de obreros, se hizo necesario resolver el problema de la enseñanza primaria a como diera lugar. Algunas casas se adaptaron para que funcionaran como escuelas.

Posteriormente se construyó el centro escolar en la Plaza Principal , en éste se encontraban la escuela primaria y la secundaria técnica industrial las cuales contaban con talleres y un gran patio de juegos además de un teatro al aire libre.

La escuela primaria llevó el nombre de Fray Bernardino de Sahagún y contaba con 18 aulas y una asistencia de 1855 alumnos que se distribuían en tres turnos: matutino, vespertino y nocturno.



Escuela primaria en Ciudad Sahagún

La segunda, que se conocía como Escuela Técnica Industrial Número 35, contaba con cinco aulas, tres talleres y una población escolar de 600 alumnos. Su enseñanza era mixta.

En la zona construida por el Instituto Mexicano del Seguro Social se construyó otro centro escolar, compuesto por una escuela primaria y un jardín de niños. A esta escuela primaria le llamaron, Escuela Licenciado Adolfo López Mateos y contaba con 14 aulas y una asistencia de 1226 alumnos divididos en dos turnos: matutino y vespertino; al jardín de niños sólo se le llamó Jardín de Niños del IMSS.

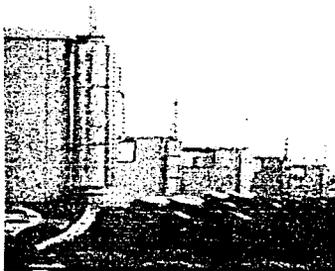
También se construyó una escuela privada de enseñanza preescolar, primaria y comercial, en esta escuela desde el principio impartieron religiosas y aunque en sus inicios sólo tenía preescolar y primaria, posteriormente se instituyó la secundaria.

La Secretaría de Educación Pública también construyó un edificio destinado a una Escuela Técnica Industrial con suficiente número de aulas, talleres de corte y confección, de herramientas y ajuste, de electricidad, automotriz, biblioteca, cuerpo administrativo, patio de honor, canchas deportivas, etc. Esta secundaria actualmente tiene un muy buen prestigio, y gran cantidad de alumnos van diariamente.

Existen dos preparatorias, una es incorporada a la Universidad Autónoma de Pachuca, el otro es un Centro de Bachillerato Tecnológico donde se imparten carreras técnicas en electrónica, electromecánica, laboratorista clínico y programador.

A pesar de que la UNAM, cuenta con un terreno en la Ciudad cuyo fin era construir un centro universitario, el proyecto no se llevó a cabo, pero en este momento Sahagún cuenta con una Universidad prolongación de la de Pachuca, cuenta con tres carreras, Contaduría Ingeniería Industrial y Trabajo Social.

DINA representó el inicio de una nueva vida para los habitantes de un Valle que se encontraba en una situación crítica y es que no sólo trajo empleo a la

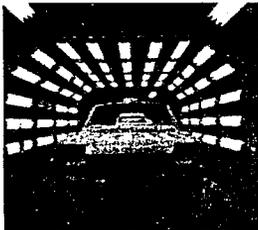


población, también creó un estilo de vida diferente, donde había casas, escuelas, mercados en fin todo lo que conforma una ciudad así que de los llanos de Apan, de los que antes nada más salía pulque hacia Puebla, empezaron a salir, rumbo a todo el país e incluso hacia el exterior;

camiones, autobuses, tractores, furgones de ferrocarril y aceros especiales de alta calidad.

2.3 LA PRIVATIZACION, UN NUEVO HORIZONTE

Diesel Nacional inicia su historia productiva como empresa paraestatal en 1955, al firmar con Fiat de Turin Italia un contrato de asistencia técnica y licencia para fabricar camiones pesados con motor diesel.



Desde su formación, el gobierno consideró a la empresa como la indicada para dotar al país de autosuficiencia en el abastecimiento de equipo para el transporte de bienes y personas, DINA contaba con un capital mixto, siendo el gobierno el accionista mayoritario.

Para cumplir esta misión Diesel Nacional se dedicaba a la producción y ensamble de automóviles, camiones, tractores vehículos en general, al igual que a la producción de motores diesel para los vehículos antes mencionados y para usos industriales y agrícolas; además de la fabricación de accesorios, partes sueltas y piezas de refacción para los vehículos y motores automotrices; así como la distribución y venta de unidades.

DINA es una empresa que ha tenido una trayectoria de gran trascendencia, a continuación se muestran brevemente algunos de los eventos más importantes en la historia de DINA.

DIESEL NACIONAL		
1991 Creación Diesel Nacional	1959 a 1962 Se inician los centros de adiestramiento necesarios para la formación de nuevos cuadros técnicos y obreros	1962 Como reflejo de la situación económica del país por la devaluación del peso se reduce la jornada laboral y el salario durante el periodo agosto-diciembre 26 de noviembre de 1962
1962 Celebra un contrato de fabricación con Fiat de Turín	1964 Se modifica el contrato con la Renault, donde la empresa se dedica a la comercialización de los automóviles y DINA se limitaría a las actividades de la planta	Se constituyen legalmente las empresas DINA CAMIONES, DINA AUTOBUSES, DINA MOTORES Y SERVICIOS ALIMENTICIO DINA que junto con PADSA, MOTORES PERKINS Y MAN forman el Grupo DINA coordinado desde entonces la dirección general de DIESEL NACIONAL S.A.
1965 Inicia sus actividades	1968 Con motivo de las olimpiadas en nuestro país, DINA comercializó su autobús "OLIMPICO"	1963 Se incorpora MEXICANA DE AUTOBUSES al grupo DINA. En este año se vende Renault de México
1969-1967 Realiza un segundo contrato con la FIAT y se construye una nueva planta en el suburbio de automóviles.	1969 Se fusión con las empresas Constructora Nacional de Cemento de Ferrocarril y Siderúrgica Nacional	1966 Renault de México anuncia el cierre definitivo de su planta en Ciudad Saltillo, Hidalgo y en septiembre se concentra el proceso de desconcentración de DINA MOTORES Y DINA CUMMINS.
14 de enero de 1960 Termina el contrato con la Fiat	1975 Se inaugura la nueva planta de automóviles con capacidad para 40,000 unidades anuales	14 de octubre 1967 DINA firma contrato de asociación entre Diesel Nacional y Chrysler de México.
16 de enero de 1960 Luce contrato con la empresa estatal francesa Renault para la fabricación de los automóviles	1978 Se desconcentra el Combustible Industrial	1967 Se desconcentra el Grupo DINA del Sector Industrial Paracatalal y se asocia con Navistar, empresa que desconcentra sus productos en Estados Unidos
23 de agosto de 1962 Se promulga el Decreto Presidencial para la integración de la Industria Automotriz, originándose la exclusividad en la fabricación de camiones medianos y pesados a DINA	1981 Comienza la desconcentración de DINA	1983 Diesel Nacional S.A. se transforma en empresa privada cuando "Consorcio G" de capital 100% mexicano adquiere el grupo DINA, continuándose con la tecnología de Navistar.

Como se puede apreciar en el cuadro anterior, Diesel Nacional ha sido una empresa de gran importancia en el ámbito nacional incluyéndose Estados Unidos.

Como cualquier empresa ha tenido sus altas y bajas, cuando Renault se va en 1986, representa una pérdida significativa para DINA y por supuesto para los trabajadores de la empresa, los cuales dependían únicamente de su trabajo en la misma.

Para el señor Alfonso Escamilla, quien trabajaba en ese momento en la empresa, recuerda cómo era la situación cuando Renault estaba aún en DINA:

“La entrada a la fábrica parecía la estación del metro Pino Suárez, por lo mismo de que éramos tanta gente y podíamos circular con libertad por cualquier sitio de la empresa, decidieron poner divisiones y pusieron sus límites, bardearon y ya uno solo se movía en su área.”

Aunque Renault se fue de la planta de Ciudad Sahagún, un año después, el 14 de octubre de 1987, DINA realizaba un contrato de asociación con Chrysler y Navistar, así lo registró, **El Financiero**: “... este es un día histórico para la industria automotriz nacional, pues se asocian tres grandes empresas: Dina Camiones, la primera compañía en venta de camiones medianos y pesados en México; Navistar, una de las tres mejores en tecnología y diseño en este ramo a nivel mundial, y Chrysler México, líder en exportaciones automotrices, que siempre ha estado a la vanguardia.” (16 octubre 1987)

A pesar de lo benéfico que resultaba para la empresa este tipo de asociaciones, el vocero de la paraestatal dos meses después del contrato, Gabriel Valencia, gerente de Comunicación Social de DINA, informaba para el periódico **El Financiero**:

"La información proporcionada por el vocero oficial de la empresa y datos provenientes de los informes del Consejo de Administración 1981-1987, las Cuentas de la Hacienda Pública Federal y de la Dirección de Finanzas de SPP revelaban que el nivel de ventas de las ocho entidades que conforman el grupo Dina se ha reducido 82 por ciento en los últimos seis años, en tanto que su producción ha caído en 93 por ciento en el mismo período. En esas condiciones, la empresa depende ahora más de los apoyos económicos que le brinda el gobierno federal que de ingresos propios generados por sus ventas."
(09,diciembre,1987).

