

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA

ESTUDIOS CON RECONOCIMIENTO DE VALIDEZ OFICIAL POR DECRETO PRESIDENCIAL

DEL 3 DE ABRIL DE 1981



“LA MOTIVACION DEL FERROCARRILERO; UN ENFOQUE PARA AUMENTAR SU PRODUCTIVIDAD”

TESIS

Que para obtener el grado de

**MAESTRO EN INGENIERIA CON ESPECIALIDAD EN
ADMINISTRACION DE LA CONSTRUCCIÓN**

Presenta

VICENTE BARRERA VAZQUEZ

Director: Dr. Guillermo Celis Colín

Lectores: M. en I. Víctor Antonio López y M. en C. Manuel Del Moral Dávila

Índice

INTRODUCCION.....pág. 2

PROBLEMÁTICA Y ANTECEDENTES.....pág. 5

SELECCIÓN DE LA MUESTRA DE ESTUDIO.....pág. 41

ANALISIS DE RESULTADOSpág. 45

CONCLUSIONES.....pág. 58

BIBLIOGRAFIA.....pág. 66

ANEXOS.....pág. 68

INTRODUCCION

En nuestro país, el ferrocarril como sistema de transporte de pasajeros es prácticamente inexistente. Las escasas líneas férreas con que se cuenta actualmente, fueron tendidas durante el siglo antepasado y, salvo algunas ampliaciones o adecuaciones, nada nuevo se ha construido desde entonces; dichas líneas, se utilizan para transporte de carga exclusivamente.

Como parte del programa de modernización del transporte de pasajeros lanzado por el gobierno federal, se licitó durante el año 2005 la primera línea de tren de pasajeros suburbana, la cual habría de utilizar vía y trazo existente del antiguo ferrocarril a Querétaro, y conectaría al Distrito Federal con el Estado de México.

Dicho sistema, denominado “Sistema 1 de Tren Suburbano” tendría su origen en la antigua estación de trenes de Buenavista y llegaría a su similar ubicada en el centro de Cuautitlán Izcalli, municipio del Estado de México, ubicado al norte de la capital del país.

Por circunstancias de índole profesional, nos ha tocado participar en ese proyecto y hemos tenido bajo nuestra responsabilidad la ejecución en campo de la construcción y rehabilitación de los 52 Km. de vía férrea existentes entre la estación Buenavista y Cuautitlán.

Por ello, hemos tenido que buscar y contratar personal especializado en construcción y reparación de vías de ferrocarril. Algo nada fácil en un país que, como hemos mencionado líneas arriba, carece de un sistema eficiente de ferrocarriles.

De modo que, el personal que hemos localizado y contratado ha sido personal técnico perteneciente al denominado “Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana”; es en sus oficinas ubicadas frente a la torre de Nonoalco en Tlaltelolco (a espaldas de la Estación Buenavista), el único sitio en donde se encontró personal capacitado el cual en su mayoría perteneció a la extinta empresa paraestatal “Ferrocarriles Nacionales de México”; muchos de ellos, por obvias razones, fueron jubilados, pero otros solo habían sido liquidados.

Así, durante la ejecución y tendido de vía férrea hemos podido constatar de primera mano características de personalidad en los trabajadores ferrocarrileros con los que trabajamos, que no habíamos visto nunca en ningún otro trabajador de la industria de la construcción; características tan especiales que nos motivaron una inquietud tal, que ha sido la base para la elaboración del presente trabajo.

A lo largo de las líneas siguientes, se conocerá parte de su historia y se comprenderá cómo ello ha incidido en su manera de verse a sí mismos como gremio y como grupo social; y como ello originó características, actitudes y formas de trabajo que a la fecha se observan en el personal que aún labora. Y es que tradicionalmente los trabajadores ferrocarrileros han heredado sus plazas a su descendencia, perpetuando así las características de personalidad que han sido motivo de estudio en el presente trabajo.

Esperamos que este trabajo sirva a quien lo lea para conocer a esta clase de trabajadores, para que pueda adentrarse en el fascinante mundo de un gremio que, no por reducido y relegado, deja de ser influyente en el devenir de la industria de la construcción

en México. Por ello, y porque el sistema ferrocarrilero habrá de crecer nuevamente si es que se aspira a que México realmente se desarrolle, nos parece muy importante investigar sobre un tema que muchos otros han dejado de lado.

PROBLEMÁTICA Y ANTECEDENTES

El rasgo más sobresaliente de los ferrocarriles mexicanos en la segunda mitad del siglo XX y principios del XXI ha sido su declive como modo de transporte, como empresa y como factor de crecimiento.

Se ven como causas primarias de esto a factores externos e internos al sector ferroviario. Se considera que dos de los factores asociados con el fenómeno no guardan una relación causal con él: la competencia de las carreteras y una visión política de preferencia para el auto transporte.

El declive de los ferrocarriles no fue simplemente el resultado de una elección de los agentes económicos a favor de los medios de transporte mas eficientes, en la cual las carreteras y el transporte automotor desplazaron a los ferrocarriles del papel central de las comunicaciones y permitieron con ello un mayor aprovechamiento de beneficios a la economía en su conjunto.

El declive del sistema ferroviario se inició al menos veinte años antes de que pudiera ser imputado al auge del auto transporte y se desarrolló en parte con independencia de él. Una porción de la carga que se movió hacia el auto transporte esperó larga e infructuosamente la rehabilitación de los ferrocarriles para poder ser movilizada en condiciones mínimas de eficiencia, seguridad y rapidez.

Una evidencia de que el auto transporte no arrebató a los ferrocarriles una carga que de otra manera habría contribuido a la prosperidad de éstos, la ofrece la coyuntura de la segunda guerra mundial. Debido a la suspensión del tráfico marítimo y a que el territorio mexicano se convirtió en la ruta obligada para las importaciones norteamericanas, la guerra representó, durante casi un lustro, un estímulo extraordinario para el tráfico ferroviario. Sin embargo, para los ferrocarriles esa experiencia significó un esfuerzo que superaba su capacidad, y más allá de una auge efímero en el volumen de negocios, agudizó y aceleró el agotamiento y el deterioro del sistema. Esta experiencia puso de manifiesto los cuellos de botella en el funcionamiento de la red, que se heredaron a la etapa sucesiva: escasez de material rodante, ineficiencia en las asignaciones, mercado negro de carros, imposibilidad de planear la distribución zonal del equipo disponible, etc.

El declive de los ferrocarriles tampoco aparece como resultado de un horizonte programático que los colocaba en un lugar secundario para el Estado surgido de la Revolución, como se evidencia en las dimensiones del gasto público para financiarlos. Cuando la hubo, la opción gubernamental a favor del auto transporte surgió más bien como respuesta a la incapacidad para resolver los problemas del sector ferroviario. Esos problemas aparecieron como irreparables debido a un conjunto de “candados” que conformaron un círculo vicioso: la desaparición de los cuadros directivos y la desarticulación de las normas sistémicas de funcionamiento durante la Revolución; la ambigüedad e indefinición del estatus empresarial de Ferrocarriles Nacionales, eje de todo el sistema; las dimensiones físicas de la empresa, excesivas en relación con la capacidad administrativa del estado; el poder de monopolio de las organizaciones laborales, no comprometidas con la lógica del servicio público; la elección de favorecer la

descapitalización de las compañías privadas a cambio del objetivo simbólico de la nacionalización del sistema.

La convergencia de todos estos factores impidió al sistema ferroviario actuar como un estímulo al crecimiento en los años posteriores a la Revolución, y lo inhabilitó para enfrentar la aceleración en el proceso de desarrollo económico experimentada a partir de la década de 1930. Lo primero se refleja en la lentitud con la que los ferrocarriles recuperaron los niveles de actividad alcanzados antes de la Revolución; lo segundo aparece como la incapacidad del transporte ferroviario para seguir los ritmos de crecimiento del sector más dinámico de la economía: la producción manufacturera.

De hecho, los ferrocarriles absorbieron cuotas progresivamente menores de bienes manufacturados, concentrándose en cambio en el transporte de carga de menor valor agregado (productos agrícolas, forestales, minerales en bruto, etc.) Esta misma tendencia se expresa en un renglón de no menor significación, el transporte de pasajeros: mientras México se convertía en una sociedad urbana, con ritmos de movilidad en fuerte aceleración y tasas importantes de crecimiento demográfico, los ferrocarriles no estuvieron en condiciones de responder a la nueva demanda de transporte. De esta manera se produjo el creciente desfase de los ferrocarriles respecto a los ejes motores de la vida económica de México, cuyas consecuencias se harían sentir durante casi todo el siglo XX.

La presencia, a través de todo el porfirismo, de organizaciones obreras ferrocarrileras, tuvo sus raíces en el auge en la construcción de vías el cual se experimentó en dicha etapa. En 1837 se iniciaron los trabajos para construir la primera línea importante

en el país, El Ferrocarril Mexicano, el cual comunicaría a la capital de la república con el puerto de Veracruz en 434 kms. de vía troncal, y que habría de concluirse en el año de 1873. Desde ahí la construcción ferrocarrilera se expandió sobre todo entre los años 1880 a 1898, contándose ya para 1910 con una red ferrocarrilera de jurisdicción Federal de 19 280 kms.

Hasta el año de 1880 la construcción de ferrocarriles estuvo financiada con capitales mexicanos privados más subsidios directos e indirectos que les daba el gobierno federal o estatal. Hasta esa fecha las vías se concentraron en el eje México-Puebla-Veracruz donde había más actividad industrial en esa época. De 1880 en adelante la concesión para la construcción de ferrocarriles se otorgó con mayor frecuencia cada vez a compañías extranjeras, a las que el gobierno federal apoyaba mediante políticas de subsidios que venían de préstamos pedidos al exterior o de la colocación de bonos del gobierno mexicano colocados en los mercados internacionales.

Los gringos invirtieron con intenciones de controlar el mercado mexicano hasta entonces controlado por Europa y para asegurarse fuentes de materia prima barata. La posibilidad de la inversión norteamericana se materializó a pesar de la aguda resistencia del congreso. Porfirio Díaz se encargó de convencer al congreso de dejar entrar a los gringos a invertir en más líneas ferrocarrileras por lo que al final se permitió a los estadounidenses invertir en el país.

Los intereses de estas inversiones determinaron, según algunos críticos, el diseño del sistema ferroviario del país, yendo de las minas, plantaciones y haciendas, hacia los

puertos del golfo de México o hacia la frontera norte. Pero el sistema ferroviario representó también una constatación del papel centralizador que ejerció la Cd. de México sobre todo el país. De tal manera que las líneas se trazaron entre las mismas terminales extremas y por los mismos trayectos de los viejos caminos reales y carreteros de la época colonial , los que a su vez fueron impuestos por la geografía nacional y por las circunstancias históricas de los centros de producción y las rutas comerciales originales.

Se sabe que los norteamericanos controlaban totalmente las empresas ferrocarrileras durante el porfiriato, incluso al interior de dichas empresas el idioma oficial era el inglés; los trabajadores extranjeros ocuparon los empleos calificados de jefes y oficiales de la empresa; para los mexicanos eran las plazas de trabajadores manuales y de carga, ayudantes y peones.

Los extranjeros por especialidades, pertenecían a las logias “brotherhoods”; los nacionales no tenían organización, algunos empezaron a agruparse como proletariado industrial y aprovecharon nexos con las organizaciones extranjeras para adquirir personalidad y protegerse. Asimismo, aplicaron la estrategia de capacitarse en las distintas áreas de trabajo con objeto de obtener puestos de ascenso y llegaron a la mexicanización.

En cuanto a la maquinaria y el equipo de instalación de la red ferroviaria, todo se producía fuera del país. Existió una dependencia tecnológica desde el inicio de la construcción de vías que tomó distintas modalidades con el correr del tiempo. Ya hacia 1900 se empezaron a fabricar en el país distintos materiales como rieles y estructuras de acero.

Así, un aspecto que no debe pasarse por alto es la particularidad de los trabajadores ferrocarrileros en cuanto a sus peculiares relaciones dentro del proceso del trabajo. Los ferrocarrileros mexicanos desempeñaron sus labores a lo largo del porfiriato en íntima convivencia con trabajadores norteamericanos, traídos al país como fuerza de trabajo calificada necesaria para la expansión ferrocarrilera. Esta relación adoptó formas diferenciadas en el tiempo e influyó en diversas maneras en el desenvolvimiento de sus luchas. Constituyó una característica muy específica del movimiento ferrocarrilero y lo acompañó hasta la mexicanización total de las líneas.

El gobierno federal compró en 1903 la mayoría de las acciones del ferrocarril Interoceánico y del Nacional Mexicano como parte de una política antimonopólica consolidándose en 1908 la empresa Ferrocarriles Nacionales de México como resultado de la fusión en una sola empresa del ferrocarril central mexicano, el nacional mexicano y el interoceánico, con una participación gubernamental del 51% del capital social de la corporación.

El hecho de que durante los primeros años de la lucha revolucionaria, el personal de los ferrocarriles se haya mexicanizado casi por completo, tuvo una importancia fundamental en el desenvolvimiento del movimiento armado. Las cosas habrían sido muy diferentes si los maquinistas y conductores hubieran continuado siendo norteamericanos.

A mediados del siglo XIX como resultado de la pérdida de peso de grupos de artesanos urbanos y de el desarrollo industrial que se empezaba a dar en el país, algunos de éstos se organizaron para defenderse de los embates del capitalismo industrial, recuperar su

influencia política y plantear un proyecto de reconstrucción nacional. Para lograrlo fundaron sociedades mutualistas con repercusiones importantes en la propia práctica de los artesanos y en la del naciente proletariado industrial.

Estas mutualidades fueron más una instancia de defensa y ayuda recíproca que una organización combativa. A diferencia de las cooperativas, los fondos reunidos no se orientaban ni a la producción ni al consumo, sino que se guardaban y se utilizaban en el momento en que alguno de los miembros lo necesitaba. Esto pasaba mucho por la vulnerable posición del artesano. Si algo le pasaba tal como: muerte, cárcel o cualquier otra cosa, su familia quedaba en la indefensión total. El dinero recaudado por las mutualidades constituía el único apoyo frente a algo así. Pero por lo mismo era dinero improductivo que se consumía cuando la desgracia ocurría. Como lo manifestó el Maestro Jose Woldenberg en una de sus reflexiones al respecto:

“La ideología que las mutualidades generaron durante su funcionamiento carecía de fuerza combativa contra los elementos causantes de sus tribulaciones: tendía a considerar al estado como institución al servicio protector de los artesanos, y su presencia paternalista se concebía como fundamental para el logro de los objetivos mutualistas.”¹

Los mutualistas pensaban que no debían enfrentarse a la propiedad privada ni al capital. Para ellos lo importante era tener asociación, educación y propaganda para enfrentarse a ellos. Básicamente su ideología era de no enfrentamiento a la propiedad privada sino contra el mal uso que de ella se haga y que no les afectase.

¹ Woldenberg Jose “Asociaciones artesanas del siglo XIX (Sociedad de socorros mutuos de impresores 1874-1875)” Publicado en *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales UNAM* No. 83 Mexico 1976

Es a raíz de la industrialización del país que se da en el régimen porfirista que se empiezan a gestar los movimientos realmente organizados y combativos, que dejan atrás a las organizaciones mutualistas. No olvidemos que en la época del porfiriato las huelgas estaban prohibidas y el gobierno federal brindaba su apoyo incondicional a las empresas. No había, de hecho, ni siquiera legislación laboral en el país pues se pensaba que las fuerzas del mercado todo resolverían.

Quien hacía huelgas o protestaba era encarcelado inmediatamente y el movimiento disuelto. Cananea y Río Blanco dieron muestra de lo virulento que podía ser el régimen porfirista con aquellos que se atrevieran a expresar sus legítimas demandas laborales.

La posición vital de los textiles, las minas y los ferrocarriles en el desarrollo económico porfirista guardó una estrecha relación con la mayor combatividad de los trabajadores de esos gremios. El pertenecer a una organización económica clave para el desarrollo nacional, permitió a las nacientes organizaciones obreras un potencial mayor de impugnación y lucha, debido a su ubicación estratégica y por lo tanto, a la capacidad que podían manifestar en determinados momentos de paralizar o entorpecer sectores económicos vastos.

No sólo por lo que representó en sí misma la lucha de los ferrocarrileros en esos momentos es por lo que resulta necesario este análisis histórico, sino por lo que en el futuro viviría este gremio. Se sabe de la participación individual de muchos de los trabajadores ferrocarrileros en el movimiento revolucionario, pero también de su desempeño como grupo homogéneo en algunas acciones, y en 1917, a través de la Gran Orden de

Conductores, Maquinistas, Garroteros y Fogoneros , la cual constituyó una de las organizaciones obreras que más pugnó porque fueran incluidas en la constitución, normas protectoras para los trabajadores. Su diario *El Trenista*, en el mes de Enero de 1917, publicó una solicitud remitida al Constituyente, para que procurara consagrar la jornada de ocho horas, la protección para mujeres y niños, la indemnización por accidentes de trabajo, el reconocimiento del derecho de huelga, la obligación de los patrones de proporcionar casas higiénicas, etc.

La importancia histórica de los ferrocarrileros no se dió sólo en función de sus posiciones tomadas en lo político y lo militar durante y al término de la revolución, sino que, además, como fuerza de trabajo necesaria para el funcionamiento de un medio de transporte vital para las tropas gobiernistas y los bandos revolucionarios.

Se crearon organizaciones de resistencia: la Unión de Mecánicos, la Gran Liga y la Alianza, estallaron intentos para demandar mejores salarios y sacar a los extranjeros de los ferrocarriles mexicanos. El gobierno porfirista a principios del siglo XX estructuró los ferrocarriles fusionando en 1908 cuatro líneas férreas nacionales, entre ellas El Central, y El Nacional incluyendo la vía Aguascalientes-Tampico; a esto se nombró “consolidación de los ferrocarriles” y dió origen a los Ferrocarriles Nacionales de México reportando un alto costo al país debido a los compromisos y deuda adquiridos para lograrlo.

Por la presión de los trabajadores mexicanos, el personal extranjero fue sustituido por mexicanos en tres etapas que culminaron en 1914. En este lapso, se sucedieron los hechos de la revolución mexicana con graves perjuicios para la industria ferrocarrilera; una

vez concluida ésta, vino un período de estabilización nacional y el grave problema de la deuda externa, no superada por el gobierno durante varias décadas. Pasados los acontecimientos de la revolución se involucró el equipo de arrastre y tractivo con los intereses de los Estados Unidos durante la 1ª. guerra mundial; las vías y el material rodante sufrieron deterioro y destrucción.

Después de la huelga de 1926-1927, los obreros tomaron conciencia que las luchas de los agremiados eran dispersas a conveniencia de cada especialidad, unión o sociedad; desunión fortalecida por la intervención del gobierno y otros factores políticos. Tanto el gobierno norteamericano como el nacional, a fines de los años treinta dirigieron su atención hacia los ferrocarriles nacionales y por diversos medios trataron de controlarlo a base de proyectos de restauración y reajustes de personal. En el año de 1933 los trabajadores ferrocarrileros decidieron constituir el sindicato de trabajadores ferrocarrileros de la república mexicana.

