

Bibliografía

LAS VÍAS FÉRREAS ENMOHECEN MIENTRAS LAS CARRETERAS CRECEN

Víctor Islas Rivera, *Estructuras y desarrollo del sector transporte en México*, El Colegio de México, México, 1990, 309 páginas.

Esta obra forma parte de un esfuerzo de investigación más amplio sobre la articulación entre el cambio técnico y las transformaciones estructurales en México que el autor lleva a cabo en el marco del Programa sobre Ciencia, Tecnología y Desarrollo de El Colegio de México.

Víctor Islas Rivera evalúa el desempeño del sector transporte en México y sus efectos en el resto de la economía desde 1952 hasta el presente. Se trata sin duda del análisis económico-técnico más exhaustivo que se haya publicado sobre ese tema. Con base en abundantes datos estadísticos, el autor examina distintos aspectos clave de la evolución del transporte interurbano en el período estudiado, entre ellos: su participación en el PIB, la creación de empleos, la productividad, la coordinación y la planeación, la inversión, el papel del Estado (gasto público, política de tarifas, subsidios) y la estructura sectorial (la organización del servicio, las formas de competencia, los niveles de concentración).

Del análisis de Islas Rivera se desprende una serie de conclusiones generales muy importantes sobre el desarrollo del transporte en México durante las últimas cuatro décadas:

- 1) el estancamiento en casi todos los modos, muy especialmente en los ferrocarriles;
- 2) la dispar distribución de la infraestructura de transporte entre las regiones del país;
- 3) la presencia de congestionamientos en las instalaciones durante las temporadas de mayor demanda de servicios (como en 1980), lo que demuestra que se carece de capacidad de respuesta inmediata;
- 4) una participación negativa en la balanza de pagos;
- 5) el desaprovechamiento de la capacidad del sector para "jalar" al resto de la economía, como sucede en otros países, donde el transporte es un factor importante para el desarrollo de las industrias, a las que proveen de insumos;
- 6) una estructura de la rama que combina la ausencia de competencia, ya sea intermodal o dentro de cada modo de transporte, sin que se llegue, estrictamente, al monopolio;

7) la elevada participación de las mermas en los costos monetarios del traslado y de las demoras en el tiempo total de un envío, factores que se traducen en un bajo nivel de servicio;

8) una cautividad real de los usuarios, quienes se muestran muy indiferentes por seleccionar mejor el modo o las tecnologías de transporte, lo cual obedece a que pueden transferir al consumidor las ineficiencias de éste;

9) el escaso desarrollo de tecnologías adecuadas (vehículos y equipo de carga y descarga) para el traslado eficiente y competitivo de las mercancías nacionales, y

10) una mala articulación en el suministro de las tecnologías más recientes en materia de diseño, adaptación o imitación.

Islas Rivera construye este inquietante cuadro a partir del análisis tanto de la situación del sector en su totalidad, como de cada modo de transporte. Se presta atención en particular a los dos medios principales, el ferrocarril y el autotransporte. El autor define este perfil intermodal tomando en cuenta la distribución de la infraestructura, la del equipo y la de las toneladas-kilómetro, al igual que la carga transportada. Asimismo, considera el valor agregado por cada modo de transporte.

En cuanto al primer punto el autor concluye que "mientras la red carretera crece, la red ferroviaria se encuentra estancada desde hace cincuenta años" (p. 56). Al considerar la flota vehicular, señala que el autotransporte tiene una importancia creciente en relación con el ferrocarril. Islas Rivera confirma el predominio ascendente del transporte carretero al examinar la distribución modal de la carga transportada, la distribución de las toneladas-kilómetro y, de forma más notable aún, al considerar el valor agregado que aporta cada modo de transporte. (En 1970 el autotransporte aportaba 74.8%, mientras que el ferrocarril aportaba 8.5%. Esta brecha se agravó sensiblemente en 1986, cuando el primer modo aumentó su contribución a 81% y la del segundo disminuyó a 4.3%.)

Este sesgo intermodal se explica parcialmente a partir de la distribución de la inversión estatal que favorece al autotransporte. Se agrega, sin embargo, que "la disminución del ferrocarril y el aumento del autotransporte en la participación en la carga transportada pueden deberse, también, al efecto combinado de las deficiencias en la organización de las empresas ferroviarias y la relativa mejoría en la organización de las empresas de transporte carretero" (p. 69).

La evidencia cuantitativa lleva al autor a rechazar el argumento de que la industrialización del país y los cambios en la composición de la carga transportada hayan tenido un papel importante en la creciente superioridad del autotransporte frente al ferrocarril. Así, "contrariamente a lo esperado, el ferrocarril es cada vez

más usado para productos industriales y menos para productos agropecuarios" (p. 71).

Más aún, al analizar la dotación regional de transportes Islas Rivera comprueba que ni los ferrocarriles han tendido a favorecer las regiones agrícolas, ni las carreteras y los camiones se han localizado en los estados de mayor producción industrial.