El hecho de que se mencionara que la empresa no estaba generando los resultados previstos despertaba inquietud en los habitantes de Sahagún. Situación que se reflejaba en la actitud del secretario general del Sindicato de DINA Raul Flores al declarar para el periódico **El Universal**: "las declaraciones en torno a una anemia económica de la compañía coincidían extrañamente con la solicitud de emplazamiento a huelga que metió el sindicato el primero de diciembre y que está programada que estalle el día seis de febrero a las 24 horas por revisión del contrato colectivo de trabajo,

**además, puntualizó que el gremio que él encabeza no es un grupo de choque.”
(10,diciembre,1987)**

De cualquier manera lo que sí resultaba evidente era que la empresa vivía algunos momentos duros y esta situación se reflejaba en la disminución de personal que para el mes de febrero se presentaba, se habían despedido a 4 mil 073 trabajadores informaba la Secretaría de Energía Minas e Industria Paraestatal a la prensa a través de un comunicado, se agregaba además : “ el próximo mes se definiría la situación de la paraestatal, ya sea que se procediera a la desincorporación o que el Gobierno Federal determinara continuar con ella. Según informaba la SEMIP, al término de 1987, la planta laboral del Grupo DINA estaba conformada por 6 mil 877 trabajadores, por lo que con este recorte de personal, las cuatro empresas del Grupo quedaban con sólo unos 2 mil 300 trabajadores.” (El Norte, 18 febrero,1988)

A pesar de que la decisión de desincorporar a la empresa del Estado, no era muy bien recibida y de que se trataba de realizar un Saneamiento Financiero para el Grupo DINA, la empresa se encontraba en el filo de la navaja, aunque con números negros en su balance, parecía que el gobierno había ya tomado su decisión.

El 15 de marzo de 1988, el periódico **El Universal** publicaba un fragmento del documento que la Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal, concretamente la Subsecretaría de la Industria Paraestatal, enviaba a la Secretaría de Programación y Presupuesto, en el cual podía leerse lo siguiente: " De acuerdo a lo establecido por el secretario (de la Semip), el oficio 101- 07939 del 25 de febrero pasado y en cumplimiento a los acuerdos tomados por la Comisión Intersecretarial de Gasto y Financiamiento, me permito confirmar a usted los criterios que regirán el proceso para la reducción del capital estatal a minoritario, mediante asociación en las empresas de la rama de camiones y autobuses".

Aunque el 11 de marzo se realizaba la resolución para la disolución y liquidación de DINA, el 17 de marzo se daba a conocer oficialmente la puesta en marcha del proceso de desincorporación de DINA, realizándose los trámites correspondientes. (Véase Anexo 1)

Por su parte el periódico **El Norte** publicaba una nota en la que se informaba que el grupo paraestatal Diesel Nacional (DINA) quedaría fuera del presupuesto del Gobierno Federal en un plazo máximo de seis meses, ya fuera por venta o liquidación. " Autoridades del sector informaban que si al 31 de octubre la totalidad de las empresas filiales de DINA no llegaran a tener comprador, se procedería a su liquidación de acuerdo a las instrucciones giradas por las autoridades presupuestales." (19 de Abril, 1988)

El proceso de venta tomó tiempo, y los posibles compradores Chrysler y Navistar no pudieron llegar a un acuerdo que resultara provechoso para DINA, y a pesar de rumores sobre cuáles extranjeros podrían adquirir DINA, no se concretaba nada.

Debido a que para el 28 de octubre de 1988 no se llegaba a ninguna decisión final con respecto a la venta, su director en ese momento, sostenía que el programa de venta y desincorporación de las filiales del grupo DINA continuarían hasta la próxima administración y es que a pesar de que existían clientes potenciales en el país que habían mostrado su interés, sólo se habían logrado vender hasta ese momento Mexicana de Autobuses, Maquiladora Automotriz y Dina Cummins.

Por su parte, el Sindicato decidía emplazarse en ese momento a huelga por violación a diez cláusulas del contrato colectivo de trabajo, aunque se aclaraba que no era con el fin de detener la venta, el secretario general del Sindicato, Raúl Flores, aclaraba que cuando se concluyera la venta de las empresas del corporativo de DINA se debía de informar oportunamente al sindicato.

Durante todo este proceso entra al gobierno el Lic. Carlos Salinas de Gortari y la desincorporación de entidades paraestatales aceleró su ritmo. De acuerdo con Isabel Rueda Piero (1994 p. 53) de 1982 a 1988 el número de dichas entidades se redujo de 1 115 a 412.

Poco tiempo después de que el presidente Salinas llegará al poder, el 27 de octubre de 1989 se firmó el Contrato de Compra- Venta con Consorcio G, S.A. de C.V., cuyos dueños son Armando, Rafael y Omar R. Gómez Flores y José Luis Peña Méndez la compra de la paraestatal, incluía las filiales Dina-Camiones, Dina-Autobuses, Dina-Motores y Dina-Plásticos, estas cuatro empresas laboraban con 3 mil trabajadores.

A pesar de que no se daba a conocer el monto en el que la empresa fue vendida, en un informe sobre las empresas paraestatales que emite la Secretaría de Hacienda y Crédito Público aparece el monto de la venta el cual fue de 82.4 millones de dólares equivalentes a \$ 213,096 millones por las cuatro entidades. (Véase Anexo 2)

Grupo DINA, S.A. de C.V. iniciaba su vida como empresa privada, dejando atrás treinta y siete años de cultura paraestatal.

A continuación se muestra un cuadro sobre las actividades más importantes de la empresa en los siguientes años a la privatización:



<p align="center">1990</p> <p align="center">DINA efectúa lanzamiento al mercado del Tractocamión 9400 "Eagle".</p>	<p align="center">1997</p> <p align="center">DINA inaugura su nueva planta de ensamble de camiones y ómnibus en Buenos Aires, Argentina.</p>
<p align="center">1991</p> <p align="center">Se inicia el proyecto DINAstia produciendo modelos orientados a la satisfacción del cliente.</p>	<p align="center">1997</p> <p align="center">DINA pone en marcha un plan para proporcionar recursos adicionales a sus programas de mantenimiento, servicio y capacitación de sus distribuidores y clientes.</p>
<p align="center">1992</p> <p align="center">Se firma contrato con Marco Polo para la fabricación de autobuses foráneos.</p>	<p align="center">Febrero de 1997</p> <p align="center">Se realiza el primer lanzamiento de la nueva generación de Autobuses DINA con el F11</p>
<p align="center">1993</p> <p align="center">Se reestructura Grupo DINA y se colocan Acciones de DINA en la Bolsa Mexicana de Valores y en la Bolsa de Nueva York.</p>	<p align="center">24 de septiembre de 1988</p> <p align="center">Se presenta la nueva generación de vehículos HTQ con 100% tecnología cabina DINA.</p>
<p align="center">1994</p> <p align="center">Se crea DINA Composites fabricando plásticos reforzados para la industria automotriz, además de adquirir las plantas de ensamble de autobús MCII líder en la comercialización y fabricación de autobuses.</p>	<p align="center">1995</p> <p align="center">DINA presentó el "shuttle bus", un autobús que sustituirá a los "microbuses" utilizados en México.</p>
<p align="center">1996</p> <p align="center">DINA cumple 45 años como empresa 100% mexicana.</p>	<p align="center">1999</p> <p align="center">DINA realizó una reestructura financiera la cual consistió en la transmisión de la mayoría de la tenencia accionaria de MCII Holdings (USA) a un grupo de inversionistas especializados en el fortalecimiento de empresas.</p>
<p align="center">1998</p> <p align="center">DINA exporta 704 camiones a 12 países diferentes.</p>	<p align="center">2000</p> <p align="center">Lanzamiento de camiones DINA con nuevo Diseño de Cabina, Chasis, para lanzarse a la competencia de mercado.</p>

2.4 HACIA UN NUEVO CAMINO

La privatización de DINA generó, diversos puntos de vista:

En la voz del Ing. Silvestre Molina, Supervisor de Producción en DINA en el año 2000:

"DINA entró con el pie izquierdo a la privatización, desde un principio, para echar a andar la planta, nosotros tuvimos que realizar un convenio con la empresa Internacional NAVISTAR, quien nos empezó a suministrar tecnología, nos vendían cabinas, motores, para ensamblar camiones y nos vendían la tecnología, nos vendió lo que es el know-how y todo iba muy bien hasta que se consume el Tratado de Libre comercio".

El Sr. Alfonso Escamilla, después de trabajar por más de 20 años en la empresa, nos da su visión de DINA en el año 2000:

"la privatización no ha afectado a la empresa, sino que más bien ha sido la situación económica que ha imperado en el país, ya que aún en 1994, nos encontrábamos muy bien pero al entrar la crisis, liquidaron como a 400 personas de confianza y para colmo se vino la devaluación."

Por su parte el Señor Santa Ana - exsecretario del Sindicato de DINA, quién llegó a Ciudad Sahagún en 1961 y ahora es un hombre jubilado-, considera que:

“Cuando las empresas de Ciudad Sahagún fueron del Estado, de la década de los 50's a fines de los 80's, se hacía mal uso de los recursos, porque los que venían a administrar las empresas, es decir, mandaban personas que no tenían el conocimiento en la rama Automotriz, por decir, el Lic. Emilio Krieger Vázquez fue director del Complejo Industrial, a pesar que era una eminencia en el área de jurisprudencia desconocía el ámbito industrial, entonces yo considero que como empresas paraestatales no ponían como directores generales al personal idóneo, sino que se veía que eran compadrazgos..”

El Ing. Irving Maciel, trabajador de DINA, comenta su experiencia en ese momento:

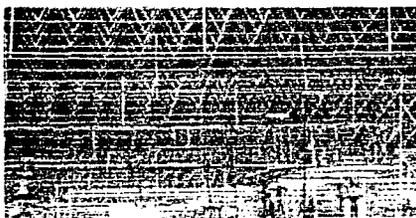
“ las administraciones que se encargaban de regular la operación de las empresas no se desempeñaban con toda la eficiencia para mantener un status de producción óptima, esta gente vino de las dependencias oficiales, burócratas, gente que si se levantaba muy temprano para ir a su trabajo era llegar a

las once de la mañana, entonces en una empresa definitivamente esto no es un buen desempeño de los administradores responsables, hay que estar ahí justamente en el momento en que se inician las operaciones para que todo se dé a tiempo y que el personal tanto de confianza, administrativo o sindicalizado se forme una conducta y una disciplina de operación eficiente. No se trata de exprimir a nadie, simplemente que todo mundo se desempeñe eficientemente a un ritmo razonable..... En mi opinión todos estos detalles son lo que hicieron que las empresas Sidena, DINA, Concarri, cayeran junto con todas las empresas paraestatales. "

El Dr. Ramón Martínez Escamilla, encargado del departamento de Estado y Economía del Sector Público en el Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM en el año 2000, da su opinión sobre el compadrazgo en las empresas:

" el problema de la famosa empleomanía de compadrazgo, es decir dar puestos, es una cuestión que se estuvo tomando de manera exclusivamente política, el problema es que la política ingiere, es decir, se mete en terrenos que no le tocan y entra pues al sector paraestatal. La verdadera corrupción que se dió en las empresas paraestatales fue que estas empresas fueron

diseñadas y creadas para dar subsidio¹² a la población y normalmente estas empresas no realizaban esta función de manera correcta, en lugar de que subsidiarían con los precios de los artículos de consumo a la población, subsidiaban con los precios de artículos internacionales para la iniciativa privada en donde los usan para adquirirlos de manera muy barata y venderlos a la producción de manera muy cara o sea que en el intermedio se queda la mayor parte de las ganancias. Y por el otro lado la corrupción también estaba en que muchas veces las líneas de financiamiento, es decir los capitales que se canalizaban de las grandes instituciones de crédito a las empresas paraestatales no siempre llegaban a cumplir su objetivo, a veces se desviaban para efectos políticos, electoreros o hasta para especular, o no falta quien cobraba su comisión por la obtención de un crédito, etc."