El movimiento ferrocarrilero presentó a lo largo de la primera década del siglo XX, explosiones sucesivas que cuestionaron postulados y formas de organización del trabajo instaurados y fortificados por un régimen político coludido con el capital extranjero en alto grado.

Es indudable que los ferrocarrileros han tenido etapas sobresalientes en la historia del movimiento obrero mexicano. Ellos fueron protagonistas fundamentales en la formación de la clase obrera mexicana. Es con ellos con los que inicia la corporativización (charrismo) de la clase obrera en el país en el año de 1948, y son ellos los que forjan y

hegemonizan las confrontaciones contra el estado por la independencia Sindical en los años 1958 y 1959. Esta situación se da nuevamente en el año de 1970 pero con matices ya más específicos.

Sin embargo, es a partir de este año que la representación política que se había hecho de los ferrocarrileros empieza a mostrar signos de agotamiento; ellos no aparecen en las principales luchas políticas del sexenio de Luis Echeverría.

Lejos de la combatividad que exhibían en las décadas previas, aquí se observa a los ferrocarrileros desmoralizados, abatidos, nihilistas y derrotados; como que esperan que algo o alguien los salve y les de conciencia de clase. Se ve que el estado finalmente los dominó y los corrompió.

Lo anterior nos hace preguntarnos: ¿Por qué un gremio tan combativo y vanguardista en el movimiento obrero en el pasado, paso a ser un gremio sin capacidad de lucha, sin anhelos, con un salario magro, sin objetivos y totalmente desmotivados? ¿Qué los hace tener una “peculiar” forma de trabajar y de comportarse en su entorno laboral?

La situación política, social y económica de los ferrocarrileros es compleja, por ello el remitirnos solamente a cuestiones sindicales, estatales o empresariales únicamente nos deja lejos de la respuesta planteada.

El sindicato, el estado o los concesionarios de los ferrocarriles no pueden aparecer como los únicos responsables de esto. No es a ellos a quienes se les puede cargar

únicamente la falta de productividad de los ferrocarrileros. No pueden estos aparecer como los únicos responsables de obstaculizar la productividad en el ferrocarril, de tener conciencia de la formación de la clase, de la autonomía obrera de este gremio, de no tener democracia sindical o de la constitución del sujeto.

No es posible pensar tampoco que debido a la pérdida de importancia de los ferrocarriles en la vida económica del país los trabajadores ferrocarrileros no sean productivos. Más aún ante el escenario de la reciente concesión de la industria ferrocarrilera a los particulares, la cual se esperaba diera un impulso renovador a la industria. Esto desgraciadamente no ha ocurrido.

Muchos menos podríamos pensar que la falta de productividad del trabajador ferrocarrilero se circunscribe única y exclusivamente al trabajador ferrocarrilero mismo; que todos los males sociales y laborales son culpa de la clase obrera.

En la constitución del sujeto denominado “Trabajador Ferrocarrilero” se observan diversos niveles de análisis: El proceso de trabajo, el sindical, el empresarial y las relaciones laborales y con el estado. Esto no es unívoco ni proviene de una sola fuente, ni tampoco está determinado. Contiene muchas variables.

Se observa, dentro del objetivo de analizar el por qué de la falta de productividad del trabajador ferrocarrilero, que una de las razones fue las diversas reestructuraciones ferroviarias hasta los años 60, las cuales fueron una forma de desarticulación del obrero de oficio ferroviario. Siendo así se puede establecer que el movimiento ferrocarrilero de 1959

representó la resistencia no sólo contra el corporativismo sino como una manera de mantener cierta unidad de gremio.

Sin embargo, tampoco se puede dejar de lado el carácter dependiente que desde siempre, el gremio ferrocarrilero ha tenido respecto a su medio de trabajo y a sus patronos. Como se cita en el más reciente texto del Dr. Macario Schettino:

“...la importancia del ferrocarril para la economía mexicana no puede menospreciarse...en los países en donde la Geografía conspira contra la Economía el ferrocarril resulta fundamental. De acuerdo a Coatsworth se puede concluir que más de la mitad del crecimiento económico de México en el porfiriato fue producido directamente por los ferrocarriles.

Si el ferrocarril tuvo esa importancia, la pregunta entonces es por qué ese impulso a la economía mexicana no fue sostenido. La respuesta que el mismo Coatsworth proporciona tiene mucho que ver con la visión económica de los años setenta: El dependentismo. Esto ocasionó que la mayor parte de los ingresos brutos de los ferrocarriles fueron transferidos al exterior en forma de pago de insumos, ganancias, intereses y conceptos similares...²

Por otro lado, existen evidencias históricas de que los ferrocarrileros han sido utilizados, a lo largo de su historia, para dirimir diferencias entre los líderes políticos posteriores a la revolución y que, durante algún tiempo, fueron un gremio muy cobijado, sobre todo durante el sexenio del Gral. Lázaro Cárdenas del Río.

² Schettino Macario *“Cien años de confusión. México en el siglo XX”* Editorial. Taurus. México 2007

Un ejemplo típico de esto nos lo da lo ocurrido durante la huelga ferrocarrilera de 1921. En ese entonces había dos fuerzas políticas en pugna bajo el gobierno de Álvaro Obregón. Una la representaba Plutarco Elías Calles y la otra Adolfo de la Huerta. Ambos generales intentaban asegurarse el control en los Ferrocarriles Nacionales para así lograr el apoyo de este gremio para sus aspiraciones políticas, con miras a la siguiente contienda electoral.

La influencia del General Calles determinó que en un principio se pretendiera dominar la huelga de modo que se sustituyó a los huelguistas con esquirolas. Entró entonces el General de la Huerta a apoyar a los huelguistas por lo que al final el conflicto se resolvió con una particularidad: se determinó volver a trabajar pero tanto los huelguistas como los esquirolas se quedaron trabajando en los ferrocarriles con lo que aumentó de manera innecesaria la plantilla laboral en la empresa, y en un momento.

A fines de 1934 se planteó un grave conflicto de trabajo en los Ferrocarriles Nacionales. Los obreros y empleados habían constituido el Sindicato General de Ferrocarrileros, en el cual se habían refundado las distintas agrupaciones sindicales en las que antes estaban divididos.

El sindicato pretendía la celebración de un contrato colectivo que comprendiera a todos los obreros y empleados y pedía también ciertas ventajas económicas, tales como el pago del séptimo día y la nivelación de salarios, mediante el aumento de éstos, respecto a los gremios menos favorecidos. Estas peticiones planteaban un impacto de 15 millones de

pesos respecto al presupuesto con que contaba Ferrocarriles Nacionales. Sin embargo, los líderes sindicales se habrían conformado con la tercera parte de esa suma.

El conflicto se hizo intenso debido a la intransigencia para negociar mostrada por el entonces Director de Ferronales Ing. Mariano Cabrera. Entonces los ferrocarrileros pidieron la intervención del presidente de la república Gral. Lázaro Cárdenas. Éste emitió el laudo que dio fin al conflicto. Otorgó 7 millones al sindicato más de aumento y así quedó todo. Este monto era bastante importante ya que si bien no era lo que pedía el sindicato, sí era bastante más de lo que esperaba obtener. Así se manejaban las cosas en la industria ferrocarrilera mexicana de aquellos tiempos. Aunque esto no ha cambiado gran cosa en nuestros días.

Bajo el argumento de apoyo total a las clases trabajadoras se les otorgaban todas las facilidades y se les cumplían todas las peticiones al sindicato ferrocarrilero y afiliados.

Fue asimismo durante la presidencia del General Cárdenas, cuando el Partido Comunista logró infiltrar sus células en el organismo ferrocarrilero y adquirir preponderancia en la dirección del Sindicato, tal como lo menciona Gustavo Font Molina en su texto respecto a Ferrocarriles Nacionales de México:

“A esto se le atribuye el hecho de que durante los últimos años el desastre ferrocarrilero ha sido mayor. Y es que no es de obviarse el hecho de que, como bien se sabe, los tácticos del comunismo aconsejan la sistemática destrucción de las fuentes de riqueza, como medio para producir miseria y desesperación entre las masas y así crear en

ellas un clima propicio para resoluciones violentas. Y es que aunque los comunistas incrustados en las filas del Sindicato ferrocarrilero son una cantidad ínfima, también es cierto que los estatutos del Sindicato están redactados de tal modo que una minoría activa, resuelta y carente de escrúpulos puede fácilmente imponer su voluntad a las mayorías”³

Y es que en aquella época se observaba que existían secciones sindicales que contaban con 4 000 o 5 000 asociados, en las que, con que concurrieran 70 u 80 a las asambleas se daba validez a las deliberaciones y acuerdos que de ahí se desprendían y se presentaban como el sentir y voluntad de toda la sección. Así se entiende fácilmente como se tomaban decisiones totalmente “consensuadas” que afectaban a los ferrocarrileros como masa laboral.

En el mes de Febrero de 1937 el desorden y la desorganización de los Ferrocarriles llegó a tal extremo que el mismo Director de Ferrocarriles Nacionales, el Ing. Antonio Madrazo (del cual se decía era un incondicional del Gral. Cárdenas), se asustó de lo que se había convertido tanto apapacho a los ferrocarrileros y redactó un memo que no se sabe si llegó a la oficina del Presidente de la Republica, pero en el que describía la situación de los Ferrocarriles Nacionales durante su administración:

“.....Los jefes de la empresa están cohibidos para exigir a los trabajadores el cumplimiento de sus deberes, porque los malos elementos se quejan inmediatamente de extorsión, negrerismo, etc; y como casi la totalidad de los que ocupan los puestos de confianza son miembros del Sindicato, éste, en defensa de los quejosos, amenaza a los oficiales con pedir

³ *Molina Font Gustavo “El desastre de los Ferrocarriles Nacionales de México” Biblioteca del Partido Acción Nacional. México 1940.*

su destitución, y aplicarles la cláusula de exclusión para impedirles, en su caso, que ocupen sus lugares de escalafón. No pasa un solo día sin que los representantes sindicales presenten nuevas peticiones de carácter económico. Los directores de los ferrocarriles no pueden aplicar ni un diez por ciento de su tiempo para fines administrativos y de mejoramiento de los servicios que les están encomendados; continuamente están presionados por los representantes sindicales para que accedan a las peticiones de aumentos de sueldos y otras exigencias absurdas e imposibles de cumplir. En los Nacionales se invierten 55 centavos de cada peso que ingresa en el solo renglón de sueldos, y en el Interoceánico 70 centavos. Ninguna industria o negocio en México, tal vez ni el mundo, podría operar en esas condiciones. Es tal la indisciplina que prevalece en muchos trabajadores del sistema; son tan excesivas sus demandas y pretensiones; es tan reducido el rendimiento de su trabajo en relación con el sueldo que perciben; es tan grande la agitación de una minoría en los centros de trabajo para obstaculizar la producción de una mayoría que está dispuesta a cumplir con su deber; pero a la que se le impide llamándola “esclavo del patrón”, etc ; es tan frecuente la amenaza de la cláusula de exclusión, que es de todo punto indispensable pensar seriamente en buscar una solución radical.....”⁴

Tal vez el Gral. Cárdenas sí leyó el texto del incompetente e incapaz Director de Ferrocarriles Nacionales porque posteriormente emitió un decreto expropiatorio en el que hizo alusión a “vicios y deficiencias que se han venido creando y arraigando en el manejo del sistema que son ya endémicos y que han retrasado el ritmo del progreso técnico de las líneas, con perjuicio para la economía del país y para cada uno de los usuarios del servicio”⁵. En los considerandos del decreto, el Gral. Cárdenas expresó la optimista

⁴ *Ibíd.*, p.13.

⁵ *Diario oficial de la Federación. 23 de Junio de 1937. Decreto por el cual se expropia a favor de los trabajadores ferrocarrileros la empresa con participación estatal denominada “Ferrocarriles Nacionales de México.*

esperanza de que “al convertirse los Ferrocarriles en un patrimonio nacional y dárseles una franca orientación de servicio público, del cual estuviese eliminado todo propósito lucrativo, tanto los directores como el personal de trabajadores prestaran una eficaz colaboración para suprimir las deficiencias que tradicionalmente han existido en los Ferrocarriles Nacionales de México y que han sido obstáculos para su desarrollo técnico y su equilibrio financiero”.⁶

De conformidad con lo dispuesto en el decreto expropiatorio, se creó el Departamento Autónomo de Ferrocarriles. Pero la situación interna de éstos siguió siendo la misma, pues el presidente consideró que sus paternos consejos y una modificación a la administración, que era más de forma que de fondo, como por arte de magia desaparecerían los arraigados vicios y las deplorables deficiencias que estaban produciendo la ruina de los Ferrocarriles Nacionales de México.

El General Cárdenas no consideró necesario tomar medida disciplinaria alguna y aún puso de Jefe del departamento de reciente creación, al mismo Ing. Madrazo, cuya incompetencia e incapacidad había quedado demostrada desde la emisión del memorando.

De modo que sucedió lo que era lógico que sucediera. La indisciplina y el desorden continuaron como antes, el desastre financiero se hizo cada vez mayor y la desorganización de los Ferrocarriles llegó a extremos tales que sólo pudieron ser aventajados cuando, después de algunos meses de infortunada y no aprovechada experiencia, el Presidente Cárdenas determinó poner a los ferrocarriles bajo algo denominado “Administración Obrera”.

⁶ *Ídem.*

El 31 de Julio de 1937, la Convención General del Sindicato Ferrocarrilero solicitó al Presidente de la Republica que le entregara la administración de los Ferrocarriles Nacionales, y su petición había sido apoyada por el Consejo Nacional de la CTM y por el Partido Comunista.

De modo que el 30 de Abril de 1938 fue promulgado un decreto por el cual el gobierno, accediendo de plano a la petición del sindicato, dispuso que le fuera entregada la administración y explotación de los Ferrocarriles Mexicanos.

Lo anterior no estaba mal en sí mismo si reflexionamos que, en ocasiones, es de sabia política entregar al adversario una situación que no se quiere o no se puede sostener, cuando se tiene confianza en su sentido de responsabilidad, y esto puede servir para evitar la continuación de una lucha que pone en peligro instituciones o intereses que uno y otro están obligados a proteger. Sin embargo, lo censurable del caso es que se adoptó para la Administración Obrera de los Ferrocarriles un sistema híbrido y extravagante, en cuya virtud el sindicato debían continuar en pie de lucha y que sería, al mismo tiempo, el verdadero amo de la administración de los ferrocarriles, sin asumir responsabilidad alguna por ello.

Y es que se creó una “Corporación Publica Descentralizada del Gobierno Federal” denominada “Administración Obrera de los Ferrocarriles Nacionales de México” que, en teoría, debía ser una entidad de derecho independiente y con responsabilidad e identidad propias; pero en la práctica quedó subordinada a los Lideres del Sindicato de Trabajadores

Ferrocarrileros ya que, según los artículos 5 y 6 del decreto citado, los Comités Ejecutivo y de Vigilancia del Sindicato, eran los que debían nombrar a los miembros del consejo de administración y tenían además la libertad de removerlos en cualquier tiempo y bajo cualquier circunstancia. Esto viciaba de origen la Dirección y Administración de los Ferrocarriles Nacionales de México.

Ahora bien, al entregar la administración y explotación de los Ferrocarriles Nacionales a los obreros lo lógico habría sido que desapareciera el sindicato como agrupación de resistencia y lucha, dado que no habría ya contra quien resistir o luchar; y que los obreros se organizaran en forma de cooperativa para administrar y explotar los ferrocarriles asumiendo de hecho y de derecho la responsabilidad correspondiente. Pero en lugar de que esto ocurriese, se conservó al Sindicato su carácter esencialmente combativo, su organización especial y exclusivamente destinada al ataque y a la resistencia contra el capital, y frente a él se puso una especie de maniquí, carente de vida y de fuerza propias; un fantasma representativo del capital, que era ya patrimonio exclusivo de la Nación, destinado, por fuerza, a ser algo así como “punching bag”, pasivo e inerte, para entrenamiento y ejercicio del poder combativo del Sindicato.

Bajo este régimen absurdo y contradictorio en el que los titulares de la administración carecen de autoridad, y los efectivos e irresponsables directores son precisamente los adversarios de la administración, la desorganización de los Ferrocarriles Nacionales se hizo cada vez mayor, y la indisciplina alcanzó proporciones increíbles.

La Administración Obrera tropezó con muy serios obstáculos. En primer lugar colocaba a los trabajadores en el doble e incompatible papel de administradores y obreros. Al desdoblar su personalidad el Sindicato como defensor de los intereses de clase de sus miembros y como administrador de la empresa, se veía en peligro de no desempeñar con eficacia ni uno ni otro papel.

Es evidente que la llamada “Administración Obrera” privó de independencia, y por tanto de autoridad, a los titulares de ella y los imposibilitó para arrancar de raíz los vicios que atacaban y destruían a los ferrocarriles nacionales.

Aunado a esto pesaba sobre la novel administración la vejez y la escasez del equipo, el mal estado, casi ruinoso, de los talleres de las vías, de los materiales, de las herramientas y equipos de reparación. Y es que cada año que transcurría se hacía sentir, más gravemente, lo anticuado de un equipo que no había podido renovarse ni reemplazarse en los últimos años.

Y es que la renovación de dicho equipo pasaba en aquella época, necesariamente, por el saneamiento financiero de los ferrocarriles nacionales. Situación que siempre fue muy difícil, toda vez que se observaba un exceso de personal contratado, lo que gravemente inmoderadamente la explotación del mismo.

En aquellos años el número total de empleados y obreros en la empresa que en 1910 era de 26 106, para el año de 1940 alcanzaba la cantidad de 50 000. Esto no se justificaba de ninguna manera. Ni con la posible ampliación de líneas (cosa que no sucedió nunca) ni

mucho menos con una mayor eficacia en el servicio. Al contrario éste se deterioraba cada vez más.

Finalmente es el 24 de Diciembre de 1940, mediante un decreto expedido por el Congreso de la Unión a iniciativa de ley enviada por el Presidente Gral. Manuel Ávila Camacho que se da la desaparición de la llamada “Administración Obrera” y nace lo que se denominó Ferrocarriles Nacionales de México. Esta empresa se definió, en dicho decreto, como “una empresa de servicio publico administrada por una entidad descentralizada, independiente formalmente del gobierno.”⁷

Otro de los aspectos interesantes dentro del medio ferrocarrilero es el gran nivel de corrupción que existe hacia el interior de su sindicato, aun hoy día. Un reportaje del periódico “La Jornada” aparecido el día 18 de Agosto de 2003 y firmado por las reporteras Fabiola Martínez y Andrea Becerril, nos ilustra bastante al respecto:

“Amparado por la impunidad que le otorgaron los gobiernos priístas -y que al parecer le ha extendido también la administración foxista-, Víctor Flores, dirigente del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la República Mexicana (ST-FRM), se prepara para dirigir de nueva cuenta el Congreso del Trabajo (CT) y convertirse, por segunda ocasión, en diputado federal.

