

MÉXICO EN EL SIGLO XX

Pasajes históricos

Esperanza Fujigaki
Coordinadora

Autores:

Esperanza Fujigaki Cruz, Josaphat Peña Rangel
Adrián Escamilla Trejo, Maribel García Elizalde
Xóchitl N. García Vázquez, Beatriz Fujigaki Cruz
Carlos Tello Macías, Enrique García Moisés
Jesús Adrián Marín Blancas, Ma. Eugenia Romero Sotelo
José Abel Ogaz Pierce, Juan Pablo Arroyo Ortiz

POSGRADO DE ECONOMIA
BIBLIOTECA



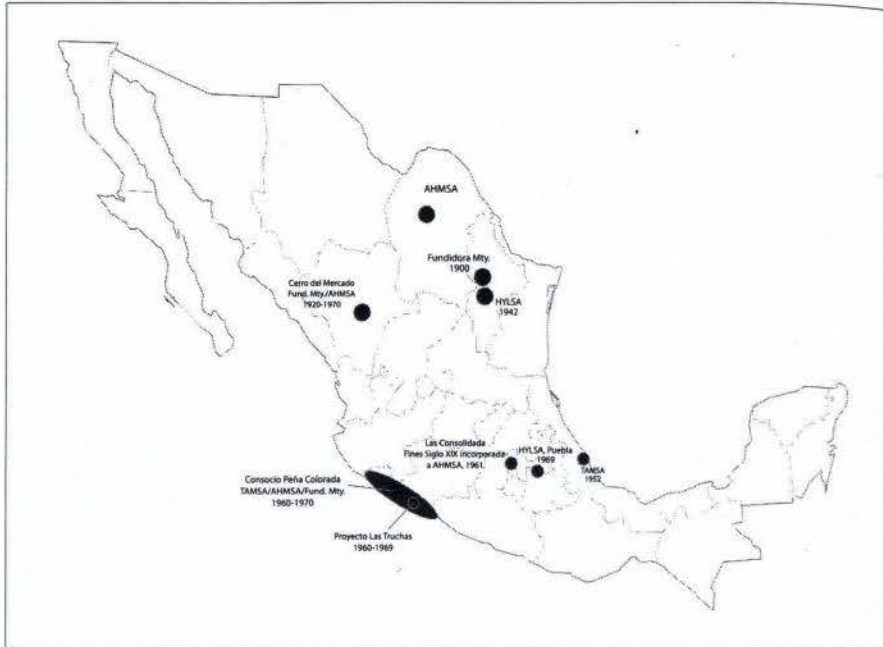
188897



Anexo

Mapa 1

Ubicación de la industria siderúrgica en el país, 1970



Fuente: elaboración propia.

Bajo el velo de la privatización: el caso del Complejo Industrial Sahagún, 1952-1995

Adrián Escamilla Trejo¹

A principios de la década de los años cincuenta (entre 1952 y 1955), situadas en una zona pobre y marginada del sur del estado de Hidalgo conocida como la “Altiplanicie Pulquera”, iniciaron sus actividades las principales empresas que conformaron el Complejo Industrial Sahagún (CIS), las cuales fueron: Diesel Nacional (Dina), Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril (CNCF o Concarri) y Siderúrgica Nacional (Sidena); primero, bajo la asociación del gobierno con capitales privados extranjeros y nacionales, pero poco tiempo después, a partir del periodo 1959-1961, bajo la administración exclusiva del Estado.

Dina fue esencialmente fabricante de camiones y autobuses; CNCF de equipo de transporte ferroviario y de varios de los trenes que aún circulan en el Sistema de Transporte Colectivo “Metro” de la Ciudad de México; Sidena se especializó en la fundición de aceros especiales y durante algún tiempo construyó maquinaria agrícola.

¹ Profesor de la Facultad de Economía de la UNAM y Doctorante en el Posgrado de Economía de la misma institución. La presente investigación recupera aspectos de las tesis de Licenciatura y Maestría e incorpora avances del proyecto de investigación Doctoral. Agradezco a la Dra. Esperanza Fujigaki Cruz su gran apoyo para la realización de esta investigación; al Dr. Carlos Tello y a la Dra. Isabel Rueda Peiró, quienes han enriquecido sustancialmente el presente trabajo con sus generosas observaciones, a la Mtra. Maribel García Elizalde; y a la Mtra. Dálida C. Acosta Pimentel quien escuchó, leyó y comentó varias de las ideas de este capítulo. También agradezco a todas y todos los colegas participantes en el Seminario Interno Permanente del Proyecto PAPIIT IN307607 “Siglo XX mexicano: industria, pensamiento económico e intelectuales”; espacio que permitió el intercambio de ideas y fortaleció los diversos trabajos que se presentan en este libro colectivo.