Planta Industrial

¹² De acuerdo al Diccionario Enciclopédico QUILLET *subsidio* es la contribución financiera que asigna y otorga el Estado a determinados productores de productos nacionales a fin de que sus respectivos precios se mantengan dentro de límites razonables.

El Ing. Silvestre Molina nos da su opinión con respecto a la función de DINA como empresa estatal:

"Cuando llegaron las empresas a Sahagún, su misión era realizar una labor social -continúa- DINA y todo el complejo industrial no se creó con la finalidad de hacer dinero, su único objetivo era generar empleo en la región, la función que cumple la empresa siendo de gobierno a cuando son privadas son completamente distintas, cuando la empresa la pone el gobierno se preocupa por brindar empleo en la región, que exista mejora en el nivel de vida es decir la empresa cumple con una función social, la empresa podía perder dinero, podía tener costos de operación altísimos y no pasaba nada, porque al final de cuentas sus impuestos estaban trabajando, además de que existían diversos decretos que protegían al mercado."

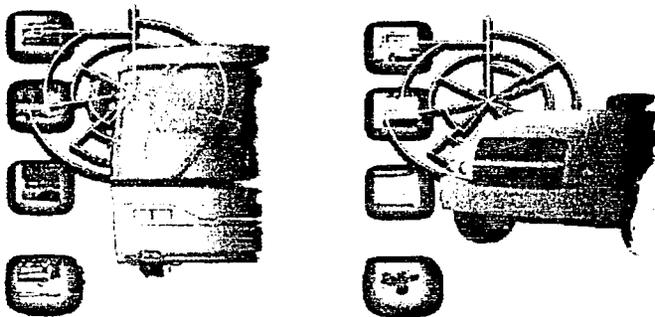
Y es que debido al decreto que el gobierno del Lic. José López Portillo promulgó, DINA era la única empresa que abastecía a la nación de camiones movidos a diesel, por lo que la empresa tenía un mercado seguro: PEMEX, CONASUPO, Luz y Fuerza, Ruta 100, etc., además hacía los camiones presidenciales.

DINA, tuvo que competir con empresas transnacionales importantes, continúa contando el Ing. Molina:

" Al año siguiente que la empresa se privatizó, el decreto desapareció, tuvimos que competir con la empresa Mercedes-Benz, posteriormente viene el Tratado de Libre Comercio y Volvo quien nos vendía la tecnología viene y se instala en México. De repente nuestra competencia de un día a otro se multiplica, de única opción pasó una de 4: DINA, Mercedes-Benz, Ford, Volvo. Además de toda esta situación los convenios que se tenían con Navistar y otras empresas se van, por lo que DINA tiene que comenzar a realizar sus propios diseños, como la construcción de su nueva cabina, pero durante el tiempo de desarrollo de la cabina se tuvieron que vender chasises, por lo que se generaron algunos gastos para la empresa."

DINA ha tenido que luchar con diferentes aspectos externos como la situación económica del país, así como una competencia a la que no estaba del todo preparada para enfrentar, pero la importancia de que DINA pueda seguir creciendo radica no sólo en que representaría una mejora económica del país, sino que Ciudad Sahagún depende en gran parte de las empresas, por lo que

en la medida que las empresas y en este caso DINA crezcan, los habitantes de Sahagún podrán respirar tranquilos.



Camiones DINA de carga y transporte

2.5 UNA LUCHA CONSTANTE, EL SINDICATO

Los trabajadores de DINA han estado siempre en la lucha por seguir teniendo un puesto en la empresa, y el Sindicato es una institución muy fuerte que aunque en el momento en que se privatizó la empresa perdió fuerza, ha logrado mantener unidos a sus trabajadores.

Trabajadores en Diesel Nacional



La historia del sindicato mostraba desde sus inicios su espíritu de lucha.

El Sindicato de DINA, registra la publicación Dinamismo (1982 p.45.) era el de Construcciones Federales de la República Mexicana el cual era controlado por la CTM, los empleados que se encargaban de la construcción de las naves industriales formaban parte de éste, tres años después la empresa iniciaría la fabricación de automóviles y camiones, entonces los líderes de la CTM, José G. Calderón y Juan José Osorio Palacios, solicitaron la titularidad del Contrato Colectivo del Trabajador, pero Napoleón Gómez Sada, líder del sindicato minero, también la disputó. Las autoridades del trabajo propusieron un

recuento y fue la CTM que por mayoría de votos ganó. Así el 13 de abril de 1955, nació el Sindicato de Trabajadores de la empresa Diesel Nacional, S.A. de la R.M., siendo su secretario general, según registro del Contrato Colectivo del Trabajo, Augusto Gómez Villanueva.

El sindicato de DINA fue afiliado también a la Federación de Trabajadores del Estado de Hidalgo, para 1959, durante la gestión de Artemio Flores Castillo, la CTM es cuestionada por los trabajadores de base y se consolida un movimiento independiente que conforma un Comité Ejecutivo paralelo al de la CTM, su líder Antonio Reyes es apoyado por 650 de los 800 trabajadores de planta, pero son derrotados y despedidos 64 trabajadores.

Tras una larga lucha de los independientes, el 14 de diciembre de 1961, la Asamblea vota por unanimidad salirse de la CTM, obteniendo su registro de Sindicato Nacional Independiente de Trabajadores de Diesel Nacional, reconocido oficialmente el 1° de octubre de 1970, con el lema: **"Libertad e Independencia de los Trabajadores"**.

Brevemente, esta es la historia sobre el inicio de uno de los Sindicatos de gran fuerza en la República Mexicana, lo dice el secretario de Trabajo y Conflictos, en el año 2000, el señor Pedro Herrera:

"El sindicato siempre ha estado a la vanguardia de otros sindicatos en el ámbito nacional, es el primer Sindicato que realiza el 7 de febrero las revisiones contractuales, es uno de los que abre las revisiones, y del resultado de la resolución del contrato depende el resultado de los demás sindicatos".

A pesar que el sindicato de DINA se considera un sindicato conflictivo, el señor Pedro Herrera, considera que más bien es un Sindicato que se preocupa por sus agremiados:

"Lo que en este momento nos preocupa es el hecho de que se terminen las fuentes de trabajo, nunca estaremos en contra de que vengan empresas, a lo mejor nos ven como un sindicato de lucha, pero dentro de los límites que marcan la ley, buscamos los mismos objetivos finales que cualquier otro sindicato. Somos un Sindicato Independiente, nosotros no tenemos Central, nosotros actuamos de acuerdo a nuestros acuerdos internos."

En opinión del Ing. Silvestre Molina el sindicato ha luchado de manera incesante, por lo que se merece lo que tiene pero considera que a veces exige demasiado, y no se puede avanzar, por ejemplo:

" Antes existían un par de proyectos, por ejemplo, existía la intención de querer volver a echar a andar la planta de motores, otro proyecto era cerrar lo que era el taller experimental para hacer un pequeño taller para carrozar unidades, y no se pudo arreglar con el sindicato...Estoy de acuerdo con que el sindicato se merece todo por lo que ha luchado pero al iniciar un nuevo proyecto no se pueden llenar todas las expectativas que desea se cumpla el sindicato, se tendría que empezar de menos, y al decir el sindicato no, pues son fuentes de trabajo que no se abren y lo que pasa es que las empresas se van a otro lado y así no se puede avanzar".

Es un Sindicato que lucha por defender lo suyo, comenta el Sr. Irving Maciel, Ing. En DINA:

"En la época de Díaz Ordaz, Echeverría y López Portillo, el gobierno era muy complaciente con los Sindicatos, en la actualidad el contrato sigue siendo el mismo, pero ya no se ha aumentado más de lo que se tenía en un principio, como serían

toallas, papel de baño, ayuda para la defunción, y cuando se convirtieron en empresas privadas, ya no se tocan esas cláusulas".

El señor Omar Saldaña, trabajador sindicalizado, comenta:

"ahora que DINA se ha privatizado, el sindicato solo lucha por mantener las condiciones del contrato".

La transición por la que Diesel Nacional deja de ser una empresa paraestatal y se convierte en una empresa privada trajo consigo algunas dificultades y es que no fue sólo el dejar una cultura de treinta y siete años de empresa paraestatal, sino que tuvo que enfrentarse a una competencia de mercado para la cual todavía no estaba preparada pues en el tiempo que fue empresa paraestatal el gobierno la apoyaba brindándole una amplia gama de clientes además de que prefería evitar cualquier tipo de problemas con los integrantes del sindicato, por lo que les brindaba el aumento exigido a la menor provocación.

La venta y liquidación de empresas, forma parte de lo que podría ser uno de los más grandes procesos de reorganización de la propiedad industrial en México.

3. HACIA EL FUTURO

El futuro de DINA como empresa privada representó un reto para los nuevos accionistas y para la Ciudad que siempre ha estado ligada a la empresa desde su formación.