Esa posibilidad provocó inquietud entre el movimiento obrero y en los grupos de ferrocarrileros disidentes, toda vez que ello podría ser la puerta de salida para evitar que se investiguen los presuntos desvíos de recursos y la sangría que ha

⁷ Fuentes Díaz Vicente. “El Problema Ferrocarrilero de México” Edición del autor. México 1951.

hecho de los fondos de jubilaciones y del seguro de vida de 52 mil ferrocarrileros en retiro.

En una revisión que llevó a cabo la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF) -el 4 de octubre de 1996- encontró que había un faltante preliminar de más de 32 mil millones de pesos en las reservas técnicas de la Sociedad Mutualista Previsión Obrera. Flores y los dirigentes que le antecedieron se dedicaron a "utilizar" ese fondo, integrado desde 1934 con aportaciones de los trabajadores y de la empresa.

En ese entonces la CNSF levantó un acta en la que se hace constar que hasta diciembre de 1995 el sindicato había sacado de la sociedad mutualista más de 22 mil millones de pesos mediante préstamos, algunos dedicados a apoyar campañas priístas. Así, en agosto de 1994, siendo Flores tesorero del sindicato, recibió 900 mil pesos para "promoción del voto ciudadano" con motivo de las elecciones federales de ese año.

Cada vez que el entonces presidente Ernesto Zedillo visitaba el sindicato se sacaban recursos del fondo mutualista para organizar la bienvenida a su "jefe", el Ejecutivo en turno, y otros encuentros similares.

Las autoridades judiciales han recibido una veintena de demandas. Hasta el momento ninguna ha prosperado. En junio de 2001, el ex dirigente Enrique Oropeza insistió en el mismo tenor y reveló que el actual dirigente se había convertido hasta

en inversionista con el dinero del pago de pensiones, toda vez que en diciembre de 2000 tomó unos 500 millones de pesos de ese rubro para comprar acciones de Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM). La más reciente querrela fue interpuesta en mayo pasado por Defensa Ferrocarrilera Nacional, con el respaldo del senador perredista Jesús Ortega. Esta averiguación previa sigue en trámite.

Sin embargo, el perredista dijo que insistirán en su denuncia para que la PGR indague a fondo "ese gran fraude contra el gremio ferrocarrilero".

Flores Morales también ha amasado una fortuna incalculable. Desde el Senado de la República han comenzado a investigarse las irregularidades habidas durante la privatización de Ferrocarriles Nacionales de México (Ferroviales) a partir de 1995. Recientemente se acordó integrar un grupo de trabajo para dar seguimiento al organismo encargado de la liquidación de la paraestatal y del fideicomiso para el pago de pensiones a los ferrocarrileros.

Flores y su grupo buscarían afianzar poder e impunidad mediante una nueva diputación por la vía plurinominal, que se definirá el próximo 23 de agosto, toda vez que ocupa el lugar 14 en la tercera circunscripción, aunque ni ellos mismos están seguros de obtener esa curul.

Por lo pronto, según fuentes cercanas a Leonardo Rodríguez Alcaine, líder de la CTM, Flores ya obtuvo su respaldo para sucederlo y, desde el CT, convertirse en el nuevo interlocutor del movimiento obrero con el gobierno foxista, al que trató

de acercarse desde julio de 2000. En las crónicas periodísticas de esos días fue motivo de burla la forma en que el ferrocarrilero se acercó a Vicente Fox para "ponerse a sus órdenes" cuando se encontraron en el hotel en el que ambos despachaban. En los tres pasados años no ha desaprovechado ninguna oportunidad para seguir rindiendo pleitesía al Presidente.

Como trabajador del riel Flores ocupó dos puestos de bajo nivel, apenas como llamador de tripulación y guarda crucero. En 1974 se postuló por primera vez para un puesto sindical como dirigente de la sección 28, en Veracruz.

Desde entonces nunca más volvió a ser empleado. Se dedicó a escalar puestos en los comités locales, primero como secretario de ajustes por trenes (1975-1976) y entre 1977 y 1980 logró colarse al comité nacional como auxiliar del secretario general del entonces líder del gremio. De 1986 a 1989 fue vocal del comité de vigilancia del grupo de Jorge Peralta (líder ferrocarrilero 1986-1989), quien lo protegió y más tarde lo convirtió en secretario nacional de ajustes por trenes, aun cuando nunca había sido trenista.

La disciplina incondicional con su "jefe" Peralta le valió escalar como tesorero del STFRM, en 1992. En esa época fungió también como representante en la Sociedad Mutualista Previsión Obrera, puestos claves no sólo para controlar las cuotas de los entonces más de cien mil empleados del riel, sino para afianzar a su grupo en la cúpula de este gremio, encabezada entonces por Antonio Castellanos.

Posicionado como máximo líder, por arriba incluso de Peralta, y además integrante del consejo de administración de Ferronales, fue pieza clave del gobierno zedillista para llevar a cabo, sin resistencia alguna, la privatización de la paraestatal, que representó no sólo la mutilación del contrato colectivo de trabajo al pasar de 3 mil 65 cláusulas a pequeños contratos (incluso algunos de 28 cláusulas) firmados actualmente con 20 empresas que controlan la red ferroviaria del país, sino permitir el despido y la jubilación de más de 40 mil trabajadores.

A la sombra de Peralta es que Víctor Flores logró colarse a la secretaría nacional. En 1995, el secretario nacional del STFRM aceptó el desmantelamiento de Ferronales y la venta del patrimonio del primer sindicato de industria del país, protagonista de grandes batallas por la reivindicación obrera. Hay terrenos, inmuebles -incluidos deportivos- y otros bienes que han tratado de vender.

Flores es acusado además por los mismos grupos de jubilados de mantener un numeroso grupo de golpeadores a sueldo y ser cabeza de una "mafia" a la que se ha relacionado incluso con el asesinato de Praxedis Fraustro, dirigente nacional en 1992 y 1993.

El coto de poder de Flores es producto de disputas internas por el control de la secretaría nacional del STFRM, que derivó, al final de los años ochenta, en la ruptura del grupo Héroes de Nacozari. Para 1993 estaba ya envuelto en escándalos por sus desplantes e ignorancia en la Cámara de Diputados. Se recuerda cuando le arrebató la máscara de cerdo al perredista Marco Rascón, durante el primer Informe del ex presidente Carlos Salinas de Gortari, y también en 1995, cuando en la

ceremonia por el Día del Trabajo se dirigió a Ernesto Zedillo como el "señor Presidente de los Estados Unidos". La concurrencia completó la frase: "¡Mexicanos, güey!"

Se encumbró en definitiva en el mando sindical tras el fallecimiento de Praxedis Fraustro, asesinado en ese año sin que hasta la fecha se haya aclarado el crimen, cometido el 17 de julio de 1993, aunque, como dice uno de los opositores ferrocarrileros, Salvador Zarco, "entonces se afirmó que Flores y Peralta tenían relación con ese hecho, aunque nadie levantó una denuncia por ello".

Durante la breve gestión de Fraustro, quien llegó a dirigir al STFRM luego de la intervención del ex presidente Salinas de Gortari, echando abajo la determinación de imponer a Peralta, se liquidó a unos 40 mil ferrocarrileros, motivo por el que habrían ingresado a las arcas sindicales -bajo el concepto de "Comité Ejecutivo STFRM"- unos 160 millones de pesos cuyo destino se desconoce.

A pesar de que cada mes ingresan a la tesorería del STFRM alrededor de 3.5 millones de pesos por concepto de cuotas que sigue cobrando a los 52 mil jubilados y a los casi 20 mil trabajadores en activo, el aspirante a presidir el máximo organismo obrero nunca entrega cuentas del manejo de los recursos, pero es del dominio público que reparte a diestra y siniestra fuertes sumas de dinero, lo mismo a "comunicadores" y fotógrafos de medios inexistentes que a ferrocarrileros liquidados quienes hasta la fecha lo siguen en busca del "apoyo", término coloquial con el que sus colaboradores identifican al soborno.

En torno a ello, Francisco Grajales, secretario de Organización y brazo derecho de Flores, admite: "a las empresas concesionarias de la red ferroviaria, que tendrán este derecho por 50 años, les dejamos bien claro que nos dieron el madrazo una vez, pero que no lo volveremos a permitir. Ahora ya no está papá gobierno y quien quiera trabajar aquí forzosamente devengará su salario. (Tal vez se refiere con ello a los maquinistas, quienes laboran actualmente jornadas diarias de hasta 16 horas.) No obstante, sostiene que la privatización de Ferronales "es altamente exitosa y que no importa la cantidad de cláusulas que se perdieron si, a cambio, se tienen cláusulas de calidad".

Aunque La Jornada solicitó una entrevista con Flores, su equipo fue el que aceptó conversar, en el piso tres del hotel Fiesta Americana Reforma, donde suele despachar desde hace varios años y, como siempre, la tarde del jueves lo esperaba medio centenar de personas a la espera de recibir el "apoyo".

Ahí Grajales justificó el dispendio de algunos de sus compañeros, al admitir que "existen algunos líderes seccionales que no guardan las formas: mire, yo podría andar con una camisa de seda y un Rolex original, pero míreme, ando sencillo, con ropa de trabajo". Aunque en realidad este chiapaneco -quien ya tiene seguro un espacio en la Cámara de Diputados- vestía una camisa Hugo Boss y un reloj chapeado en oro.

Envalentonado, respondió también a las acusaciones reseñadas: "Víctor es un hombre honesto, muy humano, tiene más virtudes que defectos; es un hombre que

estira la liga pero no la rompe... Mire, es demasiado tolerante, si yo fuera él ya hubiera metido a la cárcel a quienes lo acusan de corrupto, golpeador y asesino, ¡porque eso es difamar!”⁸

Como se puede entender después de haber leído lo escrito en las páginas anteriores, lo que desde siempre ha hecho casi imposible la marcha normal y el desarrollo del sistema ferroviario mexicano es que dado el crecido número de obreros y empleados ferrocarrileros y la fuerza política que tienen, hace que los políticos y líderes sindicales deseen intervenir o al menos influir en la Administración de la empresa, amén de los beneficios pecuniarios que de ella puedan obtener.

Lo anterior, como es evidente, se opone a toda medida que implique o signifique una reducción de la fuerza de trabajo o que pueda desviarla en sentido adverso al interés de quienes intervienen e influyen en la administración.

Debido a esto, decidimos abocarnos a la tarea de buscar maneras de mejorar la productividad en los trabajadores ferrocarrileros. Para ello, primero observamos que la productividad estaba ligada a factores tales como:

- a) Motivación
- b) Capacitación
- c) Supervisión
- d) Control
- e) Programación

⁸ Periódico “La Jornada.” Reportaje: “Corrupción en el Sindicato Ferrocarrilero. Víctor Flores, el reino de la impunidad.” 18 de Agosto de 2003. Fabiola Martínez y Andrea Becerril

f) Logística de suministro de materiales

De las anteriores, decidimos que el factor “motivación” era el mas importante, por lo que respecto a éste dirigimos nuestra investigación, para tratar de explicar la falta de productividad en el trabajador ferroviario.

Y es que el factor “motivación” nos llevó a preguntarnos el por qué de las actitudes negativas de los ferrocarrileros, cómo lidiar con éstas y como lograr que las mismas no incidan en la productividad de los proyectos. Para ello, planteamos como primer objetivo el conocer la motivación del trabajador ferrocarrilero. Nos planteamos conocer que era lo que lo movía para, a partir de ahí, saber que lo incentivaría a abandonar estas conductas negativas y, de ese modo, saber como podríamos aprovechar el impulso que ello lograría a fin de elevar la productividad en nuestros proyectos ferroviarios.

Es importante aclarar que los factores “capacitación” y “supervisión” son importantes también, pero se ven afectados de manera directa por la “motivación”; y es que, en consonancia con lo establecido en nuestro marco teórico, se hace notorio que la falta de productividad de este gremio reside en lo relacionado con los recursos humanos y no en cuestiones técnicas o puramente administrativas. Por ello, decidimos darle mayor peso a la motivación. Tomando en cuenta este factor, y pensando en como aplicarlo para elevar la productividad, iniciamos nuestra investigación.

Sin embargo, durante nuestra practica profesional en la construcción y rehabilitación de vías férreas, observamos en los trabajadores ferrocarrileros con los que tuvimos contacto, características que nos llamaron poderosamente la atención; peculiaridades que no habíamos notado en ningún trabajador en otros proyectos en los que hemos participado.

A medida que profundizábamos en la observación y conocimiento de los trabajadores ferrocarrileros, fuimos observando actitudes en ellos cada vez más desconcertantes. Y ya no solo ante el trabajo, sino ante otras cosas. Incluso ante su vida personal.

Observamos que, en general, el trabajador ferrocarrilero:

- Quebranta la ley constantemente. Conducta delincuencia
- Vandalismo, robo. A menudo se involucra en riñas
- Descuida su propia seguridad y la de los demás
- Demuestra ausencia de culpa
- Temperamento irritable
- Arrogancia profesional y personal
- Comportamiento cruel o agresivo hacia personas y animales
- Destrucción de la propiedad, incluyendo provocación de incendios
- Mentiras, ausencia injustificada del trabajo
- Consumo excesivo de alcohol o drogas ilícitas

La manifestación en los trabajadores de características tales como las descritas líneas arriba, necesariamente tienen consecuencias importantes en el desarrollo de los proyectos de construcción relativos a las vías férreas, y definitivamente han incidido de manera negativa en el desarrollo de los mismos

Esto plantea un reto muy importante, ya que quizás el incentivo para mejorar su productividad tendría que ser algo mucho más elaborado que la que surgiría simplemente de motivar al común denominador de los trabajadores de obra.

Lo anterior nos condujo a suponer fundadamente que el trabajador ferrocarrilero muy probablemente sufría un trastorno de personalidad. A partir de esta suposición elaboramos nuestra hipótesis.

La hipótesis que se plantea en la presente investigación, es que los trabajadores ferrocarrileros padecen un trastorno de personalidad denominado sociopatía, y que este trastorno es un factor muy importante en su falta de productividad en el desarrollo de los proyectos ferroviarios. A este trastorno también se le ha llamado trastorno de personalidad antisocial.

Es importante decir que los trastornos de personalidad son patrones de relaciones y comportamientos crónicos que interfieren con la vida de una persona durante muchos años.

El trastorno de personalidad antisocial es una condición psiquiátrica caracterizada por conductas persistentes de manipulación, explotación o violación de los derechos de los demás; a menudo está implicada también en comportamientos criminales. Se denomina sociópata al individuo que padece dicha enfermedad mental.

La sociopatía se caracteriza por un comportamiento crónico de manipulación, explotación o violación de los derechos de los demás y a menudo es un comportamiento criminal.

Se reconoce por la importancia de los comportamientos que no están de acuerdo con las normas sociales, justificados por un desprecio de las coacciones sociales y que

conducen al sujeto a una inadaptación socio-profesional, elemento fundamental del diagnóstico de psicopatía.

Esta personalidad muestra principalmente rasgos de inestabilidad mayor, de intolerancia a la frustración y a la coacción, impulsividad, a veces expresada violentamente, e incapacidad para sentir la culpabilidad y sacar provecho de las experiencias pasadas. La inestabilidad se encuentra tanto a nivel profesional como afectivo. El sociópata no llega a mantener durablemente las relaciones profesionales y afectivas y éstas están marcadas por el sello de la ruptura, incluso aunque el establecimiento de relaciones es fácil para estos sujetos

La psicopatía define a un individuo asocial, apático y con fijaciones por no tomar roles ni pertenecer un grupo social, además de transgredir sus normas.

Una de las características generales del sociópata es un patrón de violencia, comportamiento impulsivo, aislamiento del entorno, elitismo y discriminación, entre otros. Puede suceder desde temprana edad, llegando a progresivamente tener una incidencia en el ser adulto en la comisión de delitos, pero ni todos los sociópatas son delincuentes ni todos los delincuentes son sociópatas.

Las primeras conductas antisociales aparecen a menudo precozmente, desde la adolescencia, por los conflictos repetidos con la autoridad, las irregularidades en el trabajo, los robos, y las experiencias toxicománicas. A la edad adulta el sociópata vive

voluntariamente una existencia de tipo parasitario y se instala en las conductas de delincuencia, que acompaña a una actitud manifiestamente irresponsable.

Se diagnostica al sociópata por su conducta irracional y carente de propósito, falta de conciencia y vacío emocional. Son gente en busca de emociones fuertes, que no experimentan miedo. El castigo casi nunca da resultado, porque su impulsividad no tiene límite; no temen a las consecuencias de sus actos. Para un psicópata una relación humana no tiene significado, por lo tanto son hábiles manipuladores y explotadores.

El sociópata conoce bien lo que es bueno y lo que no lo es dentro de una sociedad. Se comporta con tanta sinceridad que hace pensar a los demás que cree en los valores humanos.

De acuerdo a estudios hechos con la técnica de análisis psicológico (DSM IIR) entre 3-5% de los hombres son sociópatas; mientras que menos del 1% de la población de las mujeres lo son.

Ciertos estudios muestran que 60% de los psicópatas han perdido a uno de los padres. El infante es privado de amor maternal; los padres están ausentes o alejados. Un régimen incorrecto de disciplina: una madre débil, el niño aprende a odiar la autoridad y a manipular a la madre.

Dentro de los síntomas clásicos está el lenguaje, querer tener siempre la última palabra, justificarse con términos como "no, pero" o "es que" muestran claras evidencias de esta

disfunción. Otro de los claros síntomas es el de buscar una justificación echándole la culpa a terceros de sus errores, inclusive recurriendo a mentiras burdas. La presencia de un hermano menor o un amigo de carácter mas dócil siempre será una oportunidad para maltrato psicológico e inclusive llegan a extremos de maltrato físico. Se han visto casos que derivan inclusive en la muerte de hermanos menores.

El de personalidad antisocial se considera uno de los trastornos de la personalidad más difíciles de tratar.

Los individuos rara vez buscan tratamiento por su cuenta y pueden iniciar una terapia únicamente cuando los obliga una corte. Poco se sabe sobre la eficacia del tratamiento de este trastorno.

Es difícil saber realmente qué tan común es este trastorno, debido a que las cualidades necesarias para hacer el diagnóstico, tales como "actitud desafiante" y la "desobediencia de las reglas", pueden ser subjetivas.

El presente trabajo, no trata de buenos y malos, de blancos o negros. Para ser objetivos ha sido necesario sumergirnos en el mundo del ferrocarrilero en sus relaciones laborales, personales y sociales. Además, debido a las relaciones de trabajo tan pervertidas que desde siempre ha tenido el trabajador ferrocarrilero, se ha desarrollado en el una manera muy especial de ser y de relacionarse con su medio de trabajo.