Estos no fueron los únicos productos que salieron de las entrañas del CIS, aunque sí los más conocidos. Hubo un tiempo en que en él se fabricó maquinaria textil y se ensamblaron automóviles de firmas europeas como Fiat y Renault, además se laboraba una amplia gama de plásticos industriales y se manufacturaban conjuntos mecánicos complejos como motores, ejes, cajas de velocidades, frenos y una diversidad de piezas y arneses para la industria automotriz, así como locomotoras y piezas fundidas y forjadas de acero necesarias para el equipo de transporte ferroviario. Incluso, durante la década de los setenta, Dina fabricaba maquinaria pesada y tractores tipo oruga en sociedad con una transnacional japonesa, la cual dio pie al surgimiento de la empresa Dina Komatsu Nacional (Dikona), misma que vino a convertirse en la cuarta gran empresa instalada dentro del complejo industrial.

No exenta de dificultades, la conducción estatal de las empresas integrantes del CIS se prolongó hasta finales de la década de los ochenta, cuando fue interrumpida por el proceso de privatización. En ese entonces, las autoridades federales, encabezadas a partir de diciembre de 1988 por el presidente Carlos Salinas de Gortari, decidieron privatizar Dina, en 1989; Concarril, en 1992; y desincorporar del presupuesto público a Sidena en 1991, para cederla a una administración privada cuyos malos resultados obligaron al gobierno a reprivatizarla definitivamente en 1995.

Para privatizar estas empresas se plantearon diversos argumentos, entre los cuales destaca el de una supuesta ineficiencia económica: a las tres empresas mencionadas se les señalaba porque el costo de su producción superaba ampliamente su ingreso por ventas, por sus altos márgenes de capacidad ociosa y porque año con año la situación empeoraba y las pérdidas crecían; ello no podía seguir así —argumentaban los promotores de la privatización— dado que esa ineficiencia se reflejaba en un creciente endeudamiento y en el aumento de subsidios que contribuían significativamente al déficit del sector público.

Asimismo, se acusó a los distintos sindicatos de ser los principales responsables del deterioro económico que aquejaba a las empresas, debido a que cayeron en una serie de errores y corruptelas persistentes. Todo ello —según esta explicación— mermaba su potencial de empleo y riqueza; por tal motivo, se propuso su venta a la iniciativa privada con el objetivo de modernizarlas, sanarlas de la corrupción sindical y así mejorar el nivel de empleo y la economía de la región, tanto como la propia situación financiera del Estado.

No obstante, a partir entonces el desempleo y la crisis económica arreció. El grupo empresarial que en 1989 compró algunos restos de Diesel Nacional quebró en 2002 —a pesar de una fuerte reestructuración financiera realizada en 1999— y buena parte de la planta productiva permaneció desocupada hasta mediados de 2007; la transnacional que finalmente absorbió a Siderúrgica Nacional en 1995, National Lasting Co., cesó las actividades productivas en 2002 y la empresa permaneció cerrada por más de tres años; Dikona fue declarada en quiebra en 2009 y parte de sus instalaciones aún continúan en proceso de remate; Bombardier Inc., multinacional que se hizo de las instalaciones de la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril,

ha anunciado en diversas ocasiones la posibilidad de cerrar definitivamente la planta de Ciudad Sahagún debido a la caída en sus ventas y al incremento en los costos laborales. Un dato revelador: de los poco más de 2 000 obreros de planta contratados en esta última empresa a principios de siglo, sólo quedaban 220 a finales de 2010. Por su parte, en los últimos años, la empresa ASF-Keystone, que en 2005 inició sus actividades productivas en las instalaciones de lo que fuera Siderúrgica Nacional, ha presentado un comportamiento oscilante entre el crecimiento y la recesión el cual impacta sobre todo en las expectativas de la clase trabajadora.

Han sido más de 20 años de inestabilidad y profundas reestructuraciones productivas y laborales que hoy en día se reflejan en una mayor precariedad laboral, una industria fragmentada y en el empeoramiento de la economía de la región; actualmente se observa también que la desigualdad se ha incrementado y con ello se ha desatado una grave crisis social marcada por el aumento de la emigración, la pobreza y la drogadicción.² Esto indica que los saldos de la privatización de las empresas del CIS no han sido benéficos para la mayoría de la población y para otros sectores económicos, como el comercial y de servicios.