Los pobladores de Ciudad Sahagún se encuentran a la expectativa de las situaciones que vive la empresa. Aunque ya existe población que no depende totalmente de las fábricas, el comercio y la economía que imperan en la ciudad depende en gran parte de la cantidad de empleo y desempleo que produzcan las fábricas.

DINA desde sus inicios representó para Ciudad Sahagún un repunte en su economía además del inicio de una nueva vida, por esto la empresa es un icono para la Ciudad.

Para este capítulo se consultaron diversas fuentes hemerográficas y por supuesto se entrevistaron a pobladores de Ciudad Sahagún, obreros, ingenieros, etc. que permitieron introducirnos al mundo fascinante de una ciudad que se convirtió en un emporio industrial.

3.1 ALGUNAS PIEDRAS EN EL CAMINO

En el futuro de DINA como empresa privada existieron algunos contratiempos, el 8 de febrero de 1990, los trabajadores de Plásticos Automotrices Dina se fueron a huelga, situación que generó conflicto para el Grupo y llevó a que la empresa y el sindicato tuvieran diversos conflictos, al grado de considerar inexistente e ilegal el paro laboral, en el periódico **Excélsior** aparecía la nota:

" Tras declarar ilegal el paro de trabajadores a la empresa Dina Plásticos en Ciudad Sahagún, la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, exhortó a los 800 obreros a entregar las instalaciones y aceptar 20 por ciento de aumento salarial directo al tabulador y seis por ciento en prestaciones, ofrecido por la empresa." (1º , Abril, 1990)

Esta declaración no interrumpió la huelga reflejándose en una nota publicada el 23 de abril de 1990 en el periódico **La Jornada** :

"Pese a serles negado el amparo contra la declaratoria de inexistencia de huelga, los 485 trabajadores de Dina Plásticos siguen con el movimiento por nivelación salarial con sus homólogos de Dina Autobuses, Dina Motores y Dina Camiones. Miguel Angel Lira, presidente del comité de huelga, afirmó que los obreros - de planta y eventuales - incrementarán su productividad; para ello piden que se cronometre el tiempo para sacar las piezas." (24 abril, 1990)



Diesel Nacional

Para la víspera del día del trabajo, el 29 de abril de 1990, la huelga continuaba en la empresa y se vislumbraba un panorama laboral no muy favorable en el Estado de Hidalgo, el periódico **La Jornada** expresaba :

" Ante la celebración del Día del Trabajo, destaca el reajuste de más de dos mil trabajadores – 734 en lo que va del año – en las delegaciones federales y en las plantas de Concarril, Dina, y Sidená de Ciudad Sahagún, aunado a la cerrazón de la empresa para solucionar la huelga que hace dos meses y medio estallaron 460 trabajadores de Dina Plásticos, y a la amenaza de los dueños de las ex paraestatales Dina y Compañía Monte en Pachuca de desaparecer los contratos colectivos de trabajo. Este balance negativo en cuestión laboral contrasta con el discurso oficial del gobierno del estado y de las autoridades laborales quienes aseguran que "en un clima de diálogo y conciliación" se han resuelto la mayor parte de los conflictos laborales." (30 de abril, 1990)

El 10 de mayo de 1990, el conflicto de Dina Plásticos se había por fin resuelto, nuevamente **La Jornada**, hacía referencia al caso: "Luego de tres meses de huelga, el sindicato de trabajadores de Plásticos Automotrices Dina obtuvo un incremento salarial del 20 por ciento, con lo que finalizó el paro laboral." (Jornada, 10 mayo, 1990)

Alberto Aguilar, columnista del periódico **El Economista**, el 7 de Noviembre de 1990 escribió su opinión acerca de la situación por la que atravesaba DINA a un año de su venta:

"Es cierto que DINA resultó una caja de pandora para los actuales compradores y que a un año de distancia, falta aún mucho que hacer para levantar a la compañía, sin embargo con todo, se sabe que los accionistas están firmes dado que confían en hacer de la misma una potencia exportadora que en un plazo máximo de cinco años, esté reportando ventas al exterior por 500 millones de dólares anuales. ¿Cuál fue la situación que encontraron los actuales accionistas de Dina? Una empresa que en lo tecnológico poseía una obsolescencia de algo así como 15 años, falta de integración con sus proveedores, problemas con sus distribuidores, falta de confianza de sus socios extranjeros, exceso de personal administrativo y un sindicato combativo renuente a hacer concesiones, el Sindicato Nacional Independiente de la Industria Automotriz, muy cerca de la Coalición de Sindicatos Independientes

de esa industria a la que pertenecen los trabajadores de Nissan, Volkswagen y General Motors." (07 de noviembre de 1990).



Planta de DINA

El columnista Alberto Aguilar , puntualizaba el entusiasmo del presidente del Grupo DINA :

" Omar Raymundo Gómez Flores en su carácter de presidente, recio de carácter y agresivo como empresario, decidió tomar al toro por los cuernos y comenzó a trabajar. Con su socio Navistar, hay en el horizonte planes importantes inclusive para exportarle partes. Tecnológicamente ha habido una redefinición de la que el tractocamión 9,700 que recién se presentó, es una evidencia clara. " (07 de noviembre de 1990)

Por su parte, en ese mismo año, el gobierno mexicano propuso al gobierno estadounidense la negociación de un Tratado de Libre Comercio que de acuerdo a Luis Rubio en su libro *¿Cómo va a afectar el Tratado de Libre*

Comercio?, (1992 p. 29) buscaba la realización de dos objetivos principales. El primero, emprender un proceso ordenado de integración de las dos economías para lograr, de manera más eficiente, las ventajas de orden productivo y comercial. Esto, a su vez, serviría como medio para incrementar la competitividad de los países así como los niveles de vida de los mexicanos y de los norteamericanos. El segundo objetivo consistía en asegurar el éxito y la permanencia de la reforma económica.

El interés del gobierno mexicano por establecer un TLC con Estados Unidos se hizo patente a principios de 1990, cuando el presidente de la República envió al Senado una iniciativa para realizar una consulta que permitiera definir las estrategias comerciales del país ante la conformación de bloques cada vez más cerrados.

Estas consultas fueron llamadas "Las Relaciones Comerciales de México con el Mundo" realmente tenían como fin único legitimar al ejecutivo para iniciar las negociaciones del TLC.

A continuación tomado del libro Tratado de Libre Comercio de Schetino Macario (1994 p. 6.) se muestra un cuadro con las efemérides acerca del **Tratado de Libre Comercio**, desde su inicio hasta su consumación.

11 de Junio de 1990	Reunión Presidencial México-USA. Instrucciones a los encargados de comercio de ambos países para iniciar consultas.
8 de Agosto de 1990	Recomendación de los encargados de comercio a los Presidentes para iniciar negociaciones formales.
24 de Septiembre de 1990	Anuncia Serra Puche el inicio de consultas sobre una Zona de Libre Comercio.
25 de Septiembre de 1990	Solicita Bush autorización para iniciar el proceso <i>fast-track</i> .
5 de Febrero de 1991	Salinas, Bush y Mulroney anuncian el inicio de negociaciones trilaterales rumbo al TLC.
27 de Febrero de 1991	Se autoriza el <i>fast-track</i> .
1 de Marzo de 1991	Bush solicita ampliación de dos años del <i>fast-track</i> . (Autorizado el 24 de Mayo de 1991.)
12 de Janio de 1991	Primera Reunión Ministerial (Toronto).
8 de Julio de 1991	Primera Reunión de Jefes de Negociación (Washington).
6 de Agosto de 1991	Segunda Reunión de Jefes de Negociación (Oaxtepec).
6 de Enero de 1992	Primer Texto consolidado con correcturas.
12 de Agosto de 1992	Finalizan las negociaciones del TLC en Washington. El Presidente Salinas ofrece un mensaje a la Nación.
17 de Diciembre de 1992	Firma del TLC por los Ejecutivos de los tres países.
17 de Marzo de 1993	Inician negociaciones de los Acuerdos Paralelos.
14 de Septiembre de 1993	Terminan negociaciones de los Acuerdos Paralelos.
17 de Noviembre de 1993	Aprobua la Cámara de Representantes de USA el TLC.
19 de Noviembre de 1993	Aprobua el Senado de USA el TLC.
22 de Noviembre de 1993	Aprobua el Senado de la República el TLC.
8 de Diciembre de 1993	Se publica en el Diario Oficial la entrada en vigor del TLC a partir de 1 de enero de 1994. En Estados Unidos, Clinton firma el decreto de aplicación del TLC.
1 de Enero de 1994	Entrada en vigor del TLC en los tres países.

Para 1994, el Tratado de Libre Comercio se había puesto en marcha y esta situación no podía dejar de afectar a DINA.

El Ing. Molina platica su experiencia 6 años después del Tratado de Libre Comercio:

"Cuando DINA entra a la privatización, se realiza un convenio con la empresa norteamericana International Navistar y ellos nos empiezan a suministrar tecnología y partes, dentro de las cláusulas del convenio existe una fecha de terminación, existe la posibilidad de renovar el convenio, y esta fue una situación que desgraciadamente no se previó con la anticipación adecuada, porque mientras estuvimos trabajando con Navistar estuvimos más o menos bien, sin embargo no podíamos exportar esas unidades a Estados Unidos porque el vehículo era el mismo. En Sudamérica con una cantidad de limitaciones, más o menos la llevábamos, pero nos enteramos que de un año a otro no se renueva el contrato y bueno que pasa, en un periodo muy breve de tiempo me voy a quedar sin producto y lo voy a tener que vender, entonces qué sucede hay de dos formas o hacemos lo mismo con alguien más o le entramos por nuestra cuenta, o sea desarrollamos ya algo propio y se optó por lo segundo, desarrollamos nuestra cabina."