Desentrañar, explicar y dar alternativas de solución a esto es el objetivo de la presente investigación.

Para lograrlo, y ante el cúmulo de características de personalidad de un probable sociópata, se ha optado por aplicar el Inventario multifásico de la personalidad Minnesota – 2 (MMPI – 2) a una población representativa de los trabajadores ferrocarrileros.

Dicho test es utilizado para definir, de una manera científica, si la persona a la que se le aplica tiene características de personalidad propias de la sociopatía o no.

A partir de la aplicación del mismo, y de analizar los resultados a fin de saber realmente si el ferrocarrilero es sociópata o no, se podrá conocer, de manera objetiva, la mejor manera de motivarlo y, en consecuencia, de elevar su productividad.

Sabiendo que es lo que realmente tiene, se sabrá como motivar al trabajador de vía para que los proyectos ferroviarios sean productivos.

Aplicando esta metodología de la investigación, se estará en condiciones de saber, de manera seria y objetiva, si la hipótesis es verídica o, en su caso, si la hipótesis es falsa. Y que hacer al respecto.

SELECCIÓN DE LA MUESTRA DE ESTUDIO

Para seleccionar nuestra muestra lo primero que vamos a definir es nuestra unidad de análisis, la cual para nuestro caso serán personas; en específico nuestra unidad de análisis será una muestra de trabajadores ferrocarrileros sindicalizados, que trabajan en el área metropolitana de la Ciudad de México, cada uno de los cuales contestara a las preguntas de un cuestionario.

Ahora que se ha definido la unidad de análisis que vamos a utilizar, se procede a delimitar la población que va a ser estudiada, sobre la cual pretendemos generalizar los resultados que obtengamos. De modo que se define a una población como: “el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones”⁹. El tipo de muestra que elegimos para el presente trabajo es una muestra probabilística, la cual tiene como principal característica que cualquier miembro de la población tiene la misma posibilidad de ser escogido.

Las muestras probabilísticas son esenciales para los diseños de investigación por encuestas o cuestionarios en donde se pretende hacer estimaciones de variables en la población, estas variables se miden con instrumentos de medición y se analizan pruebas estadísticas para el análisis de datos en donde se presupone que la muestra es probabilística, donde todos los elementos de la población tienen una misma probabilidad de ser elegidos. Los elementos muestrales tendrán valores muy parecidos a los de la población, de manera que las mediciones en el subconjunto nos darán estimados precisos del conjunto mayor.

⁹ Hernández Sampieri Roberto. “Metodología de la Investigación” Editorial Mc Graw Hill. 1991

Que tan preciso son dichos estimados depende del error en el muestreo, en el que se puede calcular, pues hay errores que dependen de la medición y estos errores no pueden ser calculados matemáticamente.

La muestra suele ser definida como un subgrupo de la población. Para seleccionar la muestra debemos delimitar las características de la población. Es importante manifestar en este punto que la población que elegimos se sitúa claramente en torno a sus características de contenido, lugar y tiempo. No hay que olvidar que “la calidad de un buen trabajo estriba en delimitar claramente la población con base en los objetivos del estudio.”¹⁰

De modo que diremos que nuestra población se compone de todos aquellos trabajadores ferrocarrileros que laboran actualmente en las empresas concesionadas (Kansas City Southern, Ferrovalle, Ferromex y Ferrosur), que están sindicalizados, y que trabajan dentro de los límites del área metropolitana de la Ciudad de México.

Para hacer nuestra muestra probabilística requerimos principalmente de dos cosas: determinar el tamaño de la muestra (n) y seleccionar los elementos muestrales, de manera que todos tengan la misma posibilidad de ser elegidos. Para el primer punto estableceremos una fórmula que contiene las expresiones que nos ubican en dicho fin, tomando en cuenta que ejecutamos un estudio que no ha sido hecho anteriormente. Dicha fórmula es la siguiente:

$$n = \frac{N}{1 + \frac{4NB^2}{Z^2}}$$

¹⁰ *Ibíd.*, p.28

En donde:

n = Tamaño de la muestra.

Z = Coeficiente estadístico obtenido de la campana de Gauss.

B = Error permisible dado en porcentaje.

N = Población.

Para lo segundo establecemos un marco de selección adecuado y un procedimiento que permita la aleatoriedad en la selección; esto se manifiesta en el hecho de que elegimos los elementos muestrales de manera aleatoria para que, de este modo, sea seguro que cada elemento tenga la misma probabilidad de ser elegido.

Para efectos de nuestro trabajo, consideramos que el Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la Republica Mexicana aglutina a alrededor de 20 000¹¹ trabajadores, de los cuales 2630 laboran en el Área Metropolitana del Valle de México¹². Así que, aplicando:

$$n = \frac{N}{1 + \frac{4NB^2}{Z^2}}$$

¹¹ *Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la Republica Mexicana.* <http://www.stfrm.org.mx>

¹² *Censos económicos 2004 INEGI.* <http://www.inegi.gob.mx>

Con los valores de:

$$N = 2630$$

$$B = 10 \%$$

$$Z = 1.645$$

Se obtiene un resultado de

$$n = 40.49 \approx 40.00 \text{ personas}$$

Se considerará una corrección en la cantidad de personas a entrevistar debido a que nos blindaremos por falla en la encuesta o por falseo de respuestas de los entrevistados durante la aplicación del cuestionario. Por tanto, para efectos de nuestra investigación, la muestra será de 50 personas, que es el tamaño de la muestra que vamos a considerar para nuestra investigación.

ANALISIS DE RESULTADOS

Una vez que los cuestionarios han sido aplicados a los trabajadores ferrocarrileros y que los datos fueron obtenidos, se procederá a analizarlos haciendo énfasis en la interpretación del análisis cuantitativo de los datos. Nuestra investigación pretende generalizar los resultados obtenidos en la muestra a una población o universo determinado. Para nuestro caso, el universo estudiado es el de los trabajadores ferrocarrileros mexicanos ubicados en la zona metropolitana de la Ciudad de México.

Por tanto, vamos a normalizar los promedios de la muestra y posterior a ello los compararemos con los valores normales, los cuales se consignan en el Apéndice B “Tablas de puntuaciones T para población Mexicana”¹³. Para lograrlo procedemos de la siguiente manera:

- Del documento anexo denominado “TABLA DE CONCENTRADO DE DATOS DE LA MUESTRA”, y apoyados en el Apéndice B del MMPI-2¹⁴, tomamos los valores promedio obtenidos y los ubicamos en la columna denominada “PUNTUACION CRUDA”; posterior a ello, y dado que la mayoría de los valores promedio en comento contienen decimales, interpolamos para obtener resultados validos; ello para los casos que así lo amerite.

¹³ Hathaway S.R. Mckinley J.C. *Inventario multifásico de la personalidad Minnesota-2 MMPI-2*. Editorial El Manual Moderno, en coedición con la UNAM. México. 1989. Pág. 85.

¹⁴ *Ibíd.*, p.28. Apéndice B, Paginas 86, 87, 94, 95 y 98.

- De esto, se obtienen valores que habremos de graficar en los perfiles de escalas básicas, de contenido y suplementarias correspondientes al grupo analizado¹⁵.

A continuación, se muestran las tablas y materiales utilizados para ejecutar el análisis y evaluación de las pruebas en comento.

.....

¹⁵ *Ibíd.*, p.28. Pág. 45.

Tabla B-1. Conversiones de puntuaciones T lineales para las escalas básicas con correcciones K

FRACCIÓN DE K	Varones													PUNTAJÓN CRUDA
	L*	F*	K*	Hs +.5K	D	Hi	Dp +.4K	Mf	Pa	Pt +1K	Es +1K	Ma +.2K	Is*	
71											120			71
70											119			70
69											117		107	69
68											115		106	68
67											114		104	67
66											112		103	66
65											110		102	65
64											108		101	64
63											107		99	63
62											105		98	62
61											103		97	61
60		210				129					102		95	60
59		207				127					100		94	59
58		204				125					98		93	58
57		201			129	123					97		91	57
56		198			126	121		128			95		90	56
55		195			124	119		125			93		89	55
54		192			122	117		123			92		87	54
53		189			120	115		120			90		86	53
52		186			118	113		118			88		85	52
51		183			116	111		116			86		83	51
50		180			114	109	112	113			85		82	50
49		177			111	107	110	111			83		81	49
48		174			109	105	107	108		90	81		79	48
47		171			107	103	105	106		88	80		78	47
46		169			105	101	103	103		86	78	111	77	46
45		166			103	99	100	101		84	76	108	76	45
44		163			101	97	98	99		82	75	106	74	44
43		160			99	95	96	96		80	73	103	73	43
42		157			97	93	93	94		78	71	101	72	42
41		154			94	91	91	91		76	69	98	70	41
40		151			92	89	89	89	153	74	68	96	69	40
39		148			90	87	86	86	149	72	66	93	68	39
38		145			88	84	84	84	146	70	64	91	66	38
37		142			86	82	82	81	143	68	63	88	65	37
36		139			84	80	79	79	139	66	61	86	64	36
35		136			82	78	77	77	136	64	59	83	62	35

* Puntuaciones T lineales.

Tabla B-1. Conversiones de puntuaciones T lineales para las escalas básicas con correcciones K (continuación)

FRACCIÓN DE K	Varones														PUNTAJÓN CRUDA
	L*	F*	K*	Hs +.5K	D	Hi	Dp +.4K	Mf	Pa	Pt +1K	Es +1K	Ma +.2K	Is*		
PUNTAJÓN CRUDA															PUNTAJÓN CRUDA
34		133			80	76	75	74	133	62	58	81	61	34	
33		130			77	74	72	72	129	60	56	78	60	33	
32		127		97	75	72	70	69	126	58	54	76	58	32	
31		124		94	73	70	68	67	123	56	53	73	57	31	
30		121	82	92	71	68	65	64	119	54	51	71	56	30	
29		119	80	89	69	66	63	62	116	52	49	68	54	29	
28		116	77	87	67	64	61	60	113	50	47	66	53	28	
27		113	75	84	65	62	58	57	109	48	46	63	52	27	
26		110	73	81	63	60	56	55	106	46	44	61	51	26	
25		107	70	79	60	58	54	52	103	44	42	58	49	25	
24		104	68	76	58	56	51	50	99	42	41	56	48	24	
23		101	66	73	56	54	49	47	96	40	39	53	47	23	
22		98	64	71	54	52	47	45	93	38	37	51	45	22	
21		95	61	68	52	50	44	42	89	36	36	48	44	21	
20		92	59	66	50	48	42	40	86	34	34	46	43	20	
19		89	57	63	48	46	40	38	83	32	32	43	41	19	
18		86	55	60	46	44	37	35	79	30	31	41	40	18	
17		83	52	58	43	42	35	33	76			38	39	17	
16		80	50	55	41	40	33	30	73			36	37	16	
15	88	77	48	52	39	38	30		69			33	36	15	
14	84	74	45	50	37	36			66			31	35	14	
13	80	71	43	47	35	33			63				33	13	
12	76	69	41	44	33	31			59				32	12	
11	72	66	39	42	31				56				31	11	
10	68	63	36	39					53					10	
9	65	60	34	37					49					9	
8	61	57	32	34					46					8	
7	57	54	30	31					43					7	
6	53	51							39					6	
5	49	48							36					5	
4	45	45							33					4	
3	42	42												3	
2	38	39												2	
1	34	36												1	
0	30	33												0	

* Puntuaciones T lineales.

Tabla B-3. Conversiones de puntuaciones T lineales para las escalas suplementarias

PUNTUACIÓN CRUDA	Varones													PUNTUACIÓN CRUDA
	A	R	Fyo	A-MAC	F _p	HR	Do	Rs	Dpr	GM	GF	EPK	EPS	
60													107	60
59													106	59
58													105	58
57													103	57
56													102	56
55													101	55
54													100	54
53													99	53
52			84										98	52
51			81										96	51
50			79										95	50
49			77	130									94	49
48			75	127									93	48
47			72	124						73			92	47
46			70	121						71	96	110	90	46
45			68	119						68	93	108	89	45
44			65	116						66	91	107	88	44
43			63	113						64	88	105	87	43
42			61	110						62	86	104	86	42
41			59	107					95	60	83	102	84	41
40			56	104	200				93	57	81	100	83	40
39	89		54	101	196				91	55	79	99	82	39
38	88		52	99	192				90	53	76	97	81	38
37	86	95	50	96	188				88	51	74	95	80	37
36	85	93	47	93	184				86	48	71	94	78	36
35	84	90	45	90	180				85	46	69	92	77	35
34	82	88	43	87	176				83	44	66	91	76	34
33	81	86	40	84	172				82	42	64	89	75	33
32	80	84	38	81	168				80	40	61	87	74	32
31	78	81	36	79	164				78	37	59	86	73	31
30	77	79	34	76	160			78	77	35	57	84	71	30

Nota: Las puntuaciones T de las escalas INVAR e INVER se encuentran en proceso de investigación.

Tabla B-3. Conversiones de puntuaciones T lineales para las escalas suplementarias (continuación)

PUNTAJÓN CRUDA	Varones													PUNTAJÓN CRUDA
	A	R	Fyo	A-MAC	F _p	HR	Do	Rs	Dpr	GM	GF	EPK	EPS	
29	75	77	31	73	156			75	75	33	54	83	70	29
28	74	75		70	152	96		72	74	31	52	81	69	28
27	73	72		67	148	93		69	72		49	79	68	27
26	71	70		64	144	89		67	70		47	78	67	26
25	70	68		61	140	86	81	64	69		44	76	65	25
24	69	65		59	136	83	78	61	67		42	75	64	24
23	67	63		56	132	79	74	58	65		40	73	63	23
22	66	61		53	128	76	70	56	64		37	71	62	22
21	65	59		50	124	73	67	53	62		35	70	61	21
20	63	56		47	120	69	63	50	61		32	68	59	20
19	62	54		44	116	66	59	47	59		30	66	58	19
18	60	52		41	112	63	56	44	57			65	57	18
17	59	50		39	108	59	52	42	56			63	56	17
16	58	47		36	104	56	48	39	54			62	55	16
15	56	45		33	100	53	44	36	53			60	53	15
14	55	43		30	96	49	41	33	51			58	52	14
13	54	40			92	46	37	31	49			57	51	13
12	52	38			88	43	33		48			55	50	12
11	51	36			84	39	30		46			54	49	11
10	49	34			80	36			45			52	48	10
9	48	31			76	33			43			50	46	9
8	47				72				41			49	45	8
7	45				68				40			47	44	7
6	44				64				38			45	43	6
5	43				60				36			44	42	5
4	41				56				35			42	40	4
3	40				52				33			41	39	3
2	38				48				32			39	38	2
1	37				44				30			37	37	1
0	36				40							36	36	0

Nota: Las puntuaciones T de las escalas INVAR e INVER se encuentran en proceso de investigación.

Tabla B-4. Conversiones de puntuaciones T lineales para las escalas de contenido

PUNTUACIÓN CRUDA	Varones														PUNTUACIÓN CRUDA	
	ANS	MIE	OBS	DEP	SAU	DEL	ENJ	CIN	PAS	PTA	BAE	ISO	FAM	DTR		RTR
27																27
26				98												26
25				96												25
24				93	98											24
23				91	95			74						85		23
22				89	92			72						83		22
21	85			86	90			70				82		81		21
20	83	96		84	87			68	76			79	87	79		20
19	80	93		81	84			66	74	78		77	84	76		19
18	78	90		79	82			64	71	76		75	82	74	93	18
17	75	87		77	79			62	68	73		72	79	72	90	17
16	73	84		74	77	84		60	66	70	85	70	77	70	87	16
15	71	81		72	74	81	58	63	67	82	68	74	68	68	83	15
14	68	78	81	70	71	77	56	60	64	79	65	72	66	66	80	14
13	66	75	77	67	69	95	74	54	58	62	76	63	69	64	77	13
12	64	72	74	65	66	91	71	51	55	59	73	61	66	61	74	12
11	61	68	71	62	63	87	68	49	52	56	70	58	64	59	71	11
10	59	65	67	60	61	82	65	47	49	53	67	56	61	57	68	10
9	56	62	64	58	58	78	61	45	47	51	64	54	59	55	65	9
8	54	59	61	55	56	73	58	43	44	48	61	51	56	53	62	8
7	52	56	57	53	53	69	55	41	41	45	58	49	54	51	58	7
6	49	53	54	50	50	65	52	39	39	42	55	47	51	49	55	6
5	47	50	51	48	48	60	48	37	36	39	52	44	48	47	52	5
4	45	47	47	46	45	56	45	35	33	37	49	42	46	44	49	4
3	42	44	44	43	42	52	42	33	31	34	46	40	43	42	46	3
2	40	41	41	41	40	47	39	31		31	43	37	41	40	43	2
1	37	38	37	39	37	43	35				40	35	38	38	40	1
0	35	35	34	36	34	39	32				37	33	36	36	37	0

Los perfiles de escalas básicas ejecutados a partir de los resultados obtenidos se muestran a continuación:

MMPI-2

S.R. Hathaway y J.C. McKinley
Inventario multifásico de la personalidad Minnesota-2

Nombre: _____
 Dirección: _____
 Ocupación: _____ Fecha de aplicación: _____
 Escolaridad: _____ Edad: _____ Estado civil: _____
 Referido por: _____
 Clave del perfil: _____
 Iniciales del calificador: _____

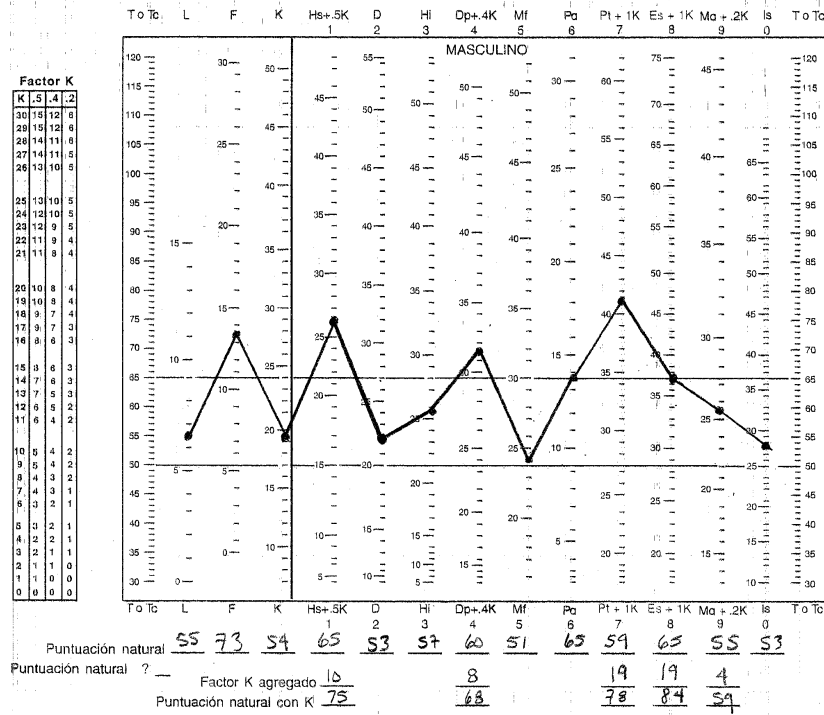
Perfil de escalas básicas

(Normas mexicanas con K agregada)

MP 46-6.1

Inventario multifásico de la personalidad Minnesota-2
 Copyright © 1989, (renovado, 1970), 1943, 1942.
 Este perfil, 1989 por Regents of the University of Minnesota
 © 1995 Editorial El Manual Moderno, S.A. de C.V.
 En coedición con Universidad Nacional Autónoma de México © 1994
 Adaptación al español por E. Lucio
 MMPi-2 y "Minnesota Multiphasic Personality Inventory"
 son M.R. por University of Minnesota

Nota: Este perfil está impreso en morado y negro. NO LO ACEPTE si es de un solo color.