Cabe mencionar que la privatización y reestructuración del CIS, así como las dimensiones sociales de su impacto, son fenómenos muy complejos ligados a una transformación económica-política mundial que se viene produciendo desde la década de los setenta con el despliegue de una Tercera Revolución Industrial y el paulatino triunfo en el plano político-intelectual del neoliberalismo; fenómenos que se entrelazan con una profunda crisis en el modelo de acumulación de la posguerra caracterizado por los regímenes de producción de tipo fordista y el Estado interventor, que algunas veces ha sido señalado como de tipo Keynesiano. Sin embargo, dicha complejidad no se aborda aquí.

El propósito central de este capítulo es analizar (con el apoyo de las fuentes primarias a las que se ha podido tener acceso),³ los principales sucesos que marcaron y definieron el curso económico de las tres principales empresas que conformaron el CIS, desde la concepción de los proyectos que les dieron vida como empresas —entre 1948 y 1952— hasta el momento en que éstas se privatizan —entre 1989 y 1995—; considerando éste como un primer paso hacia una comprensión más amplia del proceso de reestructuración del CIS. Por lo tanto, deseo subrayar que la presente investigación no se limita a

² Existen algunos ensayos y notas periodísticas que describen la crisis económica y social por la que atraviesa la región. Del primer grupo destaca el siguiente ensayo hecho por investigadores de la Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo: Saavedra García, María Luisa, Teresa de Jesús Vargas Vega y Heriberto Moreno Uribe, *El impacto social de una quiebra: el caso del Consorcio Grupo Dina S. A., de C. V.*; Memoria del Congreso Anual de la Asociación Europea de Dirección y Economía de Empresa (AEDEEM), vol. 2, Comunicaciones; España, 2007. Del segundo grupo destaca el siguiente reportaje: Camacho, Zósimo, "Ciudad Sahagún: fracaso y despojo", *Contralínea*, núm. 52, segunda quincena de marzo. México, 2006.

³ Sobre todo en archivos regionales. Aún falta por explorar la totalidad del material resguardado en el Archivo General de la Nación, dividido en tres fondos documentales; trabajo que se realiza actualmente bajo el marco del proyecto de tesis doctoral.

la construcción de una biografía industrial —aunque sí aporta significativamente en ese sentido—; lo que se pretende esencialmente es indagar, bajo el marco de su naturaleza y objetivos, cuáles fueron los límites, alcances y contradicciones de esta experiencia industrial de Estado, y presentar así una perspectiva de análisis más amplia que trascienda la mera cuestión de si fueron eficientes o ineficientes las empresas del CIS, como busca reducir de manera simplista la retórica neoliberal el tema de las empresas públicas.

Naturaleza y origen del Complejo Industrial Sahagún

Durante la década de los cuarenta la idea de llevar el proceso de industrialización hacia una fase más avanzada, dígase hacia la producción de bienes de consumo duradero, maquinaria y equipo de transporte, alcanzó cierta madurez dentro de algunos sectores político-económicos del país, como en la Confederación de Trabajadores de México (CTM), liderada por Vicente Lombardo Toledano hasta 1947,⁴ y en la recién formada Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (CNIT), dirigida por José D. Lavín; quienes, junto con algunos intelectuales y miembros de la administración pública, señalaban que la experiencia histórica de los países avanzados demostraba la importancia de consolidar un sector nacional-autónomo productor de bienes de capital e intermedios básicos, y advertían que de no lograrlo el proceso industrial en curso terminaría tarde o temprano por ser limitado y dependiente financiera y tecnológicamente de las naciones más desarrolladas.⁵

Pese a que tales consideraciones no lograron conformar la esencia de la política industrial de la época,⁶ el Estado realizó una importante cantidad de inversiones (principalmente a través de la Nacional Financiera) en los sectores energético, de bienes intermedios básicos y bienes de capital, a medida que la situación en que se encontraban éstos representaba una limitante para el avance de otros sectores e industrias. Bajo este contexto es que nacen los proyectos e iniciativas que constituyen el origen de varias empresas industriales importantes, como las que conformaron el CIS.⁷

⁴ Para un estudio del pensamiento de este personaje véase el último capítulo de esta obra.

⁵ Véase: Gracida Romo, Elsa M., *El programa industrial de la revolución*; Facultad de Economía, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM; México, 1994; pp. 53-82. También en: Rivero, Martha, "La política económica durante la guerra", en: Loyola, Rafael (Coord.), *Entre la guerra y la estabilidad política. El México de los 40*; Consejo Nacional de la Cultura y las Artes; Ed. Grijalbo (Coed.); México, 1990; pp. 33-47.

⁶ Ya que ésta se concentró en proteger de la competencia externa a las industrias de bienes de consumo inmediato e intermedio desarrolladas durante el Porfiriato y los primeros 40 años del siglo xx. Véase: Gracida Romo, Elsa, *op. cit.*; pp. 121-137.