Por su parte, el señor Alfonso Escamilla, trabajador de DINA desde hace más de 20 años comenta: *"Se privatiza DINA y todavía tuvimos un auge muy bueno, porque en ese tiempo te estoy hablando vendíamos más de 1000 unidades mensuales, pero cuando se termina el compromiso con Navistar ahí es cuando DINA empieza con el diseño de su nueva cabina."*

El diseño de esta nueva cabina significó dar un gran paso para la empresa, el periodista José Antonio Durán escribía en **El Financiero**, en el mes de septiembre de 1999:

" La empresa mexicana productora de camiones y autobuses, el Consorcio G Grupo Dina, ha emprendido una nueva etapa en su trayectoria al haber logrado su independencia tecnológica después de más de una década de ser socia en ese sentido de Navistar International. Desde que Dina se privatizó en 1989, se le han inyectado recursos por 250 millones de dólares, y si en los últimos meses la compañía ha perdido penetración de mercado se ha debido a la contracción del mercado nacional y a los esfuerzos de la compañía canalizados a la exportación." (25 de septiembre de 1999)

Pero esta nueva posibilidad de realizar diseños propios de cabina, fue difícil, apunta el Ing. Molina: *"Evidentemente todo el tiempo de desarrollo pues no tienes producto y DINA vivió de vender puros chasis, de mover las pocas*

unidades que todavía tenía, porque se termina el convenio con la empresa y el suministro de partes, vino gente de la empresa a destruir dibujos."

Por su parte, el Ing. Irving Maciel, trabajador de DINA desde 1975, da su opinión sobre lo que considera fueron las causas de la crisis en la que DINA se vio envuelta con las nuevas decisiones a partir de la privatización:

" La falta de modernización y actualización de las instalaciones de las empresas de Ciudad Sahagún para que se mantuvieran dentro de la competencia que ya se venía dando en esos años en todo el ámbito industrial de México, en donde las empresas y las transnacionales por ejemplo, Ford Motor Company, Volkswagen, Chrysler ,General Motors, Renault, ya venían modernizando sus instalaciones, estaban metiendo automatización cosa que aquí ya no se dio. También afectó que el mercado nacional fue invadido por otras marcas en el autotransporte de carga y de pasajeros y finalmente la dedicación del gobierno federal en cuanto a los productos que fabricaba DINA ya no era tan fuerte para invadir mercados, abrir más agencias de distribución, dar mejores servicios a los clientes."

El Ing. Molina también da su opinión con respecto al futuro de DINA :

" La recuperación de DINA, no será en un periodo muy corto, estamos en el año 2000, en 5 años veremos qué sucedió con DINA, si sobrevivió a todos los baches que se encontró, pero lo que si es innegable, es que si DINA mejora, la ciudad tiene que mejorar, tiene que crecer, contratar gente, por ejemplo por cada persona que entre a trabajar a DINA, sea empleado y tenga una familia que mantener mejorarán 5 gentes de la Ciudad, mejora el nivel económico exponencialmente, no es lineal, al contratar una gente mejora toda una familia, e inversamente, se queda una persona sin empleo y afecta a toda la familia."

3.2 ABRIÉNDOSE PASO, EL DESARROLLO DE UNA EMPRESA

El proceso de privatización de la empresa DIESEL NACIONAL no sólo trajo cambios a nivel empresa, la Ciudad que había sido creada para albergar a los trabajadores que iban llegando a laborar a la empresa y que para ese momento ya estaba conformada como una ciudad en sí resintió este proceso.

Elvia Gutiérrez, reportera del periódico **El Financiero**, escribía en una nota unos meses antes de la venta de DINA: "La población de Ciudad Sahagún y los lugares aledaños se mantienen a la expectativa en relación a la posibilidad de que la firma que adquiera la planta industrial DINA beneficie a miles de desocupados que han tenido que abandonar su lugar de origen en busca de empleos remunerados." (5, Abril, 1988)

Para el señor Santa Ana, quien ha vivido en Ciudad Sahagún 40 años, la Ciudad se ha transformado:

"Sahagún ha crecido, cuando yo llegué aquí, Sahagún era pequeño, a través de ir creciendo las empresas, Sahagún fue creciendo, creciendo, pero las empresas han venido a menos y la ciudad ya no se detiene, la ciudad continúa creciendo."

De la misma forma, opina el señor Alfonso Escamilla, quien tiene 27 años viviendo en Sahagún:

" Ya muchos nos hicimos de casitas, por lo que ya es difícil que se salga, pues los niños van en la escuela. Si uno se va al D.F. se tiene que pagar renta y muchas otras cosas. Ya no es como antes, cuando yo llegué aquí, los sábados y los domingos eran muertos y ya no es así. Vino el INFONAVIT hizo diferentes colonias, la Salvador Allende, la Benito Juárez, en ésta se cruzan dos etapas, porque antes llegaba hasta la escuela Oaxaca, y abajo eran puros terrenos baldíos, se puede ver en el tipo de construcción de casas de las primeras que están a la entrada de la Benito, son diferentes a las que están después de la escuela Oaxaca."

El Ing. Silvestre Molina opina:

" El Grupo DINA genera al 70% de empleos de la ciudad y es que no sólo es la empresa, también es el empleo directo e indirecto, tienes docenas de talleres fuera que viven de venderle a DINA, a lo mejor no es una gente que tú estés empleando directamente. Hay un señor que tiene su tallercito de pañería y él vive de venderle los soportitos de la caja de baterías, y mucha de la actividad económica de Sahagún es de ese tipo."

A pesar de que existen talleres que sobreviven por DINA, no toda la gente puede tener un taller, por lo que tienen que buscar otro medio para subsistir, algunos, deciden instalar tiendas de abarrotes, otros instalarse en lugares aledaños de Ciudad Sahagún, como Pachuca, Apan, Calpulalpan, Tlaxcala, Puebla, etc.

Esta situación preocupa al secretario de Trabajo y Conflicto, el señor Pedro Reyes, debido a que el desempleo es un problema grave al que se enfrenta Sahagún:

" Podemos decir como trabajadores de DINA y de otros sindicatos de empresas de Ciudad Sahagún, que la región, y sus alrededores dependen en un 90% del trabajo que hay dentro de nuestras empresas, si las empresas acortan sus programas de producción repercute, en todo el aspecto que se pueda considerar dentro de la sociedad."

3.3 EN BUSCA DEL FUTURO

A pesar de que Ciudad Sahagún ha ido evolucionando a través de los años, la población juvenil que la habita se ve en la necesidad de buscar otros lugares para estudiar a nivel superior. Aunque hace poco se instaló una Universidad que es filial de la Autónoma de Hidalgo sólo cuenta con tres carreras: Contaduría, Ingeniería Industrial y Trabajo Social. La mayoría deciden emigrar hacia otros lugares como: Pachuca, Querétaro, Puebla, por lo que hay una población que no se encuentra viviendo de manera fija en la ciudad.

Por otro lado la población que lleva viviendo en Sahagún por más de 10 años, no pretenden moverse a otro lugar, éste es el caso del señor Santa Ana, habitante de Sahagún y ex-secretario del Sindicato de Diesel Nacional:

"Aquí es muy tranquilo, si ya tiene sus ambientes propios de la sociedad, pero no se comparan con los que hay en el Distrito Federal. Yo soy del Distrito Federal, mi esposa y tres de mis hijos son nacidos también allá y la verdad no vamos, porque nos da miedo, aquí nos conocemos todos. Aquí estamos felices, muy felices, el Estado de Hidalgo nos ha aceptado como a sus hijos y no renegamos de eso jamás."

La mayoría de la población que emigra son jóvenes que se encuentran en la búsqueda de nuevos lugares donde divertirse o estudiar y en esa búsqueda algunos padres los acompañan teniendo que cambiar de residencia, o en otros casos viajan diariamente de los lugares aledaños.

El señor Omar Saldaña, miembro del Sindicato y actual trabajador del grupo DINA en Sahagún explica cómo ha tenido que adaptarse a las necesidades escolares de sus hijos:

" Mis hijos fueron estudiando, a mi hija la mayor ya la tenía hospedada en Pachuca, pero después mi segunda hija quiso estudiar en México, ella estudió diseño de alta costura, para mí era difícil tener que pagar pensión en Pachuca y también en México además de que también tenía hijos en la primaria, entonces yo hablé con mi representante del Sindicato y me dieron un crédito en 1991 y es el momento que tengo un departamento en México... pero yo no viajo diario, en realidad yo vivo en Emiliano Zapata y los fines de semana viajo a México."

Al señor Saldaña no le afecta viajar diario de Emiliano Zapata, debido a que es una distancia pequeña.

A pesar que para el señor Alfonso Escamilla, resulta Sahagún un lugar tranquilo para vivir, comprende lo difícil que resulta para los jóvenes conformarse y lo vulnerable que es su situación como trabajador.

"La familia empieza a crecer y qué se les puede ofrecer aquí, su primaria y su secundaria, la prepa, ya obviamente ya la profesional ya no se puede. No quieren estar aquí, aunque ahorita ya hay universidad, las carreras no les gustan por ejemplo ya quieren Pachuca, y pues ahí es donde uno piensa, pues qué hago, de que viajen ellos y se gaste más, pues es mejor que se instalen allá. Hay que emigrar, aquí no sabemos hasta cuánto dure...me he salvado de los recortes de personal.."

El Ing. Irving Maciel, opina:

"A pesar de que en algún tiempo se dieron mucho los asaltos, pero por las investigaciones policiacas pues era gente de fuera, no eran gente propiamente de aquí, despues se controló esa situación se ha calmado un tiempo, ahora volvemos a caer en lo mismo, pero definitivamente comparada con otras ciudades es una ciudad tranquila."

Para algunos comerciantes de los mercados sobre ruedas, la venta de DINA no fue resentida:

"En realidad no he sentido el cambio en la venta de mi mercancía, ya que antes yo traía poco y pues eso es lo que me

compraban, ahora puedo vender más, de manera que no he sentido la diferencia. Aunque estamos en Tepeapulco, viene gente de Sahagún a comprar su mandado, por lo que yo no he sentido gran diferencia". Dice el Sr. Juan Hernández.

A pesar que para Tepeapulco y Sahagún las relaciones continúan siendo estrechas como en sus inicios, las dos poblaciones han resentido los conflictos que DINA ha generado.