0807



MMPI-2

S.R. Hathaway y J.C. McKinley
Inventario multifásico de la
personalidad Minnesota-2

Perfil de escalas de contenido

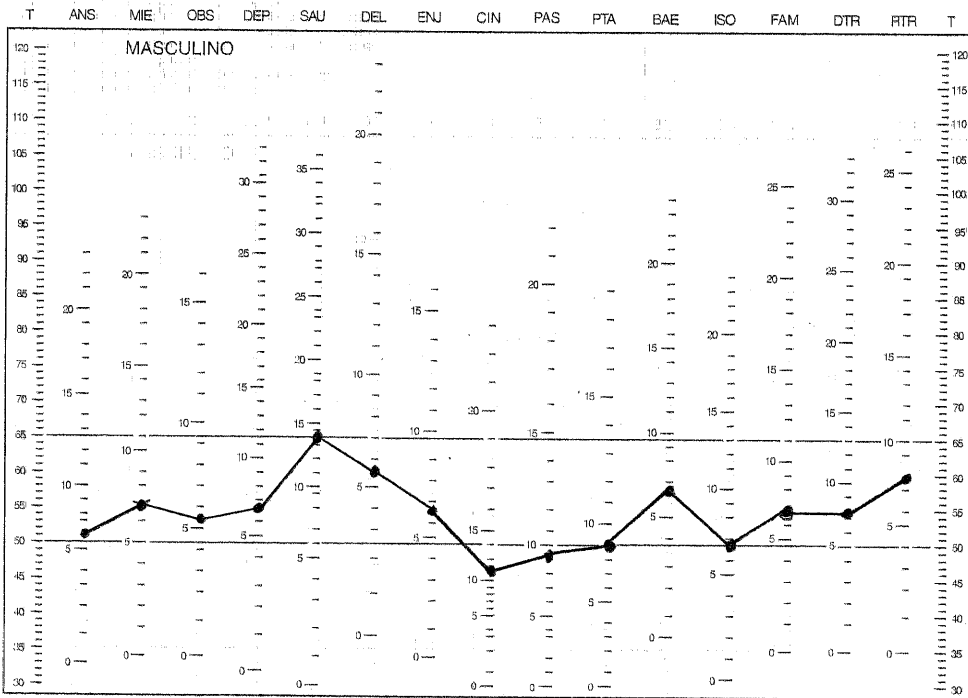
MP 46-6,3

(normas mexicanas)
Butcher, Graham, Williams y Ben-Porath (1989)

Inventario multifásico de la personalidad Minnesota-2
Copyright © 1989, (renovado, 1970), 1943, 1942.
Este perfil, 1989 por Regents of the University of Minnesota.
© 1995; este perfil, 1999 Editorial El Manual Moderno, S.A. de C.V.
En coedición con Universidad Nacional Autónoma de México © 1994
Adaptación al español por E. Lucio
MMPI-2 y "Minnesota Multiphasic Personality Inventory"
son M.R. por University of Minnesota.

Nombre: _____
Dirección: _____
Ocupación: _____ Fecha de aplicación: _____
Escolaridad: _____ Edad: _____ Estado civil: _____
Referido por: _____
Clave del perfil: _____
Iniciales del calificador: _____

Nota: Este perfil está impreso en morado y negro. NO LO ACEPTE si es de un solo color.



T	ANS	MIE	OBS	DEP	SAU	DEL	ENJ	CIN	PAS	PTA	BAE	ISO	FAM	DTR	RTR	T
Puntuación natural	51	55	53	55	65	58	54	46	48	50	57	50	55	55	60	



0807

MMPI-2

S.R. Hathaway y J.C. McKinley
Inventario multifásico de la personalidad Minnesota-2

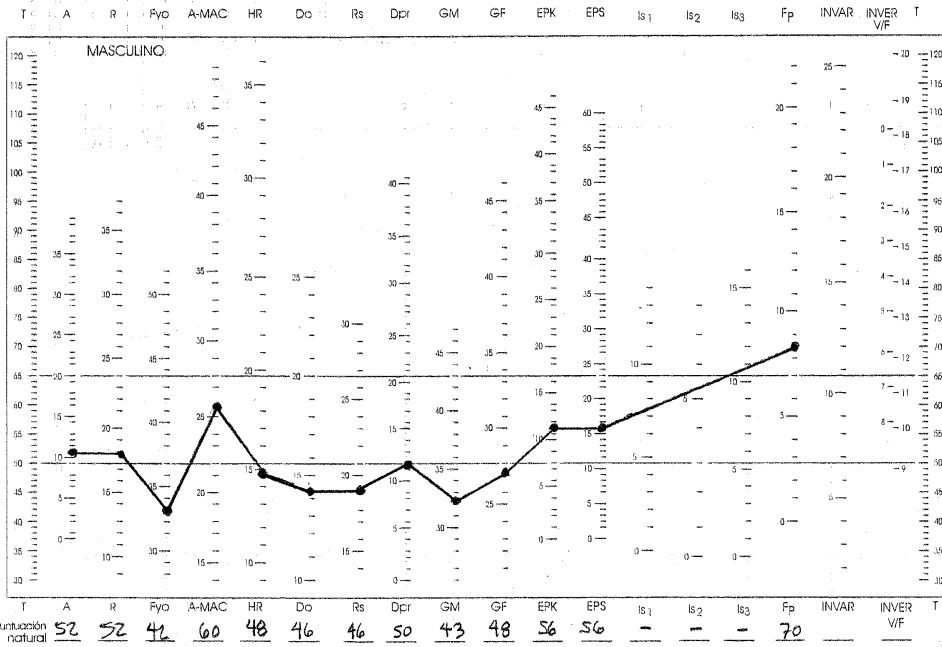
Perfil de escalas suplementarias
(normas mexicanas)

MP 46-6.2

Inventario multifásico de la personalidad Minnesota-2
Copyright © 1989, (renovado, 1970), 1943, 1942.
Este Perfil, 1989 por Regents of the University of Minnesota
© 1995, este Perfil, 1999 Editorial El Manual Moderno, S.A. de C.V.
En cooperación con Universidad Nacional Autónoma de México © 1994
Adaptación al español por E. Lucio
MMPI-2 y "Minnesota Multiphasic Personality Inventory"
son M.R. por University of Minnesota

Nombre: _____
Dirección: _____
Ocupación: _____ Fecha de aplicación: _____
Escolaridad: _____ Edad: _____ Estado civil: _____
Referido por: _____
Clave del perfil: _____
Iniciales del calificador: _____

Nota: Este perfil está impreso en morado y negro. NO LO ACEPTE si es de un solo color.



S.R. Hathaway y J.C. McKinley

1206



Los valores tabulados se refieren a las distintas características de personalidad definidas por la prueba aplicada. Estos son:

L	Mentira
F	Infrecuencia
K	Correccion
Hs	Hipocondriasis
D	Depresión
Hi	Histeria
Dp	Desviación Psicopática
Mf	Masculinidad
Pa	Paranoia
Pt	Psicastenia
Es	Esquizofrenia
Ma	Hipomanía
Is	Introversión Social
ANS	Ansiedad
MIE	Miedos
OBS	Obsesividad
DEP	Depresión
SAU	Preocupación por la salud
DEL	Pensamiento delirante
ENJ	Enojo
CIN	Cinismo



PAS Prácticas Antisociales
PTA Personalidad tipo A
BAE Baja autoestima
ISO Incomodidad social
FAM Problemas familiares
DTR Dificultad en el trabajo
RTR Rechazo al tratamiento
A Ansiedad
R Represión
Fyo Fuerza del yo
A-MAC Escala de Alcoholismo de Mc Andrew
HR Hostilidad Reprimida
Do Dominancia
Rs Responsabilidad Social
Dpr Desajuste Profesional
GM Género Masculino
GF Género Femenino
EPK Estrés Postraumático
EPS Estrés Postraumático
Fp F Posterior



CONCLUSIONES

Se observa que los valores correspondientes a F, Hs, Dp, Pt, Fp están fuera de la franja de la normalidad (altos); y que los valores CIN, PAS, Fyo, HR, Do, Rs, GM, GF se ubican también fuera de la franja de la normalidad (bajos).

Dichos registros nos indica las características de personalidad de la muestra analizada de modo que podemos inferir, con un grado razonable de certeza, que las características del trabajador ferrocarrilero mexicano se hacen evidentes como resultado de nuestra prueba¹⁶.

Una F alta, con rango entre 71 a 90 reactivos nos indica una patología fingida o bien un proceso psicótico. Es posible interpretarlo como una “suplica de ayuda” y un “estado de confusión”. La escala Fp proporciona una verificación adicional sobre la fiabilidad de un registro de prueba y, en nuestro caso, valida al valor F.

La puntuación obtenida respecto a Hs, nos lleva a concluir que se trata de individuos neuróticos con una preocupación excesiva acerca de su salud, así como una variedad de quejas somáticas sin ninguna base orgánica y que no aceptan encontrarse bien físicamente. Es también signo de individuos que muestran una preocupación corporal general o bien una tendencia a estar centrados en sí mismos.

¹⁶ Para interpretaciones véase Hathaway S.R. Mckinley J.C. *Inventario multifásico de la personalidad Minnesota-2 MMPI-2*. Editorial El Manual Moderno, en coedición con la UNAM. México. 1989. Págs. 32-35, 38-40, 52-59.

El valor para Dp nos muestra a individuos que suelen tener constantes problemas con la ley, aun cuando no hayan sufrido privación cultural, tengan una inteligencia normal y estén relativamente libres de desórdenes neuróticos o psicóticos serios. Es manifiesta su falta de interés en las normas sociales y morales de conducta en la sociedad que los abriga. Es probable que se tengan además problemas de autoridad, imperturbabilidad social, alienación social, y alienación personal. Son resentidos y poco confiables.

La escala Pt nos conduce a individuos que presentan un debilitamiento del control mental sobre los pensamientos y acciones y que desemboca en un desorden obsesivo-compulsivo. Se destacan preocupaciones obsesivas, rituales compulsivos o bien temores exagerados.

Los sujetos con valores fuera de la normalidad para la escala CIN, son personas que suponen que detrás de los actos de otros hay otros motivos negativos escondidos. Piensan que si alguien es honesto lo hace realmente porque tiene temor a ser descubierto. Consideran que se debe desconfiar de las personas porque solo utilizan a otras y si son amigables lo hacen simplemente por razones egoístas. Estas personas mantienen actitudes negativas hacia quienes se ubican cerca de ellos, ya sea familia, amigos o compañeros de trabajo.

Quienes se salen de la normalidad en la escala PAS refieren problemas de conducta durante sus años escolares, así como prácticas antisociales del tipo de dificultades con la ley, robos o hurtos en tiendas. No apoyan conductas ilegítimas abiertamente, pero creen que está bien eludir la ley.

.....

La escala Fyo es un buen indicador general de salud psicológica; sin embargo, dada la puntuación obtenida en nuestro caso, esta escala nos manifiesta inhibición, malestares físicos y sentimientos de incapacidad para manejar la presión del medio ambiente en que se desenvuelven los individuos analizados. Se observa un pobre concepto de sí mismos, inhibición y dificultades para adaptarse ante situaciones problemáticas.

Respecto a la escala HR, se sabe que es un buen parámetro para saber la capacidad individual para tolerar las frustraciones sin desquitarse. Esto, si cae en la normalidad; fuera de ésta, nos habla de personas crónicamente agresivas, dado que muestran respuestas de agresión exagerada sin provocación aparente.

Los resultados obtenidos para la escala Do, nos muestran personas que tienden a ser sumisas, poco enérgicas, sugestionables y fácilmente manipulables por otros individuos. Además, carecen de confianza en sí mismos y generalmente tienen la sensación de manejar sus problemas de manera inadecuada.

La obtención de valores fuera del rango normal en la escala Rs, nos lleva a individuos que no pueden verse a sí mismos ni pueden ser percibidos por los demás como dispuestos a aceptar las consecuencias de su propio comportamiento; dicho de otra manera, no asumen las consecuencias de su comportamiento irresponsable. Se trata de individuos poco dignos de confianza, faltos de integridad y con un pobre sentido de responsabilidad para con el grupo del cual forman parte.

.....

Las escalas GM y GF nos conducen a personas que tienden a ser impositivas, tienen poco control sobre el temperamento propio y son propensos al abuso en el consumo de alcohol y drogas. Además, muestran tendencia a maldecir y a hacer juramentos que no piensan cumplir.

En síntesis, se trata de personas con una muy baja autoestima que les genera una sensación de desamparo, hipocondría y desconfianza en los demás.

Para manejar esta auto percepción utilizan, en el mejor de los casos, defensas obsesivo-compulsivas, pero finalmente tienen conductas agresivas y sociopáticas en el trabajo.

Después de definir las características de personalidad que se observan en la población analizada, resulta evidente la necesidad de contar con un equipo de selección de personal en las empresas operadoras o constructoras ferroviarias que logre localizar y retener al mejor talento posible; profesionales de recursos humanos que contraten personal que rompa con las costumbres que han caracterizado al sindicato ferrocarrilero a lo largo de la historia, que generen condiciones novedosas y competitivas para el reclutamiento y contratación de personal nuevo mas “sano”, sin las características de personalidad que se observan en los ferrocarrileros sindicalizados.

Los trabajadores ferrocarrileros mexicanos sindicalizados ubicados en la zona metropolitana de la Ciudad de México muestran serios problemas de personalidad que inciden de manera importante en su desempeño laboral. Ello, aunado a los antecedentes

históricos de este gremio que van desde el origen del ferrocarril durante el porfirismo, los movimientos ferrocarrileros de mediados del siglo pasado y la privatización del ferrocarril a finales del mismo; han dado como resultado una población con características de personalidad muy especiales, características que no se presentan en ningún otro trabajador de la industria de la construcción en México.

Está por demás señalar la importancia que tiene el sistema ferroviario en el desarrollo de un país dado lo evidente de ello. Sin embargo, es innegable que éste se ha soslayado y hasta se le ha sacrificado en aras de otros medios de transporte, en especial el transporte terrestre. El siguiente es solo un ejemplo, de los muchos que conocimos durante el desarrollo de nuestra investigación, que nos muestra cómo se encuentra actualmente el sistema ferroviario mexicano.

Como se sabe, en vías de privatización de los Ferrocarriles Nacionales de México, el gobierno del presidente Ernesto Zedillo dividió la red en tres grandes troncales y un puñado de líneas cortas, en afán, se dijo, de estimular la competencia.

Estamos hablando del Ferrocarril del Noreste, que originalmente adquirió Transportación Marítima Mexicana (TMM), y posteriormente lo vendió a la firma estadounidense Kansas City Southern (KCS); del Ferrocarril Pacífico-Norte, operado a su vez por Ferromex, una filial del Grupo México de Germán Larrea Mota Velasco, y del Ferrocarril del Sur, al que el operador original, Tribasa de David Peñalosa, vendió al magnate Carlos Slim, quien hizo lo propio a Ferromex.

.....

Y aunque en principio las vías de la segunda alcanzan una longitud mayor de más de 50% a las de la primera, 6 mil 521 kilómetros contra 4 mil 283, en volumen de tráfico de carga corren más o menos parejas.

Durante 2002, el Ferrocarril del Noreste transportó 60 mil carros cargados, en tanto Ferromex alcanzó 523 mil, lo que implicó una relación de 1.2. Lo patético del caso, de ahí la falta de acuerdo para tarifas de interconexión, en que el Ferrocarril del Noreste se vendió tres veces más caro, en proporción, que el Pacífico Norte.

El caso es que hasta hoy ninguna de las empresas ha realizado las inversiones a que se comprometió ya en espuelas, es decir, vías conectadas a la principal, centros de consolidación de carga o nuevas vías para ubicar opciones multimodales.

La posibilidad alcanzaría, por ejemplo, a los 57 parques industriales existentes en la República Mexicana, permitiendo una drástica disminución de tiempo de carga y descarga.

Por lo pronto, aunque el costo por tonelada-kilómetro de carga de ferrocarril equivale a poco menos de la mitad del transporte terrestre (0.28 dólares contra 0.54), la ventaja competitiva la anula la falta de opciones.

De hecho, de las 548.1 millones de toneladas métricas transportadas en 2007, sólo 7.08% fue para el sector ferroviario; 6.44% para el marítimo y apenas 0.02% para el aéreo.

El resto, esto es, 86.4%, fue para el sector carretero.



El problema es que 97% de la estructura empresarial de éste la integran los llamados hombres-camión, es decir, pequeños empresarios que tienen de uno a cinco camiones, y pequeñas empresas que poseen de seis a 30, lo que provoca que muchos de los viajes tengan regreso sin carga.

Peor aún, la mayoría de los vehículos tienen más de 20 años, lo que eleva 60% los costos.

Naturalmente, los transportes terrestres requieren más exigencia de mano de obra que los masivos, es decir, barcos y ferrocarriles.

De ahí el que México haya descendido cuatro escalones en el último ránking de competitividad en materia de infraestructura, ubicándose en el número 68 de un total de 134 países.

Alguna vez se hablo en México de una promoción intensa al transporte multimodal, combinándose las ventajas de todos los esquemas vía la integración de puertos, aeropuertos, ferrocarriles y autotransporte, en un escenario en que se sincronizarían los horarios de los esquemas. Esto, al día de hoy, sigue sin concretarse.

Para muestra, el caso del ferrocarril corto Chiapas Mayab el cual lleva cinco años sin que se hayan completado las reparaciones de algunos de los tramos de vía dañados por un huracán.



Y por lo pronto, Ferromex y el empresario Carlos Slim litigan en los tribunales para anular las multas impuestas por la Comisión Federal de Competencia (CFC), por lo que se calificó de “concentración indebida” entre la firma y Ferrosur.

Es urgente crear un reglamento que establezca normas de mercado competitivas que permitan desarrollar al máximo el potencial del ferrocarril en todo el territorio mexicano.