⁷ Tales como: Altos Hornos de México S. A., Sosa Texcoco S. A. Industria Nacional Química Farmacéutica de México S. A., Celulosa y Derivados S. A. Electro Química Mexicana S. A., y Nitrógeno S. A. que obtuvieron créditos por parte de Nacional Financiera (Nafinsa). Con el apoyo de esta institución también se fundó Guanos y Fertilizantes en 1943, en la que el gobierno poseía el 51% de las acciones. Fujigaki Cruz, Esperanza, "Periplo industrial: 1940-1960. Una ojeada al surgimiento de algunas ramas", en: Romero Sotelo, Ma. Eugenia (Coord.), *La industria mexicana y su historia, siglos XVIII, XIX y XX*; Facultad de Economía-DGAPA, UNAM; México, 1997; pp. 384-412. Cabe destacar que en la mayoría de los casos el Estado promovía la creación de empresas en sociedad con el ca-

La primera ellas fue resultado de una asociación del gobierno con la empresa automotriz Fiat, de Turín, Italia. Los antecedentes se remontan a 1948, cuando el empresario de origen italiano, Bruno Pagliani,⁸ presentó al entonces presidente de la República, el Lic. Miguel Alemán, un proyecto donde promovía la asociación del gobierno mexicano con la firma europea (en la cual Pagliani tenía contactos, como afirman algunas fuentes),⁹ para crear una empresa que fabricara camiones medianos y pesados con motores diesel.

Debido a la ampliación que en ese entonces presentaba el mercado interno, la demanda de vehículos de carga y transporte se incrementaba exponencialmente, lo cual chocaba con una oferta relativamente limitada por parte de las empresas armadoras establecidas en el país, las cuales eran filiales de transnacionales como International Harvester, Ford y General Motors.¹⁰ Bajo el marco de esta situación, la iniciativa de Pagliani fue bien acogida y en 1951 el gobierno se asoció oficialmente con la firma italiana para producir camiones de carga y transporte, lo que dio pie al surgimiento de Diesel Nacional S. A., la cual produjo sus primeros vehículos a fines de 1954.

Por otra parte, desde mediados de los años cuarenta, el funcionamiento de las líneas de ferrocarril, en especial los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), dependía cada vez más del alquiler de equipo de transporte y la compra de maquinaria y piezas usadas a empresas de Estados Unidos. Gonzalo Robles expresaba lo siguiente:

En lo que se refiere a los carros de carga, furgones, las líneas mexicanas en su conjunto han contado en los últimos años con unas 25 000 unidades, gran proporción de ellas obsoletas, muchas de particulares que han comprado en el extranjero y más de una cuarta parte de carros rentados a una cuota diaria de 2.75 dólares por unidad.¹¹

pital privado y, en última instancia, establecía empresas de carácter estatal, sobre todo en sectores que se consideraron estratégicos.

⁸ Este mismo personaje también estuvo relacionado con la creación de la empresa Tubos de Acero de México S. A. (TAMSA), en 1952; la cual se convirtió en una importante proveedora de Pemex. Véase en este libro el capítulo sobre la industria siderúrgica nacional.

⁹ Víctor Manuel Villaseñor (director del CIS de 1959-1969), relata en sus memorias que el señor Pagliani era socio de algunos directivos de Fiat, así como amigo entrañable de algunos secretarios y ex secretarios de Estado. Por ello dice no sorprenderle que, cuando éste personaje le presentó el proyecto al presidente de la República, casi inmediatamente se fijaran las condiciones de inversión. Villaseñor, Víctor Manuel, *Memorias de un hombre de izquierda*; Ed. Grijalbo; México, 1978; tomo II, p. 196.

¹⁰ Aunque para 1949 las importaciones de vehículos automotores se habían reducido a 45.3% de la oferta total, el restante 54.7%, el ensamblado dentro del país (y del cual alrededor de 6% correspondía a unidades de carga y transporte), importaba casi 90% de sus insumos, lo que provocaba que la participación en el déficit comercial total nacional por parte de esta industria fuera de 48.8% en 1950. Estos datos fueron extraídos de: Sosa Barajas, Sergio W., "La industria automotriz de México: de la sustitución de importaciones a la promoción de exportaciones", *Análisis Económico*, vol. XX, núm. 44, México, mayo-agosto de 2005; p. 194. Sobre la estructura del mercado de camiones y autobuses en 1950 véase: Morales Cruz, Julio Cesar, "Evolución y cambios en los sistemas productivos: la industria automotriz mexicana", *Avances*, núm. 3, Documentos de Trabajo de la Coordinación de Investigación del ICOSA-UACJ, México, 2001.

¹¹ Robles, Gonzalo, "La Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril", *Revista Sahagún*, Primera