Para Diesel Nacional la privatización ha traído diversos retos y poco a poco esta empresa, creada en la década de los cincuenta, ha buscado la manera de superarlos, pero lo que resulta inevitable es que un número considerable de pobladores de Ciudad Sahagún, ciudad que fue creada a raíz de la llegada de la empresa ha sufrido consecuencias, de diversos tipos, algunos han decidido emigrar, o instalar negocios propios, otros más han buscado la manera de continuar viviendo en esta Ciudad que para muchos ha sido su casa y no podrían ir a otro lado.

Por supuesto que la Ciudad ya no puede desaparecer, lo que sí resulta evidente, es que mientras las empresas y en este caso DINA, continúe instalada en Sahagún el futuro de los pobladores será más confortable.

CONCLUSIONES

En el estado de Hidalgo a fines del siglo XIX y principios del XX, el Valle de Irolo logró que la producción del maguey, planta productora de aguamiel, bebida que al fermentarse se convierte en pulque, se convirtiera en una de las fuentes de producción más importantes del estado. Pero no sólo la comercialización del pulque permitía al Valle florecer, la producción minera en las cercanías también era un impulso a la economía del mismo.

Con la producción del pulque, surgieron las haciendas pulqueras, construcciones que agrupaban infinidad de locales de uso específico rodeadas por sólidas bardas.

En estas haciendas existían diversas clases sociales: los hacendados, que eran la clase alta; los trabajadores asalariados de confianza, administradores, escribanos, quienes eran la clase media; y los peones, tlachiqueros, artesanos, herreros, carpinteros, quienes eran la clase baja.

Durante el siglo XIX, el Valle de Irolo, se convirtió en la mayor región productora del pulque; pero las revueltas amadas sufridas en el país, propiciaron que la industria pulquera cayera en una crisis de sobreproducción que orilló a los productores a mantener la oferta por debajo de la demanda,

además de que con el fin de satisfacer la misma, los hacendados iniciaron un proceso de especialización agrícola que los conduciría a la saturación de las tierras disponibles y por consiguiente, a la imposibilidad de reponer la planta.

Otro factor de la crisis en la producción del pulque fue la propagación de las bebidas embotelladas y la demanda del pulque decreció al declinar la tradición de consumirlo.

En el momento en que la industria pulquera entró en crisis el gobierno del estado buscó una manera de rescatar a la región de la pobreza; al menos esa fue la justificación que el gobernador Quintín Rueda Villagrán dio al presidente Miguel Alemán Valdez (1946- 1952) para que se pensara en el estado de Hidalgo como una opción cuando se buscaba un lugar para ubicar a la empresa Diesel Nacional.

Diesel Nacional surgió como respuesta de una política de desarrollo donde se buscaban realizar inversiones industriales fuera de la Ciudad de México, y en especial en zonas del país que se encontraran muy deprimidas en lo que se refería a fuentes de trabajo, infraestructuras, etc.

De acuerdo al gobernador Villagrán la región del Valle de Irolo necesitaba que se abrieran fuentes de trabajo, por lo que se inicio una investigación para definir si esta opción era viable.

Tras terminar las investigaciones se llegó a la conclusión de que adyacente al poblado de Tepeapulco, podría instalarse la empresa Diesel Nacional.

Con la instalación de Diesel Nacional se comenzó la compra y permuta de tierras, logrando reunirse una superficie de 2 630 hectáreas de extensión, desde ese momento el ritmo de vida de los pobladores del valle sufrió una transformación, ya no se tenía que trabajar en la tierra, ahora se tenía que aprender un oficio como: herrero, soldador, etc. para poder ingresar al mercado laboral.

Desde el momento en que Diesel Nacional se instaló, el Estado se enfrentó con el problema de no tener un lugar donde se pudieran establecer los que serían los nuevos trabajadores de la planta, de manera que se creó la Constructora Industrial Irolo y esta se hizo cargo de la construcción de la ciudad, que llevaría como nombre: Ciudad Sahagún.

Una vez construida DINA llegaron otras dos empresas a la Ciudad, CONCARRIL y SIDERURGICA NACIONAL.

El desempeño de DINA desde sus inicios fue satisfactorio y como empresa paraestatal se encontraba en todo momento a la sombra del Estado.

Existía un convenio entre gobierno-empresa en donde la producción que se realizaba dentro de la empresa tenía un mercado seguro, como por ejemplo los camiones de la extinta ruta 100 eran DINA.

Por su parte los trabajadores crearon un Sindicato fuerte y resistente que no cedía de manera fácil ante el Estado y de la misma forma, el Estado les otorgaba toda serie de peticiones con tal de que no se fueran a huelga y la producción se parara.

Infinidad de historias surgen de trabajadores que han laborado por periodos largos, y que tienen un cariño especial con la empresa debido a que ésta les ayudó a brindar educación a sus hijos y a superarse laboralmente con grandes facilidades, además de brindar un hogar y una infraestructura para un futuro, en fin, un estilo de vida diferente.

Durante los años en que las empresas permanecieron en auge la ciudad siguió creciendo y los pobladores se acostumbraron a esta nueva forma de vida, además de que nuevas familias llegaban a instalarse a la nueva ciudad industrial.

Pero al llegar la crisis de 1982 los problemas iniciaron y es que el gobierno decidió que las empresas paraestatales sufrieran un recorte de presupuesto.

Esta situación afectó a DINA y a las empresas de Sahagún, además de que en 1983 se inicia el proceso de privatización y desregulación de las empresas públicas.

Para diciembre de 1994, inicia el gobierno del presidente Carlos Salinas de Gortari, y nuevamente cambia la política de desarrollo; su estrategia se apuntala en la globalización y la privatización de la industria, lo que lleva a la búsqueda de una mayor integración productiva con las economías de Estados Unidos y Canadá, mediante la firma de un Tratado de Libre Comercio.

Además de que pone especial empeño en retirar al Estado de la actividad productiva y finiquitar la privatización de las empresas públicas.

DINA no pudo soportar el peso de los conflictos económicos y fue vendida en 1989 al Grupo G de Guadalajara.

La transición de DINA a empresa privada tuvo las complicaciones que muchas otras empresas paraestatales en su situación; y es que los recortes de personal en las empresas paraestatales con el fin de aumentar su eficiencia, su productividad y sus ganancias, a manera de hacerlas más atractivas al capital privado, incrementaron el desempleo que se originó por los cierres de empresas que no pudieron resistir la competencia de los productos foráneos, los cuales entran masivamente al abrirse de par en par las fronteras.

Esta situación no podía dejar de afectar a la Ciudad que fue creada en aquel valle árido y en ese momento en una situación económica precaria para dar albergue a los que se convirtieron en trabajadores de las empresas que llegaron, ahora nuevamente volvía a entrar en un momento difícil pero los trabajadores ya estaban acostumbrados a la vida fácil que el Estado les brindaba.

Muchos de los pobladores se fueron a otros lugares, algunos montaron negocios para mantenerse, otros sólo se resignaron a perder su trabajo y a quejarse del gobierno o de la empresa.

La creación de la Ciudad Industrial Sahagún, en el estado de Hidalgo, fue una aportación del Estado al desarrollo de la industria , se ubicó ahí a la más importante ensambladora de camiones del país, DINA , acompañada de otras empresas que también fueron vendidas poco tiempo después que DINA, CONCARRIL (ahora Bombardier) y Siderúrgica Nacional (ahora National Castings).

El futuro de DINA no puede ser previsto por completo, a pesar de que ha tenido sus altas y sus bajas ha buscado la manera de mantenerse en el mercado, pero la situación económica y la competencia mundial en un libre mercado dificultan la posibilidad de que DINA permanezca en Sahagún.

Los pobladores de Sahagún, dependen económicamente en gran medida de las empresas y en este momento DINA vive una situación crítica al igual que las otras empresas ubicadas en la Ciudad.

Por su parte DINA está esperando el momento en que definitivamente la cierren o lo que sería una excelente opción, que se presente un comprador; pero viendo la situación económica actual del país, lo más seguro es que esto no suceda, por lo que trabajadores y pobladores de Sahagún tendrán que buscar nuevas fuentes de trabajo ya sea en los poblados aledaños o en otros lugares acarreado con todo lo que esta situación implica, como sería tener que dejar atrás sus hogares que formaron años atrás.

Pero a pesar de todo, aún continúa la esperanza entre los pobladores de que Ciudad Sahagún, la ciudad industrial que llegó a ser tan próspera desde su formación, encuentre la manera de resurgir y quizá volver a formar ese gran complejo industrial que llegó a poner a Ciudad Sahagún en un lugar del mapa del país.

Probablemente falte mucho para que eso suceda, si es que esto sucede; en mi opinión, creo que se necesitaría que durante algún sexenio se pensara en un proyecto político en donde se brindara el apoyo necesario para que esta

Ciudad y muchas otras en su misma situación, resurgieran y avanzarán hacia un futuro prometedor .

Y si esto se llegará a concretar, lo ideal sería que no fuera sólo durante el periodo en que el sexenio dure sino que en realidad se implanten programas en lugares donde exista la infraestructura óptima para que se lleven a cabo de manera que no se afecte la vida de los pobladores, para que cuando llegue un proyecto pueda permanecer ahí por mucho tiempo sin afectar la economía y el futuro de las pequeñas o grandes ciudades.

Ciudad Sahagún, es una ciudad que se creó después de la llegada de DINA, ahora que existe una situación crítica en la empresa y se refleja en la economía de la Ciudad , esperemos no se quede en unos años como una Ciudad Fantasma, sino que lleguen nuevas fuentes por el bien de los pobladores.

BIBLIOGRAFÍA

ABASCAL, Rafael. 1979, El Estado de Hidalgo. Serie Cultura Popular 1. Centro Regional Hidalgo, INAH, SEP, Pachuca.

BAENA, Guillermina. 1991, Manual para elaborar trabajos de investigación documental. Editorial Mexicanos Unidos, Octava edición, México.

BATAILLON, Claude. 1976, Las regiones geográficas de México, Siglo XXI editores, México. 3ª edición.

BRAVO, Ahuja, Victor. 1982, La empresa pública Industrial en México, Coordinación de Investigación INAP, Editorial. INAP.