Evidentemente, los ferrocarriles mexicanos son un sistema de transporte que lejos de ser la vanguardia del desarrollo económico del país, es un lastre y una vergüenza.

Y los trabajadores ferrocarrileros mexicanos sindicalizados son el vivo retrato de ello.



Bibliografía

Shabot Esther. *Los Orígenes del Sindicalismo Ferrocarrilero*

Ediciones El Caballito. Abril 1982.

MacLeod Dag. *Downsizing the state. Privatization and the limits of neoliberal Reform.*

Pennsylvania State University Press. 2004.

Ayala Anguiano Armando. *La epopeya de México. Tomo II. De Juárez al PRI.*

Fondo de Cultura Económica. 2005.

Schettino Macario. *Cien años de confusión. México en el siglo XX.*

Editorial Taurus. Septiembre de 2007.

Leyva Piña Marco Antonio. *Poder y Dominación en Ferrocarriles Nacionales de México.*

UAM Unidad Iztapalapa. Diciembre de 1997.

Martínez Fabiola y Becerril Andrea. Reportaje: “*Corrupción en el Sindicato*

Ferrocarrilero. Víctor Flores, el reino de la impunidad.” Periódico “La Jornada” 18 de

Agosto de 2003.

Kuntz Ficker Sandra. Riguzzi Paolo. *Ferrocarriles y Vida Económica de México (1850-*

1950). Del Surgimiento Tardío al Decaimiento Precoz. 1996.

Molina Font Gustavo. *El desastre de los Ferrocarriles Nacionales de México*. Biblioteca del Partido Acción Nacional. 1940.

Fuentes Díaz Vicente. *El problema Ferrocarrilero de México*. Edición del autor. 1951.

Hernández Sampieri Roberto. Fernández Collado Carlos. Baptista Lucio Pilar. *Metodología de la Investigación*. Editorial Mc Graw Hill. 1991

Pagina Web del Sindicato de Trabajadores Ferrocarrileros de la Republica Mexicana.
<http://www.stfrm.org.mx>

Pagina Web del Instituto de Estadística, Geografía e Informática. INEGI. Sitio: Censos económicos 2004. <http://www.inegi.gob.mx>

López-Ibor Aliño, Juan J. & Valdés Miyar, Manuel (dir.). *DSM-IV-TR. Manual diagnóstico y estadístico de los trastornos mentales*. Texto revisado. Barcelona. Editorial Masson. 2002.

Hathaway S.R. Mckinley J.C. *Inventario multifásico de la personalidad Minnesota-2 MMPI-2*. Editorial El Manual Moderno, en coedición con la UNAM. México. 1989.

ANEXOS

**CUESTIONARIO TIPO
DE PERSONALIDAD APLICADO**

INVENTARIO MULTIFÁSICO DE LA PERSONALIDAD MINNESOTA-2

S.R. Hathaway y J.C. McKinley

MMPI - 2

Cuadernillo de aplicación

Revisión elaborada por el Comité
de Reestandarización del MMPI designado
por la Universidad de Minnesota

Traducido y adaptado al español por:

Dra. Emilia Lucio Gómez-Maqueo
Dra. Isabel Reyes-Lagunes
División de Estudios de Posgrado
Facultad de Psicología
Universidad Nacional Autónoma
de México

Responsable editorial por El Manual Moderno:

Lic. Lorena Blanca
Egresada de
Facultad de Estudios Profesionales-Zaragoza
Universidad Nacional Autónoma de México

James N. Butcher
U. Minnesota

W. Grant Dahlstrom
U. of North Carolina

John R. Graham
U. Kent State

Auke Tellegen
U. Minnesota

Beverly Kaemmer
Coordinadora editorial
U. Minnesota Press



© 1942, 1943 (renovado 1970), 1980 University of Minnesota
© 1994 Universidad Nacional Autónoma de México



D.R. Prohibida su reproducción.
© 1995 Editorial El Manual Moderno, S.A. de C.V.
Av. Sonora 206, Col. Hipódromo - 06100, México, D.F.



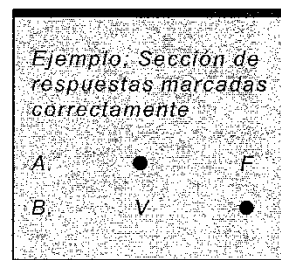
MMPI - 2

INVENTARIO MULTIFÁSICO DE LA PERSONALIDAD MINNESOTA -2

En este cuadernillo le presentamos una serie de enunciados o proposiciones numeradas, acerca de lo que la gente piensa o le gusta. Lea cada una de ellas y decida si es verdadera o falsa en referencia a usted.

No escriba en este cuadernillo. Anote sus contestaciones en la hoja de respuestas correspondiente.

Si un enunciado, aplicado a su situación personal, es en la mayoría de los casos **verdadero**, rellene el círculo marcado con la letra V (verdadero), tal como se muestra en el ejemplo A, que está a la derecha de esta hoja. Si un enunciado, aplicado a su situación personal, es en la mayoría de los casos **falso**, rellene el círculo marcado con la letra F (falso), tal como está en el ejemplo B. Por favor, no marque verdadero y falso al mismo tiempo en ninguna de las preguntas. Si la frase no se aplica a usted o si se trata de algo que desconoce, no haga marca alguna en la hoja de respuestas. Sin embargo, trate de dar una respuesta a cada una de las frases.



Recuerde que debe dar su opinión acerca de sí mismo. Procure ser lo más sincero posible.

Al marcar sus contestaciones en la hoja de respuestas, asegúrese de que el número del enunciado concuerde con el número de la respuesta en la hoja de contestaciones. Rellene bien sus marcas. Si desea cambiar alguna respuesta, borre por completo lo que quiera modificar.

Recuerde, trate de dar respuesta a cada uno de los enunciados. Trabaje rápido pero con cuidado.

NO MARQUE ESTE CUADERNILLO

Ahora, abra su cuadernillo y empiece.

1. Me gustan las revistas de mecánica.
2. Tengo buen apetito.
3. Despierto descansado(a) y fresco(a) casi todas las mañanas.
4. Creo que me gustaría el trabajo de bibliotecario.
5. El ruido me despierta fácilmente.
6. Mi padre es un hombre bueno, o (si su padre ha fallecido) fue un hombre bueno.
7. Me gusta leer los artículos sobre crímenes en los periódicos.
8. Por lo general tengo las manos y los pies lo suficientemente calientes.
9. Mi vida diaria está llena de cosas que mantienen mi interés.
10. Actualmente estoy tan capacitado(a) para trabajar como siempre lo he estado.
11. Siento un nudo en la garganta casi todo el tiempo.
12. Mi vida sexual es satisfactoria.
13. La gente debería tratar de comprender sus sueños y guiarse por ellos o considerarlos como advertencias.
14. Me gustan las novelas de detectives o de misterio.
15. Trabajo bajo una gran presión.
16. De vez en cuando pienso en cosas demasiado malas como para hablar de ellas.
17. Estoy seguro(a) que la vida es injusta conmigo.
18. Sufro ataques de náusea y de vómito.
19. Al iniciar un nuevo empleo me gusta saber con qué personas es importante ser amable.
20. Muy raras veces padezco estreñimiento.
21. A veces he sentido un intenso deseo de abandonar mi hogar.
22. Nadie parece comprenderme.
23. A veces me dan ataques de risa o de llanto, que no puedo controlar.
24. En ocasiones los espíritus malignos se posesionan de mí.
25. Me gustaría ser cantante.
26. Cuando estoy en problemas creo que lo mejor es quedarme callado(a).
27. Por principio, cuando alguien me hace algún mal siento que, de ser posible, debería pagarle con la misma moneda.
28. Padezco acidez estomacal varias veces a la semana.
29. En ocasiones siento deseos de maldecir.
30. Tengo pesadillas varias veces a la semana.
31. Tengo dificultades para concentrarme en una tarea o trabajo.
32. He tenido experiencias muy peculiares y extrañas.
33. Raras veces me preocupo por mi salud.
34. Nunca he tenido dificultades a causa de mi conducta sexual.
35. Cuando era más joven, a veces robé algunas cosas.
36. Casi siempre tengo tos.
37. A veces siento ganas de destruir las cosas.

Pase a la página siguiente

38. He tenido periodos de días, semanas o meses, en los que no podía hacer nada, porque no tenía la energía suficiente para empezar.
39. Mi sueño es irregular e intranquilo.
40. A menudo me parece que me duele toda la cabeza.
41. No siempre digo la verdad.
42. Si la gente no hubiera querido perjudicarme, hubiera tenido más éxito en la vida.
43. Soy más sensato ahora que nunca.
44. Una vez a la semana o más a menudo, sin causa aparente, de repente siento calor en todo el cuerpo.
45. Estoy tan sano como la mayoría de mis amigos.
46. Prefiero hacerme el desentendido cuando veo a amigos de la escuela o a personas conocidas que no he visto por mucho tiempo, a no ser que ellas me hablen primero.
47. Casi nunca me ha dolido el corazón o el pecho.
48. Casi siempre preferiría soñar despierto en lugar de hacer otra cosa.
49. Soy una persona muy sociable.
50. Con frecuencia he tenido que recibir órdenes de personas que sabían menos que yo.
51. No leo diariamente todos los artículos editoriales del periódico.
52. No he llevado una vida correcta.
53. Con frecuencia me parece sentir ardores, punzadas, hormigueo o adormecimiento en algunas partes del cuerpo.
54. A mi familia no le gusta el trabajo que escogí o la ocupación que pienso escoger para trabajar el resto de mi vida.
55. Algunas veces me empeño tanto en algo que las personas pierden la paciencia conmigo.
56. Quisiera poder ser tan feliz como parecen serlo otras personas.
57. Muy raras veces siento dolor en la nuca.
58. Creo que mucha gente exagera sus desgracias para que los demás se compadezcan de ellos y les ayuden.
59. Sufro de malestares en la boca del estómago, varios días a la semana o más frecuentemente.
60. Cuando estoy con gente me molesta oír cosas muy extrañas.
61. Soy una persona importante.
62. A menudo he deseado ser mujer, **(o si usted es mujer)** nunca he lamentado ser mujer.
63. Las personas no lastiman mis sentimientos con facilidad.
64. Me gusta leer novelas de amor.
65. La mayor parte del tiempo me siento triste.
66. Sería mejor que se desecharan casi todas las leyes.
67. Me gusta la poesía.
68. A veces molesto a los animales.
69. Creo que me gustaría trabajar como guardabosques.
70. Pierdo fácilmente las discusiones.
71. En la actualidad me es difícil no perder la esperanza de llegar a ser alguien.

Pase a la página siguiente

72. A veces mi alma abandona mi cuerpo.
73. Definitivamente no tengo confianza en mí mismo.
74. Me gustaría ser florista.
75. Generalmente siento que la vida vale la pena.
76. Cuesta mucho trabajo convencer a la mayoría de la gente de la verdad.
77. De vez en cuando dejo para mañana lo que debiera hacer hoy.
78. Le agrado a la mayor parte de la gente que me conoce.
79. No me molesta que se burlen de mí.
80. Me gustaría ser enfermera (enfermero).
81. Creo que la mayoría de la gente mentiría para salir adelante.
82. Hago muchas cosas de las que luego me arrepiento. (Me arrepiento más, o más frecuentemente que otras personas, de las cosas que hago.)
83. Tengo pocos disgustos con miembros de mi familia.
84. Cuando joven me suspendieron de la escuela una o más veces por mala conducta.
85. A veces siento un fuerte impulso de hacer algo dañino o escandaloso.
86. Me gusta ir a fiestas y reuniones animadas y alegres.
87. Me he enfrentado a problemas con tantas posibilidades de solución que no he podido llegar a una decisión.
88. Creo que la mujer debe tener tanta libertad sexual como el hombre.
89. Los conflictos más graves que tengo son conmigo mismo.
90. Quiero a mi padre, (o si su padre ha fallecido) quise a mi padre.
91. Casi nunca tengo calambres o contracciones musculares.
92. No parece importarme lo que me pase.
93. Algunas veces, cuando no me siento bien, soy irritable.
94. Muchas veces tengo la sensación de haber hecho algo malo o diabólico.
95. Casi siempre estoy feliz.
96. A mi alrededor veo cosas, animales o personas que otros no ven.
97. Me parece tener la cabeza o la nariz congestionadas la mayor parte del tiempo.
98. Algunas personas son tan mandonas que siento el desco de hacer lo contrario de lo que me piden, aunque sepa que tienen la razón.
99. Alguien me tiene mala voluntad.
100. Nunca he hecho algo peligroso sólo por el gusto de hacerlo.
101. A menudo siento como si tuviera una banda que me apretara la cabeza.
102. Algunas veces me enojo.
103. Disfruto más de una carrera o de un juego cuando apuesto.
104. La mayor parte de la gente es honrada principalmente por temor a ser descubierta.
105. En la escuela algunas veces me llevaron ante el director por mala conducta.

Pase a la página siguiente

106. Mi manera de hablar es la misma de siempre (ni más rápida, ni más lenta, ni balbucante, ni ronca).
107. Mis modales en la mesa no son tan buenos en casa como cuando salgo a comer con otras personas.
108. Cualquier persona que sea capaz y esté dispuesta a trabajar duro tiene buenas posibilidades de éxito.
109. Me parece que soy tan listo(a) y capaz como la mayoría de los que me rodean.
110. La mayoría de la gente usaría medios discutibles con tal de obtener lo que quiere.
111. Tengo muchos problemas estomacales.
112. Me gusta el arte dramático.
113. Sé quién es el responsable de la mayoría de mis problemas.
114. Algunas veces me siento tan atraído(a) por las cosas personales de otros, como calzado, guantes, etc., que me gustaría tocarlos o robarlos aunque no me sirvan.
115. Cuando veo sangre no me asusto ni me enfermo.
116. Con frecuencia no puedo comprender por qué he estado tan irritable y malhumorado(a).
117. Nunca he vomitado ni escupido sangre.
118. No me preocupa contraer enfermedades.
119. Me gusta recoger flores o cultivar plantas dentro de mi casa.
120. Con frecuencia siento la necesidad de luchar por lo que creo justo.
121. Nunca me he entregado a prácticas sexuales fuera de lo común.
122. A veces mis pensamientos han pasado por mi mente con tanta rapidez que no he podido expresarlos en palabras.
123. Si pudiera entrar a un cine sin pagar y estuviera seguro(a) de no ser descubierto(a), probablemente lo haría.
124. A menudo me pregunto cuál será la verdadera intención de las personas que hacen algo bueno por mí.
125. Creo que mi vida hogareña es tan agradable como la de la mayoría de las personas que conozco.
126. Creo en el cumplimiento de la ley.
127. La crítica o el regaño me hieren profundamente.
128. Me gusta cocinar.
129. Mi conducta depende principalmente del comportamiento de las personas que me rodean.
130. Definitivamente, a veces me siento un inútil.
131. Cuando niño(a) pertenecía a un grupo de amigos que procurábamos ser leales en cualquier problema.
132. Creo que existe otra vida después de ésta.
133. Me gustaría ser soldado.
134. A veces siento el desco de empezar una pelea a golpes con alguna persona.
135. Muchas veces he perdido oportunidades por no haberme decidido a tiempo.
136. Me impacienta que la gente me pida consejos o me interrumpa cuando estoy trabajando en algo importante.
137. Acostumbraba llevar un diario sobre mi vida.

Pase a la página siguiente

138. Creo que están conspirando contra mí.
139. Prefiero ganar que perder en un juego.
140. Casi todas las noches me quedo dormido(a) sin tener pensamientos o ideas que me preocupen.
141. Durante los últimos años he gozado de buena salud la mayor parte del tiempo.
142. Nunca he tenido un ataque de convulsiones.
143. No subo ni bajo de peso.
144. Creo que me están siguiendo.
145. Siento que frecuentemente he sido castigado(a) sin motivo.
146. Lloro fácilmente.
147. No entiendo lo que leo tan bien como antes.
148. Nunca en mi vida me he sentido mejor que ahora.
149. A veces la parte superior de mi cabeza está muy sensible.
150. Algunas veces siento que debería herirme o lastimar a otros.
151. Me molesta que alguien me engañe tan hábilmente que tenga que admitir que fui burlado(a).
152. No me canso con facilidad.
153. Me gusta conocer a gente importante porque eso me hace sentir importante.
154. Siento miedo cuando miro hacia abajo desde un lugar alto.
155. No me preocuparía si alguno de mis familiares tuviera problemas con la ley.
156. Sólo estoy contento cuando pasco o viajo sin un plan definido.
157. No me importa lo que otros piensen de mí.
158. Me siento incómodo(a) cuando tengo que hacer payasadas en una reunión, aun cuando los demás estén haciendo lo mismo.
159. Nunca me he desmayado.
160. Me gustaba la escuela.
161. Frecuentemente tengo que esforzarme para no demostrar que soy tímido(a).
162. Alguien ha intentado envenenarme.
163. No le tengo mucho miedo a las serpientes.
164. Nunca o casi nunca tengo mareos.
165. Mi memoria parece estar en buenas condiciones.
166. Me preocupan las cuestiones sexuales.
167. Me cuesta trabajo entablar una conversación con alguien que acabo de conocer.
168. He tenido épocas durante las cuales he hecho cosas que luego no recuerdo haber hecho.
169. Cuando me aburro me gusta provocar algo emocionante o divertido.
170. Tengo miedo de perder el juicio.
171. Estoy en contra de dar dinero a los pordioseros.
172. Con frecuencia noto que mis manos tiemblan cuando trato de hacer algo.
173. Puedo leer durante mucho tiempo sin que se me cansen los ojos.
174. Me gusta leer o estudiar acerca de las cosas en las que estoy trabajando.

Pase a la página siguiente

175. Siento debilidad general la mayor parte del tiempo.
176. Muy pocas veces me duele la cabeza.
177. Mis manos no se han entorpecido ni perdido habilidad.
178. Algunas veces cuando me apeno empiezo a sudar, cosa que me molesta muchísimo.
179. No he tenido dificultad en mantener el equilibrio cuando camino.
180. Algo anda mal en mi mente.
181. No me dan accesos de alergia o de asma.
182. He tenido ataques durante los cuales no podía controlar el habla o los movimientos, pero me daba cuenta de lo que ocurría a mi alrededor.
183. No me agradan todas las personas que conozco.
184. Muy pocas veces sueño despierto(a).
185. Desearía no ser tan tímido(a).
186. No tengo miedo de manejar dinero.
187. Si fuera periodista me gustaría mucho escribir sobre teatro.
188. Disfruto de distintas clases de juegos y diversiones.
189. Me gusta coquetear.
190. Mi familia me trata más como un(a) niño(a) que como un adulto.
191. Me gustaría ser periodista.
192. Mi madre es una buena mujer, **(o si su madre ha fallecido)** mi madre era una buena mujer.
193. Cuando camino tengo mucho cuidado de no pisar las rayas en las banquetas.
194. Nunca he tenido erupciones (ronchas, salpullido, etcétera) que me preocuparan.
195. En comparación con otros hogares, hay muy poco compañerismo y cariño en mi familia.
196. Frecuentemente me encuentro preocupado(a) por algo.
197. Creo que me gustaría el trabajo de contratista de obras.
198. Frecuentemente oigo voces sin saber de dónde vienen.
199. Me gusta la ciencia.
200. No se me dificulta pedir ayuda a mis amigos aun cuando no pueda devolverles el favor.
201. Me gusta mucho cazar.
202. A menudo mis padres se oponían a la clase de gente que frecuentaba.
203. En ocasiones me gusta el chisme.
204. Aparentemente oigo tan bien como la mayoría de las personas.
205. Algunos de mis familiares tienen hábitos que me molestan o irritan mucho.
206. A veces creo que puedo tomar decisiones con extraordinaria facilidad.
207. Me gustaría pertenecer a varios clubes o asociaciones.
208. Raras veces noto los latidos de mi corazón, y muy pocas veces me falta la respiración.
209. Me gusta hablar sobre temas sexuales.
210. Me gusta visitar lugares donde nunca he estado.