CALDERON de la Barca, Madame: 1959, La vida en México durante una residencia de dos años en ese país. Traducción y prólogo de Felipe Teixidor, Editorial Porrúa, México.

CASTILLO, Alejandro. 1970, Las empresas públicas en México.

COSÍO Villegas, Daniel. 1957, Historia Moderna de México. El Porfiriato, t. III.

DIESEL NACIONAL, (1986,1987), Informe Anual de Diesel Nacional.

DIESEL NACIONAL.1982, Tepeapulco, Impreso y encuadernado en México.

Geografía económica del Estado de Hidalgo, 1939.

ISLAS, Escárcega, Leovigildo. 1966, Haciendas de México en Artes de México.

LEAL, Juan F., Mario Huacuya y Marco Bellingeri. 1978, La Compañía Expendedora de Pulques y la monopolización del mercado urbano: 1900-1914, México.

MORALES , Josefina, Coordinadora. 1992, La reestructuración industrial en México. Cinco aspectos fundamentales ,Editorial Nuestro Tiempo. Colección: La estructura económica y social de México.

NOVELO, Victoria. 1976, La industria en los magueyales, Ed. Nueva imagen .

OLVERA, Jorge. 1964, Ciudad Sahagún y sus alrededores, en Artes de México.

RUBIO, Luis.1992, ¿Cómo va a afectar a México el Tratado de Libre Comercio?, Fondo de Cultura Económica.

RUEDA, Piero Isabel. 1994, Tras las huellas de la privatización: el caso Altos Hornos de México, Instituto de Investigaciones Económicas, México, Ed. Siglo XXI.

SCHETTINO, Macario. 1994, Tratado de Libre Comercio ,Ed. Iberoamérica .

HEMEROGRAFIA

Alberto Aguilar "A un año de su venta" en el Economista 07 de noviembre 1990

Ana María Salomón "Niegan que DINA esté en quiebra; es un juego político para no aumentar salarios: Raúl Flores" en El Universal 09 de diciembre 1987

DIESEL NACIONAL. DINAMISMO, 1982; 1986; 1990.

El Financiero " DINA, Chrysler y Navistar Formalizan Asociación para producir camiones " 16 de octubre 1987 p.40

El Financiero S/T 09 de diciembre 1987

El Norte "En 6 meses venderán o liquidarán DINA " 19 de abril 1988

El Norte " DINA despide a 4 mil " 18 de febrero 1988

Elvia Gutiérrez "La venta de DINA, paso atrás en el desarrollo del Transporte" en el Financiero 05 de abril 1988

Excelsior "Ilegal el paro laboral en DINA Plásticos" 01 de abril 1990

Jorge Roldan "Van a intervenir en la compra de DINA y Sidena cinco transnacionales" en El Universal 15 de marzo 1988

Jose Antonio Durán S/T en el Economista 25 de septiembre 1999

La Jornada " Siguen en huelga en DINA Plásticos" 24 de abril 1990

La Jornada "Dos mil reajustados en Hidalgo; sigue" 30 de abril 1990

La Jornada "Plásticos DINA concedió un 20 %" 10 de mayo 1990

ENTREVISTAS

Empresa DINA

Ing. Irving Maciel

Año: 1999

Ingeniero en DINA

Ing. Silvestre Molina.

Año: 2000

Supervisor de Producción en DINA

Sr. Alfonso Escamilla

Año: 2000

Auxiliar de Contabilidad en el área de Procesos de DINA

Dr. Ramón Martínez Escamilla

Año: 2000

Investigador del Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM

Sr. José Luis Santa Ana Larios

Año: 2001

Ex-empleado jubilado de DINA

Sr. Omar Saldaña

Año: 2001

Empleado sindicalizado de DINA

Sr. Pedro Reyes

Año: 2000

Secretario de Trabajo y Conflicto del Sindicato de DINA

Sr. Juan Hernández

Año: 2001

Dueño de puesto de mercado en Tepeapulco Hidalgo.

ANEXOS

SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO

11-03-88 RESOLUCION para proceder a la disolución y liquidación de la empresa Diesel Nacional, S.A.

Al margen un sello con el Escudo Nacional que dice: Estados Unidos Mexicanos.-
Secretaría de Programación y Presupuesto.

RESOLUCION PARA PROCEDER A LA DISOLUCION Y LIQUIDACION DE LA EMPRESA DIESEL NACIONAL, S.A.

Por Acuerdo del C. Presidente de la República, y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 11 y 32 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 8o. de la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal; 32 y 39 de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales, y 44 del Decreto del Presupuesto de Egresos de la Federación para e Ejercicio Fiscal de 1988, y **CONSIDERANDO** Que mediante escritura pública No. 538 de 28 de julio de 1951 otorgada ante la fe del Notario Público No. 78 del Distrito Federal, se constituyó como empresa de participación estatal mayoritaria, la sociedad denominada Diesel Nacional, S.A. para la fabricación y ensamble de camiones, tractocamiones y autobuses con motor a diesel, así como la de transmisiones, componentes y motores para estos vehículos, a fin de satisfacer los requerimientos nacionales de transporte masivo, tanto de carga como de pasaje;

Que para contribuir a dar congruencia a la ejecución de las políticas del subsector automotriz paraestatal, a partir de 1981 Diesel Nacional, S.A., con apoyo en los servicios corporativos a su cargo, fue responsabilizada de controlar totalmente la participación estatal en Dina Camiones, Dina Autobuses, Dina Motores y Servicios Alimenticios Dina; parcialmente en Dina Rockwell y Maquiladora Automotriz Nacional; y de coordinar la operación de Mexicana de Autobuses, Moto Diesel Mexicana, Motores Perkins, Dina Cummins y Plásticos Automotrices Dina;

Que Diesel Nacional, S. A., de conformidad con el Acuerdo de Sectores publicado en el Diario Oficial de la Federación el 3 de septiembre de 1982, quedó formalmente agrupada en el sector que corresponde coordinar a la Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal, con base en lo dispuesto por el Artículo Sexto Transitorio del Decreto de reformas y adiciones a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicado en el mencionado Organó Oficial el 29 de diciembre de 1982.

Que atento a lo anterior, la Secretaría de Energía, Minas e Industrias Paraestatal, con base en criterios de estructura e integración sectoriales, en función de la orientación de la política económica y social y de los objetivos fijados para ese sector en el Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988 y en el programa de mediano plazo correspondiente, ha continuado efectuando el análisis de las entidades de la Administración Pública Federal que conforman el sector paraestatal de cuya coordinación está responsabilizada;

Que como resultado de dicho análisis, la propia Secretaría de Energía, Minas e

Industria Paraestatal, promovió la reestructuración de la participación estatal en las entidades mencionadas en el considerando segundo de este Acuerdo, para la desincorporación de aquellas en la que dicha presencia no se justifica por no ser estratégicas ni prioritarias para ese sector;

Que en virtud de que Diesel Nacional, S.A. ya cumplió también los fines para los cuales fue creada, la Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal, ha considerado conveniente proponer la disolución y liquidación de dicha sociedad;

Que la disolución y liquidación de Diesel Nacional, S.A. es congruente con las medidas adoptadas por la presente Administración para hacer frente a la situación económica actual del país y para contrarrestar los efectos de la grave escasez de recursos y de los fenómenos especulativo e inflacionario, así como las tendencias a imprimir una mayor profundidad en las acciones del programa de desincorporación de empresas públicas y de cambio estructural, reforzado con ello la canalización de los recursos disponibles a las áreas estratégicas y actividades prioritarias del desarrollo nacional. Asimismo, dicha propuesta ha sido dictaminada favorablemente por la Comisión Intersecretarial Gasto Financiamiento;

Que esta Secretaría, conforme a las atribuciones que le confiere la Ley, y a propuesta de la Secretaría de Energía, Minas e Industrias Paraestatal, ha sometido a la consideración del Ejecutivo Federal, la disolución y liquidación del Corporativo Diesel Nacional S.A., por lo que ha tenido a bien expedir la siguiente.

RESOLUCION

PRIMERO.- Se autoriza a realizar los actos conducentes a la disolución y liquidación de la empresa Diesel Nacional, S.A.

Corresponderá a la Secretaría de Energía Minas e Industria Paraestatal, como coordinadora de sector dentro del cual se encuentra agrupada la entidad a que se refiere el párrafo que antecede, promover y proveer lo conducente, a efecto de que el proceso de disolución y liquidación se lleve a cabo oportuna y eficientemente, y con apego a las disposiciones legales que lo rigen.

SEGUNDO.- Esta Secretaría emitirá en su oportunidad, los lineamientos sobre el destino y aplicación que se dará a los remanentes de la liquidación, si los hubiere, o bien respecto de los activos y pasivos de la entidad comprendida en el resolutivo primero de la presente Resolución, conforme a las propuestas que al efecto haga la Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal, como coordinadora de sector, y previa la satisfacción de las formalidades legales que se requieran.

TERCERO.- Los derechos laborales que pudieran verse afectadas por virtud de lo dispuesto en esta Resolución, serán respetados conforme a la ley.

CUARTO.- Corresponderá a la Secretaría de la Contraloría General de la Federación, conforme a sus atribuciones, vigilar y hacer el seguimiento de los

actos concernientes a la disolución y liquidación de la entidad a que se refiere esta Resolución.

QUINTO.- Salvo que exista impedimento legal para ello, el proceso de disolución y liquidación a que se refiere esta Resolución, no podrá exceder de un plazo de seis meses, el que empezará a contar a partir de la entrada en vigor de la misma.

sEXTO.- A fin de mantener permanentemente informado al Titular del Ejecutivo Federal sobre el proceso de disolución y liquidación que esta Resolución autoriza, la Comisión Intersecretarial Gasto Financiamiento con la intervención de la Secretaría de Energía, Minas e Industria Paraestatal, elaborará y presentará a la consideración del propio Titular del Ejecutivo Federal, un informe mensual de ejecución y resultados.

SEPTIMO.- La presente Resolución surtirá sus efectos al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Sufragio Efectivo. No Reelección.