Pase a la página siguiente

211. Se me inculcó un modo de vida basado en el deber, el cual he seguido desde entonces con mucho cuidado.
212. Algunas veces he sido un obstáculo para personas que querían hacer algo, no porque eso fuera importante, sino por cuestión de principios.
213. Me enoja con facilidad, pero se me pasa pronto.
214. He sido bastante independiente y liberado(a) de la disciplina familiar.
215. Me preocupo mucho.
216. Alguien ha estado intentando robarme.
217. Casi todos mis parientes están de acuerdo conmigo.
218. Tengo periodos de tanta intranquilidad que no puedo permanecer sentado(a) mucho tiempo.
219. He tenido decepciones amorosas.
220. Nunca me preocupa mi apariencia física.
221. Sueño frecuentemente cosas que es mejor mantener en secreto.
222. Se debe enseñar a los niños la información básica sobre el sexo.
223. No creo ser más nervioso(a) que la mayoría de las personas.
224. Padezco poca o ninguna clase de dolores.
225. Mi forma de hacer las cosas tiende a ser malinterpretada por otros.
226. Algunas veces sin razón, aun cuando las cosas van mal, me siento muy alegre, como si estuviera en "la cima del mundo".
227. No culpo a nadie por tratar de apoderarse de todo lo que pueda en este mundo.
228. Hay personas que quieren apoderarse de mis pensamientos e ideas.
229. He tenido momentos en los que mi mente se ha quedado en blanco y no me daba cuenta de lo que ocurría a mi alrededor.
230. Puedo ser amistoso(a) con personas que hacen cosas que considero incorrectas.
231. Me gusta estar en un grupo en el que se hacen bromas los unos a los otros.
232. En las elecciones, algunas veces voto por candidatos que casi no conozco.
233. Se me dificulta comenzar a hacer las cosas.
234. Creo que estoy condenado(a).
235. Fui una persona lenta para aprender en la escuela.
236. Si fuera artista me gustaría dibujar flores.
237. No me molesta no ser mejor parecido(a).
238. Sudo con facilidad aun en días frescos.
239. Tengo entera confianza en mí mismo.
240. A veces me ha sido imposible evitar robar o llevarme algo de una tienda.
241. Es más seguro no confiar en nadie.
242. Una vez a la semana o más frecuentemente me pongo muy agitado(a).
243. Cuando estoy con un grupo de personas se me dificulta pensar en temas apropiados para platicar o conversar.
244. Cuando me siento triste, casi siempre algo emocionante me saca de ese estado.

Pase a la página siguiente

245. Cuando salgo de casa no me preocupo por cerrar bien las ventanas y la puerta con llave.
246. Creo que mis pecados son imperdonables.
247. Se me adormecen una o varias partes de la piel.
248. No culpo a la persona que se aprovecha de otra, si esta última se expone a que ocurra tal cosa.
249. Mi vista está tan bien ahora como lo ha estado por años.
250. A veces me divierte tanto la astucia de algún criminal, que he deseado que se salga con la suya.
251. Con frecuencia me ha parecido que algún extraño me miraba críticamente.
252. Todo me sabe igual.
253. Todos los días tomo una cantidad extraordinaria de agua.
254. La mayoría de las personas hace amistades porque los amigos les pueden resultar útiles en algún momento.
255. Casi nunca noto que me zumben o silben los oídos.
256. De vez en cuando siento odio hacia los miembros de mi familia a los que usualmente quiero.
257. Si fuera reportero(a) me gustaría mucho escribir notas deportivas.
258. Puedo dormir durante el día pero no durante la noche.
259. Estoy seguro(a) de que la gente habla de mí.
260. A veces me río de los chistes obscenos.
261. Tengo muy pocos temores en comparación con los de mis amigos.
262. No me sentiría apenado(a) si ante un grupo de personas, tuviera que iniciar una discusión u opinar acerca de algo que conozco bien.
263. Siempre me molesta que la justicia deje libre a un criminal debido a las maniobras de un abogado astuto.
264. He bebido alcohol con exceso.
265. Por lo general no le hablo a la gente, hasta que ellos me hablan.
266. Nunca he tenido problemas con la ley.
267. Tengo periodos en que me siento muy alegre sin que exista una razón especial.
268. Quisiera que no me perturbaran pensamientos sexuales.
269. Si varias personas se hallan en apuros, lo mejor que pueden hacer es ponerse de acuerdo sobre lo que van a decir y mantenerse firmes en lo que acuerden.
270. No me molesta mucho ver sufrir a los animales.
271. Creo que siento más intensamente que la mayoría de las personas.
272. Nunca en mi vida me gustó jugar con muñecas.
273. A menudo la vida me resulta difícil.
274. Soy tan susceptible respecto a algunos temas que ni siquiera puedo hablar de ellos.
275. En la escuela me era muy difícil hablar frente a la clase.

Pase a la página siguiente

276. Quiero a mi madre, (o si su madre ha fallecido) quise a mi madre.
277. Aun cuando estoy acompañado(a) me siento solo(a) la mayor parte del tiempo.
278. Recibo toda la comprensión que debiera recibir.
279. Me niego a participar en algunos juegos porque no los sé jugar bien.
280. Creo que hago amistades tan fácilmente como cualquiera.
281. No me gusta tener gente a mi alrededor.
282. Me han dicho que camino cuando estoy dormido(a).
283. La persona que causa tentación dejando propiedades de valor sin protección, es tan culpable del robo como el ladrón mismo.
284. Creo que casi todo el mundo mentiría para evitarse problemas.
285. Soy más sensible que la mayoría de la gente.
286. A la mayor parte de la gente le disgusta ayudar a los demás, aunque no lo diga.
287. Muchos de mis sueños están relacionados con el sexo.
288. Mis padres y familiares me encuentran más fallas de las que debieran.
289. Me avergüenzo muy fácilmente.
290. El dinero y los negocios me preocupan.
291. Nunca he estado enamorado(a) de alguien.
292. Algunos de mis familiares han hecho ciertas cosas que me han asustado.
293. Casi nunca sueño.
294. Con frecuencia me salen manchas rojas en el cuello.
295. Nunca he sufrido parálisis o alguna debilidad fuera de lo común en alguno de mis músculos.
296. Algunas veces pierdo o me cambia la voz, aunque no esté resfriado(a).
297. Mi padre o mi madre frecuentemente me hacían obedecer, aun cuando yo creía que no tenían la razón.
298. A veces percibo olores raros.
299. No me puedo concentrar en una sola cosa.
300. Tengo motivos para sentirme celoso(a) de uno o más miembros de mi familia.
301. Casi todo el tiempo me siento preocupado(a) por algo o por alguien.
302. Pierdo fácilmente la paciencia con la gente.
303. La mayor parte del tiempo desearía estar muerto(a).
304. Algunas veces me siento tan inquieto(a) que me es difícil quedarme dormido(a).
305. Sin duda he tenido más cosas de qué preocuparme de las que me corresponderían.
306. A nadie le importa mucho lo que le suceda a uno.
307. A veces me molesta oír tan bien.
308. Se me olvida muy pronto lo que me dicen.

Pase a la página siguiente

309. Generalmente tengo que detenerme a pensar antes de hacer algo, aunque sea un asunto sin importancia.
310. Con frecuencia cruzo la calle para evitar encontrarme con alguien que veo venir.
311. Muchas veces siento como si las cosas no fueran reales.
312. La única parte interesante del periódico son las caricaturas de la sección cómica.
313. Tengo la costumbre de contar cosas sin importancia, como la cantidad de focos en los anuncios luminosos y cosas por el estilo.
314. No tengo enemigos que realmente quieran hacerme daño.
315. Generalmente no me fío de las personas que son un poco más amigables de lo que esperaba.
316. Tengo pensamientos extraños y poco comunes.
317. Me pongo nervioso(a) y preocupado(a) cuando tengo que salir de casa para hacer un viaje corto.
318. Por lo general espero tener éxito en lo que hago.
319. Oigo cosas extrañas cuando estoy solo(a).
320. He tenido miedo de cosas o personas que sabía que no podían hacerme daño.
321. No temo entrar solo(a) a un salón donde hay gente reunida platicando.
322. Tengo miedo de usar cuchillos o cualquier otra cosa filosa o puntiaguda.
323. Algunas veces me gusta herir a las personas que quiero.
324. Puedo atemorizar fácilmente a la gente y a veces lo hago para divertirme.
325. Es más difícil para mí concentrarme de lo que parece ser para otras personas.
326. En varias ocasiones he dejado de hacer algo porque he dudado de mi habilidad.
327. A menudo me vienen a la mente malas palabras, palabras horribles y me es imposible librarme de ellas.
328. Algunas veces me vienen a la mente pensamientos sin importancia que me molestan por días.
329. Casi todos los días sucede algo que me asusta.
330. A veces me siento lleno(a) de energía.
331. Tengo la tendencia a tomar las cosas muy en serio.
332. A veces he sentido placer cuando un ser querido me ha lastimado.
333. La gente dice cosas ofensivas y vulgares acerca de mí.
334. Me siento incómodo(a) cuando estoy en lugares cerrados.
335. Generalmente no me preocupo mucho de cómo soy y de cómo hago las cosas.
336. Alguien controla mi mente.
337. En las reuniones sociales o fiestas es más probable que me sienta solo(a) o con una sola persona en vez de reunirme con el grupo.
338. La gente me desilusiona con frecuencia.
339. Algunas veces he sentido que las dificultades se acumulan de tal modo que no puedo vencerlas.

Pase a la página siguiente

340. Me gusta muchísimo ir a bailes.
341. Durante ciertos periodos mi mente parece trabajar más lentamente que de costumbre.
342. A menudo platico con extraños en trenes, autobuses, etc.
343. Me gustan los niños.
344. Me gusta apostar cuando se trata de poco dinero.
345. Si me dieran la oportunidad, podría hacer algunas cosas que serían de gran beneficio para la humanidad.
346. Con frecuencia he conocido a personas supuestamente expertas y que no resultaron mejores que yo.
347. Me siento un(a) fracasado(a) cuando oigo hablar del éxito de alguien a quien conozco bien.
348. Pienso frecuentemente: "quisiera volver a ser niño(a)".
349. Nunca me siento más contento(a) que cuando estoy solo(a).
350. Si me dieran la oportunidad sería un(a) buen(a) líder.
351. Me siento incómodo(a) con los chistes obscenos.
352. Las personas generalmente exigen más respeto para sus propios derechos, que el que están dispuestas a conceder a los demás.
353. Me gustan las reuniones sociales sólo por estar con la gente.
354. Procuo recordar anécdotas interesantes para contárselas después a otras personas.
355. Una o más veces en mi vida he sentido que alguien me obligaba a hacer cosas hipnotizándome.
356. Cuando inicio una tarea me es difícil hacerla a un lado, aunque sea por un momento.
357. Con frecuencia no me entero de los chismes y habladurías de mi grupo.
358. A menudo me he encontrado personas que envidian mis buenas ideas, sólo porque a ellas no se les ocurrieron primero.
359. Disfruto con el alboroto de una multitud.
360. No me molesta conocer a personas extrañas.
361. Alguien ha tratado de influir en mi mente.
362. Recuerdo haberme fingido enfermo(a) para evitar algo.
363. Mis preocupaciones parecen desaparecer cuando estoy con un grupo de amigos(as) animados(as).
364. Me rindo fácilmente cuando las cosas van mal.
365. Me gusta hacerle saber a la gente mi punto de vista sobre las cosas.
366. He tenido épocas en las que me sentía tan lleno(a) de energía que en ocasiones, hasta por varios días, no necesitaba dormir.
367. Siempre que me es posible evito estar entre mucha gente.
368. Me atemorizo ante las crisis o dificultades.
369. Tiendo a dejar de hacer algo que quiero, si otros creen que eso no vale la pena.

Pase a la página siguiente

370. Me gustan las fiestas y las reuniones sociales.
371. He deseado frecuentemente ser una persona del sexo opuesto.
372. No me enojo fácilmente.
373. En el pasado he hecho cosas malas que nunca he contado a nadie.
374. La mayoría de las personas utilizaría medios, de alguna manera discutibles, para mejorar su situación en la vida.
375. Me pongo nervioso(a) cuando me preguntan cosas personales.
376. No me siento capaz de planear mi futuro.
377. No estoy contento(a) con mi manera de ser.
378. Me enojo cuando mi familia o amigos me aconsejan sobre cómo vivir mi vida.
379. Cuando era niño(a) me golpearon muchas veces.
380. Me siento incómodo(a) cuando la gente me halaga.
381. No me gusta escuchar a otras personas dar sus opiniones sobre la vida.
382. Con frecuencia tengo serios desacuerdos con personas importantes para mí.
383. Cuando las cosas van muy mal, sé que puedo contar con la ayuda de mi familia.
384. Me gustaba jugar a “la casita” cuando era pequeño(a).
385. No le temo al fuego.
386. A veces me he alejado de alguna persona porque temía hacer o decir algo que pudiera lamentar después.
387. Solamente puedo expresar lo que en verdad siento, cuando tomo.
388. Muy rara vez me siento deprimido(a).
389. Me han dicho con frecuencia que tengo mal genio.
390. Quisiera dejar de preocuparme por las cosas que he dicho y que quizás hayan herido los sentimientos de otras personas.
391. Me siento incapaz de contarle a alguien todo acerca de mí.
392. Temo a los relámpagos.
393. Me gusta tener a los demás intrigados con respecto a lo que haré.
394. Con frecuencia me ha parecido encontrar tantos obstáculos en mis planes que he tenido que abandonarlos.
395. Me da miedo estar solo(a) en la oscuridad.
396. A veces me he sentido muy mal al no ser comprendido(a) cuando trataba de evitar que alguien cometiera un error.
397. Le tengo terror a los huracanes.
398. Frecuentemente le pido consejo a la gente.
399. El futuro es demasiado incierto para que una persona haga planes serios.
400. Con frecuencia, aun cuando todo vaya bien, siento que nada me importa.
401. No le temo al agua.
402. Frecuentemente tengo que consultar con la almohada antes de tomar decisiones.
403. Con frecuencia la gente ha interpretado mal mis intenciones cuando trataba de corregir algo y ayudar.

Pase a la página siguiente

-
404. No tengo dificultades al tragar.
405. Por lo general soy tranquilo(a) y no me altero fácilmente.
406. Me gustaría mucho ganarles a los criminales en su propio juego.
407. Merezco un severo castigo por mis pecados.
408. Tiendo a tomar los desengaños tan a pecho que no puedo dejar de pensar en ellos.
409. Me molesta que alguien me observe cuando trabajo, aun cuando sé que puedo hacerlo bien.
410. A menudo me molesta tanto cuando alguien trata de meterse en la fila, que le llamo la atención.
411. A veces pienso que no sirvo para nada.
412. Cuando era chico(a) frecuentemente no iba a la escuela aunque debía haberlo hecho.
413. Tengo uno o varios familiares que son muy nerviosos.
414. A veces he tenido que ser rudo(a) con personas groseras o inoportunas.
415. Me preocupo mucho por posibles desgracias.
416. Tengo opiniones políticas bien definidas.
417. Me gustaría ser corredor(a) de autos.
418. Es correcto tratar de evitar el cumplimiento de la ley, siempre que ésta no se viole.
419. Hay ciertas personas que me desagradan tanto, que me alegro interiormente cuando están pagando las consecuencias por algo que han hecho.
420. Me pone nervioso(a) tener que esperar.
421. Tiendo a dejar de hacer algo que deseo cuando los demás piensan que esa no es la manera correcta de hacerlo.
422. Me gustaba lo emocionante cuando era joven (o en mi niñez).
423. Con frecuencia me esfuerzo para superar a alguien que me ha llevado la contraria.
424. Me molesta que la gente me mire en la calle, en las tiendas, etc.
425. El hombre que más se ocupó de mí cuando era niño(a) (mi padre, padrastro, etc.) fue muy estricto conmigo.
426. Me gustaba brincar al avión y la cuerda.
427. Nunca he tenido una visión.
428. Varias veces he cambiado de modo de pensar acerca de mi trabajo.
429. Excepto por orden del médico, nunca he tomado drogas o pastillas para dormir.
430. Frecuentemente me siento apenado(a) por ser tan irritable y gruñón(a).
431. En la escuela mis calificaciones en conducta generalmente eran malas.
432. Me fascina el fuego.
433. Cuando estoy en una situación difícil digo sólo aquella parte de la verdad que no me perjudica.
434. Si me hallara en dificultades junto con varios amigos que fueran tan culpables como yo, preferiría echarme toda la culpa antes que descubrirlos.
435. Con frecuencia le tengo miedo a la **oscuridad**.

Pase a la página siguiente

436. Cuando un hombre está con una mujer, generalmente está pensando en cosas relacionadas con el sexo.
437. Generalmente le hablo claro a la gente a quien estoy tratando de mejorar o corregir.
438. Me produce terror la idea de un terremoto.
439. Me convierto rápidamente en partidario de una buena idea.
440. Generalmente hago las cosas por mí mismo(a), en vez de buscar a alguien que me enseñe a hacerlas.
441. Temo encontrarme encerrado(a) en un ropero o en un lugar pequeño y cerrado.
442. Tengo que admitir que a veces me he preocupado más de la cuenta por cosas que no valían la pena.
443. No trato de encubrir la mala opinión o lástima que me inspira una persona para que ésta desconozca lo que siento.
444. Soy una persona muy tensa.
445. Frecuentemente he trabajado para personas que se atribuyen el reconocimiento por un buen trabajo pero culpan a los subalternos de los errores.
446. A veces me es difícil defender mis derechos porque soy muy reservado(a).
447. La suciedad me molesta o me horroriza.
448. Vivo una vida de ensueños acerca de la cual no le digo nada a nadie.
449. Algunos de mis familiares se enojan fácilmente.
450. No puedo hacer nada bien.
451. A menudo me he sentido culpable porque he fingido mayor pesar del que realmente sentía.
452. Generalmente defiendo con tenacidad mis propias opiniones.
453. No le temo a las arañas.
454. Me parece tener un porvenir sin esperanzas.
455. Los miembros de mi familia y mis parientes más cercanos se llevan bastante bien.
456. Me gustaría vestir ropa cara.
457. La gente puede hacerme cambiar de opinión muy fácilmente, aun cuando ya haya tomado una decisión.
458. Ciertos animales me ponen nervioso(a).
459. Puedo soportar tanto dolor como cualquiera.
460. Varias veces he sido el (la) último(a) en darme por vencido(a) al tratar de hacer algo.
461. Me molesta que la gente me apresure.
462. No le tengo miedo a los ratones.
463. Varias veces por semana siento como si algo terrible fuera a suceder.
464. Gran parte del tiempo me siento cansado(a).
465. Me gusta reparar las cerraduras de las puertas.
466. Algunas veces estoy seguro(a) que los demás pueden saber lo que estoy pensando.
467. Me gusta leer libros sobre ciencia.
468. Tengo miedo de estar solo(a) en un sitio al descubierto.