México, D. F., a 31 de octubre de 1988.- El Secretario.- Pedro Aspe A.-
Rúbrica.

SECRETARIA DE ENERGIA, MINAS E INDUSTRIA PARAESTATAL

Evaluación de Venta

Banco Mercantil del Norte, SNC, elaboró el Prospecto de Venta, así como la Evaluación Técnico-Financiera en marzo de 1989, y el avlúa del terreno en abril del mismo año.

Evaluación de Venta

Banco Mercantil del Norte, SNC, publicó la convocatoria de venta el 19, 20 y 21 de junio de 1989 en *Excelsior*, *El Financiero*, *El Norte* y *El Diario de Monterrey*. El 21 de julio de 1989, se recibieron las propuestas de compra siguientes: Grupo MISA, S.A., representado por el C. Marcelo Castles Orión por \$ 3,499 millones; Grupo Villacero, representado por el C. Julio César Villarreal Guajardo por \$ 5,500 millones; ABINSA, S.A. de C.V., representada por el C. Alejandro J. Hauser por \$ 6,000 millones; y Sociedad Industrial Hermes, S.A. de C.V., representada por el C. Arturo Martínez de la Mora por \$ 9,000 millones.

Evaluación de la Sociedad

Con base en la Evaluación Técnico-Financiera, elaborada por el SNC, en las ofertas recibidas, en la propuesta formulada por el agente financiero el 25 de julio de 1989 la SHCP emitió el 2 de agosto de 1989, la Resolución de Venta no. RVP/0134, autorizando en esa fecha al banco agente, mediante oficio no. JRS/0157/89, a elaborar la venta de la entidad.

Evaluación del Precio

El 10 de octubre de 1989, se firmó el Contrato de Compra-Venta con CERREY, S.A. de C.V., empresa subsidiaria de Sociedad Industrial Hermes, S.A. de C.V., y los CC José Alberto López Valadez, Ramón Torres de la Garza, Enrique Aguilar Dubose y Arturo Martínez de la Mora. El monto de la operación ascendió a \$ 5,600 millones.

En la misma fecha, se celebró Contrato Privado de Compra-Venta por el inmueble anexo a las instalaciones de la entidad, con la empresa citada, por un monto de \$ 3,400 millones. Con lo anterior, el monto total de la operación fue de \$ 9,000 millones.

Con fecha 13 de octubre de 1989, en oficio no. JRS/0210/89 la SHCP solicitó la desincorporación de la entidad. La Dir. Gen. de Política Presupuestal de la SPP, mediante oficio no. 22-661/VCP-264 del 27 de noviembre de 1989, dio de baja la clave programático-presupuestal asignada a la entidad en el Catálogo de Dependencias y Entidades del Sector Público Federal.

Voto de los Comisionados Públicos

Los Comisionados Públicos designados por la SECOGEF emulieron su opinión respecto a la forma en que se llevó a cabo el proceso de desincorporación el 22 de mayo de 1991.

Dina Autobuses, S.A. de C.V., Dina Camiones, S.A. de C.V., Dina Motores, S.A. de C.V., Plásticos Automotrices, S.A. de C.V.

A Etos

A Etos

A Etos

A Etos

Empresas de Participación Estatal

ENERGÍA, MINAS E INDUSTRIA SUSTENTABLES

Dina Autobuses, S.A. de C.V. Fabricación y comercialización de autobuses; Dina Camiones, S.A. de C.V. Fabricación de camiones, camionetas y vehículos automotores bajo licencia y con licencia de la Firma Bayern AG; Dina Motores, S.A. de C.V. Fabricación, ensamble, mantenimiento y comercialización de motores diesel y transmisiones; Plásticos Automotrices Dina, S.A. de C.V. Fabricación, transformación y comercialización de plásticos reforzados, termoplásticos, para la industria automotriz, textil y similares.

Evaluación de la Propuesta de Desincorporación

La SEMIP mediante oficio no. 101.0739 de fecha 25 de febrero de 1988, propuso la desincorporación de la entidad, la cual fue aprobada por la Comisión Intersecretarial de Gasto Financiamiento en sesión celebrada el 23 de marzo de 1988, a través del Acuerdo no. BB-XII-1. La SPP con oficio no. 1702 del 23 de marzo de 1988 emitió la Resolución respectiva, reduciendo la participación estatal a minoritaria, mediante asociación de Dina Autobuses, S.A. de C.V., Dina Camiones, S.A. de C.V., Dina Motores, S.A. de C.V., Mexicana de Autobuses, S.A. de C.V., Moto Diesel Mexicana, S.A. de C.V., Motores Perkins, S.A., y Plásticos Automotrices Dina, S.A. de C.V., solicitando en esa misma fecha en oficio no. 1705 a la SHCP la designación de la Sociedad Nacional de Crédito que fungiera como agente financiero.

El 30 de mayo de 1988, la SEMIP solicitó a la SPP modificar las resoluciones expedidas a fin de enajenar el 100% de la participación estatal. La SPP en oficio no. 3511 del 14 de junio de 1988 expidió la Resolución respectiva y con oficio no. 3512 de la misma fecha informó a la SHCP del cambio de escritura. La SHCP designó a Banca Serfin, SNC, mediante oficio no. 436 de fecha 14 de junio de 1989, firmando el Contrato de Comisión Mercantil el 1 de julio de 1989.

Despacho de Asesor Externo

No. 12 de Reportes a los Jueces de la Justicia Financiera

La SECOGEF designó mediante diversos oficios al despacho Mancera Hermanos y Ca., S.C., para dictaminar los Estados Financieros, correspondientes al ejercicio de 1988, de cada una de las entidades.

Los oficios citados son: Dina Autobuses, S.A. de C.V.: DA-426-88 del 21 de noviembre de 1988; Dina Camiones, S.A. de C.V.: DA-046-88 del 30 de enero de 1989.

Diésel Nacional, S.A.

A Entidad

Empresa de Participación Estatal Mayoritaria

A Naturaleza

ENERGÍA, MINAS E INDUSTRIA PARAESTATAL

A Área

La fabricación y ensamble de camiones, tractores y vehículos en general, así como de motores "Diésel" para los vehículos antes mencionados y para usos industriales y agrícolas, la producción y ensamble de cualquier otro tipo de vehículos y motores automotrices.

A Dirección

Extinción de Organismo Descentralizado

Programa Fraccionamiento Popular del Estado

A Entidad

Orbitario Descentralizado

A Naturaleza

DESARROLLO URBANO Y ECOLÓGICO

A Área

Dotar de vivienda a grupos marginados dentro del Municipio de Escatapé de Morelos, Edo. de Morelos.

A Dirección

Extinción de la Propuesta de Desamortización

La SEMIP, mediante oficio no. 101-0790 de fecha 25 de febrero de 1988, promueve la disolución y liquidación de la entidad, misma que fue ratificada por la Comisión Intersecretarial de Gestión Financiera en la sesión celebrada el 23 de marzo de 1988. La SPP, mediante Resolución publicada en el Diario Oficial de la Federación del 3 de noviembre de 1988, convalida la autorización del Tawar del Poder Ejecutivo Federal para la desincorporación de la entidad.

Intervenciones del Liquidador

En Asamblea de Accionistas celebrada el 24 de noviembre de 1988, se acordó la disolución anticipada de la sociedad y se designaron a los CC. José Gildardo López Tizma y Jorge Barros Wiesand, para llevar a cabo todos los trámites relativos a la desincorporación. El acto correspondiente se protocolizó ante el Notario Público no. 27 de D.F.

Designación de Autor Entero

La SEDCOSEF designó, con oficio no. 320-1076-90 de fecha 6 de junio de 1990, al despacho Del Valle, Turbe y Asociados, S.C., para dictaminar los Estados Financieros Finales, con información al 30 de septiembre de 1990.

Cierre del Proceso

En el Diario Oficial de la Federación el 19 y 29 de octubre y el 8 de noviembre de 1990, los liquidadores publicaron el Balance Final de Liquidación, el cual fue aprobado por la Asamblea de Accionistas celebrada el 13 de diciembre de 1990.

Información Complementaria

Durante el periodo de desincorporación, el Gobierno Federal no asignó recursos a Diésel Nacional, S.A. Los liquidadores donaron 2 autobuses a los Gobiernos de Chiapas y Coahuila. Los reintegros al Gobierno Federal por concepto de la Tesorería de la Federación, efectuados por los liquidadores, ascendieron a \$ 269,888.9 millones. La entidad, al momento de su liquidación, no contaba con personas.

Extinción de la Propuesta de Desamortización

La SEDUE, mediante Decreto Presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación del 29 de noviembre de 1988, abrogó el Ordenamiento por el que se creó la entidad.

Intervenciones del Liquidador

La SEDUE, en sesión del Órgano de Gobierno y mediante oficio no. 100-209-25-885 del 30 de noviembre de 1988, nombró al C. Abelardo Bravo Solórzano como liquidador para llevar a cabo todos los trámites relativos a la desincorporación.

Designación de Autor Entero

La SEDCOSEF designó con oficio no. 320-1089-90 de fecha 5 de junio de 1990, al despacho San Román, S.C., para dictaminar los Estados Financieros Finales, con información al 31 de enero de 1991.

Cierre del Proceso

El Dr. Gra'l. de Política Presupuestal de la SPP, mediante oficio no. 22-832/NCR/261 de fecha 15 de octubre de 1990, dio de baja la clave programática-presupuestal asignada a la entidad en el Catálogo de Dependencias y Entidades del Sector Público Federal.

Cierre de la Cuenta Pública

Los Comedores Públicos designados por la SEDCOSEF emisionaron su opinión respecto a la forma en que se llevó a cabo el proceso de desincorporación, el 28 de enero de 1993.

Información Complementaria

Durante el periodo de desincorporación, el Gobierno Federal asignó el Programa Fraccionamiento Popular del Estado por \$ 28.5 millones, a fin de solventar diversos compromisos inherentes al proceso, los cuales fueron otorgados por la SEDUE, en su carácter de Coordinadora Sectorial. El liquidador transfirió la