Pase a la página siguiente

469. Algunas veces me siento al borde una crisis nerviosa.
470. Un gran número de personas son culpables de mala conducta sexual.
471. Con frecuencia he tenido miedo durante la noche.
472. Me molesta que se me olvide dónde pongo las cosas.
473. La persona hacia la que sentía mayor afecto y admiración cuando era niño(a) fue una mujer (madre, hermana, tía u otra mujer).
474. Me gustan más las novelas de aventuras que las de amor.
475. Con frecuencia me confundo y se me olvida lo que quiero decir.
476. Soy torpe y poco hábil.
477. Me gusta mucho jugar deportes rudos (como fútbol americano o fútbol soccer).
478. Odio a toda mi familia.
479. Algunas personas piensan que soy una persona difícil de llegar a conocer.
480. La mayoría de mi tiempo libre lo paso a solas.
481. Cuando alguien hace algo que me enoja, le digo a la persona cómo me siento.
482. En general tengo problemas para decidir qué debo hacer.
483. La gente piensa que no soy atractivo(a).
484. La gente no es muy amable conmigo.
485. Con frecuencia siento que no soy tan bueno(a) como otras personas.
486. Soy muy terco(a).
487. He disfrutado fumando marihuana.
488. La enfermedad mental es señal de debilidad.
489. Tengo problemas con el alcohol o las drogas.
490. Los fantasmas o los espíritus pueden influir en las personas para bien o para mal.
491. Me siento incapaz cuando tengo que tomar una decisión importante.
492. Procuero siempre ser amable, aun cuando las demás personas estén molestas o sean criticonas.
493. Encuentro alivio cuando comparto mis problemas con alguien.
494. Los objetivos más importantes de mi vida están a mi alcance.
495. Creo que las personas deberían guardar sus problemas personales para sí mismas.
496. Actualmente no me siento estresado(a).
497. Me molesta mucho pensar en hacer cambios en mi vida.
498. Mis mayores problemas se deben al comportamiento de alguien cercano a mí.
499. Odio ir al doctor, aun cuando estoy enfermo(a).
500. Aunque no estoy satisfecho(a) con mi vida, nada puedo hacer ahora para cambiarla.
501. Hablar con alguien sobre los problemas y preocupaciones es mucho mejor que tomar drogas o medicinas.
502. Tengo algunos hábitos que son realmente dañinos.

Pase a la página siguiente

503. Cuando los problemas necesitan solución, generalmente dejo que otra persona los resuelva.
504. Reconozco que tengo varios defectos que no seré capaz de cambiar.
505. Estoy tan hart(a) de lo que hago diariamente, que lo único que deseo es deshacerme de todo.
506. Recientemente he pensado en matarme.
507. Con frecuencia me irrita mucho que me interrumpen cuando estoy trabajando.
508. Frecuentemente siento que puedo leer la mente de otras personas.
509. Me pongo nervioso(a) cuando tengo que tomar decisiones importantes.
510. Algunas personas dicen que como demasiado aprisa.
511. Me drogo o me emborracho por lo menos una vez a la semana.
512. He sufrido una pérdida importante en mi vida, de la que nunca podré recuperarme.
513. En ocasiones me molesto y enojo tanto, que no sé qué me pasa.
514. Cuando alguien me pide que haga algo por ellos, me cuesta mucho trabajo decirles que no.
515. Nunca me siento más feliz que cuando estoy solo(a).
516. Mi vida está vacía y sin significado.
517. Tengo dificultades para mantener un trabajo estable.
518. He cometido bastantes errores graves en mi vida.
519. Me enojo conmigo mismo(a) cuando accedo demasiado a los deseos de los demás.
520. Últimamente he pensado mucho en matarme.
521. Me gusta tomar decisiones y asignar trabajo a otros.
522. Aun sin mi familia sé que siempre habrá alguien que me cuide.
523. Me molesta mucho tener que esperar en fila para entrar a restaurantes, cines o eventos deportivos.
524. Nadie lo sabe, pero he tratado de matarme.
525. Todo pasa demasiado rápido a mi alrededor.
526. Sé que soy una carga para otros.
527. Después de un mal día, generalmente necesito algunos tragos para relajarme.
528. Muchos de los problemas que tengo se deben a la mala suerte.
529. A veces me parece que no puedo dejar de hablar.
530. Me he llegado a lastimar o cortar a mí mismo sin saber por qué.
531. Trabajo de más, aun cuando no me lo exigen.
532. Generalmente me siento mejor después de haber llorado.
533. Olvido dónde dejo las cosas.
534. Si pudiera vivir mi vida de nuevo no la cambiaría demasiado.
535. Me enojo mucho cuando la gente de la que dependo no tiene el trabajo listo a tiempo.

Pase a la página siguiente

-
536. Si me enojo, sé con seguridad que me dará dolor de cabeza.
537. Me gusta negociar en situaciones difíciles.
538. La mayoría de los hombres son infieles a sus esposas de vez en cuando.
539. Últimamente he perdido la voluntad de resolver mis problemas.
540. Cuando he estado tomado(a) me he enojado y he roto muebles y platos.
541. Trabajo mejor cuando tengo un plazo fijo que cumplir.
542. Me he enojado tanto con alguien, que he sentido como si fuera a explotar.
543. Algunas veces he tenido pensamientos terribles acerca de mi familia.
544. Algunas personas me dicen que tengo problemas con el alcohol pero no estoy de acuerdo con ellos.
545. Siempre tengo muy poco tiempo para terminar lo que hago.
546. Últimamente, mis pensamientos están más y más relacionados con la muerte y con la vida después de la muerte.
547. Frecuentemente guardo y almaceno cosas que probablemente nunca utilizaré.
548. Me he llegado a sentir tan enojado(a) que he lastimado a otra persona en un pleito a puñetazos.
549. Últimamente siento que me están evaluando en todo lo que hago.
550. Actualmente tengo muy poca relación con mis parientes.
551. En ocasiones me parece escuchar lo que pienso en voz alta.
552. Cuando estoy triste, me ayuda a sentirme mejor visitar a los amigos.
553. Mucho de lo que me pasa ahora parece haberme sucedido con anterioridad.
554. Cuando la vida se pone difícil, quisiera tan sólo rendirme.
555. No puedo entrar solo(a) en un cuarto oscuro, aun en mi propia casa.
556. Me preocupa bastante el dinero.
557. El hombre debería ser el jefe de la familia.
558. El único lugar donde me siento tranquilo(a) es en mi casa.
559. Las personas con las que trabajo no comprenden mis problemas.
560. Estoy satisfecho(a) con la cantidad de dinero que gano.
561. Generalmente tengo la suficiente energía para hacer mi trabajo.
562. Es difícil para mí aceptar cumplidos.
563. En la mayoría de los matrimonios uno o los dos miembros de la pareja son infelices.
564. Casi nunca pierdo el control de mí mismo(a).
565. Últimamente me cuesta mucho trabajo recordar lo que la gente me ha dicho.
566. Cuando estoy triste o deprimido(a), no desempeño mi trabajo como debiera.
567. La mayoría de las parejas casadas no se demuestran mucho afecto.
-

HOJA DE RESPUESTAS

MMPI-2
Inventario multifásico de la personalidad Minnesota-2



Hoja de respuestas
para calificación *manual*

NOMBRE _____

Escolaridad _____ Ocupación _____ Fecha _____

INSTRUCCIONES

No maltrate ni doble esta hoja. Marque con lápiz del No. 2 o 2 1/2. No use pluma ni marcador. Marque su respuesta llenando completamente el círculo que corresponde.

MARQUE ASÍ: ●

No marque así: ⊗ ⊙ ⊖

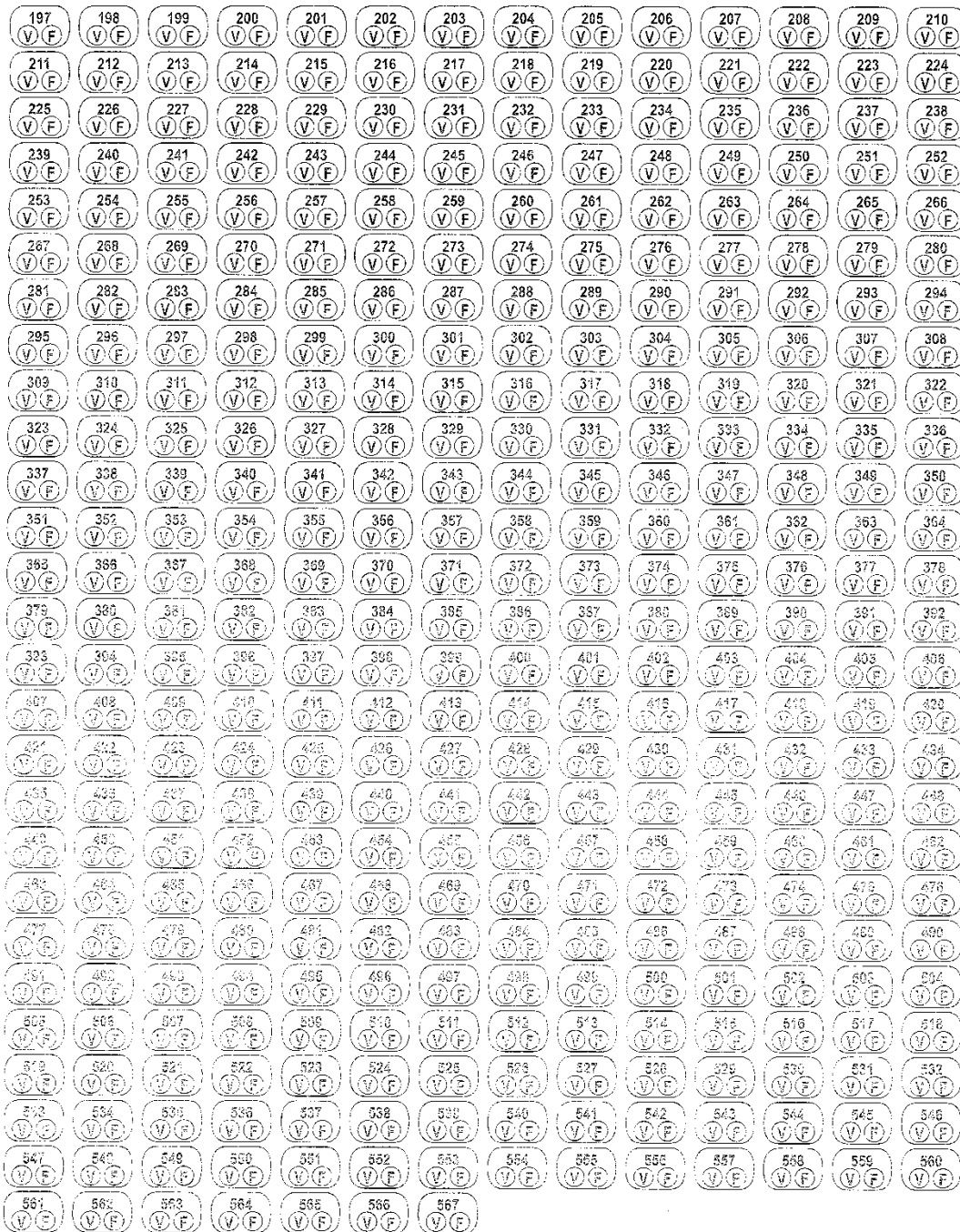
EN CASO DE ERROR, BORRE COMPLETAMENTE.

Número de identificación	<input type="text"/>	Sexo	Escolaridad	A	B
Carrera/Ocupación	<input type="text"/>	Masculino <input type="radio"/>	Primaria <input type="radio"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
Semestre	<input type="text"/>	Femenino <input type="radio"/>	Secundaria <input type="radio"/>	0 0	0 0
Edad	<input type="text"/>	Estado Civil	Bachillerato <input type="radio"/>	1 1	1 1
		Soltero <input type="radio"/>	Profesional <input type="radio"/>	2 2	2 2
		Casado <input type="radio"/>	Posgrado <input type="radio"/>	3 3	3 3
		Unión libre <input type="radio"/>		4 4	4 4
		Divorciado <input type="radio"/>		5 5	5 5
		Separado <input type="radio"/>		6 6	6 6
		Viudo <input type="radio"/>		7 7	7 7
				8 8	8 8
				9 9	9 9

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42
43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56
57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84
85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98
99	100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112
113	114	115	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126
127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140
141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154
155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165	166	167	168
169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182
183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196

D.R. © 1995 por Editorial El Manual Moderno, S.A. de C.V. en coedición y con autorización Universidad Nacional Autónoma de México © 1994 y por University of Minnesota © 1942, 1943, 1970, 1989

PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN



Diseño: Lucio, Monzón y Ampudia

1206

Editorial El Manual Moderno, S.A. de C.V.
Av. Sonora 206, Col. Hipódromo, 06100-México, D.F.

MP
46-3,2

PERFIL DE ESCALAS SUPLEMENTARIAS

PERFIL DE ESCALAS DE CONTENIDO



Inventario multifásico de la personalidad Minnesota-2

Perfil de escalas de contenido

IMP 46-6,3

(normas mexicanas)
Butcher, Graham, Williams y Ben-Porath (1989)

Inventario multifásico de la personalidad Minnesota-2
Copyright © 1988, (renovado, 1970), 1943, 1942.
Este perfil, 1989 por Regents of the University of Minnesota
© 1995; este perfil, 1999 Editorial El Manual Moderno, S.A. de C.V.
En coedición con Universidad Nacional Autónoma de México © 1994
Adaptación al español por E. Lucio
MMPI-2 y "Minnesota Multiphasic Personality Inventory"
son M.R. por University of Minnesota

Dirección: _____
 Ocupación: _____ Fecha de aplicación: _____
 Escolaridad: _____ Edad: _____ Estado civil: _____
 Refendo por: _____
 Clave del perfil: _____
 Iniciales del calificador: _____

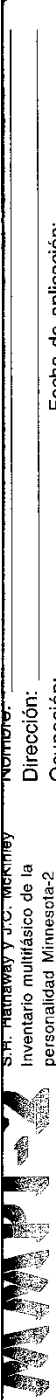
Nota: Este perfil está impreso en morado y negro. NO LO ACEPTE si es de un solo color.

T	ANS	ME	OBS	DEP	SAU	DEL	ENJ	CIN	PAS	PTA	BAE	ISO	FAM	DTR	RTR	T
120																
115																
110						20										
105					35											
100			30										25		25	
95														30		
90						15					20				20	
85		20						20								
80	20		15				15									
75		15									15					
70	15					10							15			
65			10					20		15		18				
60		10					10				10				10	
55	10					5						10				
50			5					15			5					
45	5				5				10						5	
40												5				
35						0										
30	0	0	0	0	0			0					0	0	0	

T ANS ME OBS DEP SAU DEL ENJ CIN PAS PTA BAE ISO FAM DTR RTR T
 Puntuación natural



PERFIL DE ESCALAS BÁSICAS



Perfil de escalas básicas
(Normas mexicanas con K agregada)

Inventario multifásico de la personalidad Minnesota-2
 Copyright © 1989, (renovado, 1970), 1943, 1942.
 Este perfil, 1989 por Regents of the University of Minnesota
 © 1995 Editorial El Manual Moderno, S.A. de C.V.
 En coedición con Universidad Nacional Autónoma de México © 1994
 Adaptación al español por E. Lucio
 MMP-2 v "Minnesota Multiphasic Personality Inventory"
 son M.R. por University of Minnesota

Nombre: _____
 Dirección: _____
 Ocupación: _____ Fecha de aplicación: _____
 Escolaridad: _____ Edad: _____ Estado civil: _____
 Referido por: _____
 Clave del perfil: _____
 Iniciales del calificador: _____
 Nota: Este perfil está impreso en tamaño negro. NO LO ACEPTE si es de un solo color.

Factor K	L	F	K	Hs+5K	D	Hi	Dp+4K	Mf	Po	P1+1K	Es+1K	Mo+.2K	Is	To Tc
1	5	4	2	30	50	55	50	30	75	45	120			
2	15	12	6	45	50	50	50	30	60	70	115			
3	25	14	8	40	45	45	45	25	65	65	105			
4	25	13	10	40	40	40	40	20	50	60	100			
5	25	13	10	35	35	35	35	20	55	60	95			
6	24	12	10	20	20	40	40	20	45	55	90			
7	22	11	9	15	35	30	30	15	40	50	85			
8	21	11	8	10	30	30	30	10	35	45	80			
9	20	10	8	10	25	25	25	10	30	40	75			
10	19	10	8	10	20	20	20	10	25	35	70			
11	18	9	7	10	15	15	15	10	20	30	65			
12	17	9	7	10	10	10	10	10	15	25	60			
13	16	8	6	10	5	5	5	5	10	20	55			
14	15	8	6	5	5	5	5	5	10	20	50			
15	14	7	6	5	5	5	5	5	10	20	45			
16	13	7	5	5	5	5	5	5	10	20	40			
17	12	6	5	5	5	5	5	5	10	20	35			
18	11	6	4	5	5	5	5	5	10	20	30			
19	10	5	4	5	5	5	5	5	10	20	25			
20	9	5	4	5	5	5	5	5	10	20	20			
21	8	4	2	5	5	5	5	5	10	20	15			
22	7	4	2	5	5	5	5	5	10	20	10			
23	6	3	2	5	5	5	5	5	10	20	5			
24	5	3	2	5	5	5	5	5	10	20	0			
25	4	2	1	5	5	5	5	5	10	20	0			
26	3	2	1	5	5	5	5	5	10	20	0			
27	2	1	1	5	5	5	5	5	10	20	0			
28	1	1	0	5	5	5	5	5	10	20	0			
29	0	0	0	5	5	5	5	5	10	20	0			
30	0	0	0	5	5	5	5	5	10	20	0			

Puntuación natural _____
 Puntuación natural ? _____
 Factor K agregado _____



**TABLA DE CONCENTRADO DE DATOS
DE LA MUESTRA**