Subsecuentemente, el autor examina de manera sistemática la función del Estado mexicano en el desarrollo del sector desde principios de los años cincuenta y concluye: "Resulta evidente que la falta de inversión ha frenado al sector transporte". En cuanto a cómo se distribuye la inversión pública entre los diversos modos, Islas Rivera corrobora la tendencia a privilegiar al autotransporte. En lo que se refiere al ferrocarril, destacan claramente dos períodos: de 1952 a 1962, en el que contó con casi la mitad de los recursos de inversión, y de 1963 a 1986, cuando su participación fluctuó entre la tercera y la quinta partes de los recursos federales. En los mismos períodos, la inversión en carreteras tuvo un comportamiento contrario al de los ferrocarriles, pues pasó de un promedio de 42% en 1952-1962, a 50% de 1963 a 1986, contando incluso en algunos años con casi tres cuartas partes de la inversión pública del sector. Esta tendencia de asignar más recursos al transporte carretero y cada vez menos al ferrocarril (que ha llevado a que, en el período, el primer medio haya recibido 1.5 veces lo otorgado al segundo) resulta aún más desproporcionada si se considera que en el primero la inversión pública es para infraestructura (caminos y puentes), y en el segundo se destina tanto a las vías como al equipo y las instalaciones fijas. De esta manera, los recursos que realmente llegan para construcción de vías resultan muy bajos si se toman en cuenta los que se dirigen a la construcción de carreteras (en 1977 la inversión en vías férreas fue siete veces menor que la destinada a carreteras).

Con base en la relación entre la inversión y el tonelaje, Islas Rivera añade que el autotransporte rebasa por mucho al ferrocarril en los incrementos de la productividad de la inversión. Atinadamente señala que aunque se pudiera pensar que lo último explica la racionalidad de la política de inversión gubernamental, en realidad es muy probable que la escasez de recursos haya contribuido de forma crítica a reforzar la inferioridad de los ferrocarriles frente al autotransporte.

El autor también estudia los efectos de la política regulatoria en las tarifas de los dos medios de transporte. Al desglosar los productos y egresos promedio, así como los resultados financieros de las empresas transportistas, llega a las siguientes conclusiones:

1) la situación de las empresas de carga es desigual: deficitaria en los ferrocarriles y superavitaria en el autotransporte;

2) el incremento real de las tarifas ferroviarias ha quedado a la zaga de las del autotransporte;

3) los usuarios del transporte carretero pagaron en 1975 por cada tonelada 28% más que en 1955, mientras que en el caso del ferrocarril pagaron 34% menos. Cabe señalar que este resultado implica que el factor "cobro de servicio" no explica la creciente participación del autotransporte en las actividades del sector;

4) en ambos modos de transporte los egresos han crecido a menor ritmo que los ingresos, aunque la diferencia es más fuerte en el autotransporte, y

5) el mayor incremento de los ingresos del autotransporte en relación con los del ferrocarril y el importante papel de los salarios en los egresos, son los elementos que explican la situación financiera de ambos modos.

En resumen, el sistema de tarifas, "por un lado, logró el objetivo de permitir para el autotransporte un rendimiento que recupera la inversión, con la consecuente expansión y la posible mejora de servicios; por otro, asignó a los ferrocarriles la tarea de motivar el desarrollo de ciertas actividades económicas, aunque ello implique un déficit en la explotación que no se compensa y lo convierte en un servicio deficiente" (pp. 162-163).

En cuanto a la estructura o la organización industrial de la rama, el análisis de Islas Rivera se limita a la situación actual y no rinde resultados definitivos. Señala que mientras la competencia (sobre todo la desleal, ejercida por operarios "fuera de la ley") es muy intensa en el autotransporte, ésta es inexistente en los ferrocarriles porque se trata de un monopolio del Estado. Asimismo, concluye que la competencia intermodal en México es muy limitada, aunque agrega que "la creciente participación del autotransporte en el total de toneladas manejadas es un reflejo de la competencia entre este modo y los restantes, y casi puede decirse que es una competencia desleal, pues mientras que el transporte carretero ha sido especialmente promovido, los restantes modos no han contado con los recursos necesarios" (p. 153).

El autor finaliza su trabajo con algunas consideraciones sobre los instrumentos de política del transporte. Insiste en la necesidad de "armonizar las acciones en materia de tarifas, subsidios, régimen fiscal, inversión pública y privada, etc., con el fin de no introducir ineficiencias. En particular, éste puede ser el caso de la desigual situación financiera de los modos carretero y ferroviario que afecta especialmente a este último..." (p. 235).

Se insiste cada vez más en los medios de difusión de amplia cobertura y, desde luego, en las revistas especializadas, en que el transporte será uno de los sectores clave para el buen funcionamiento de la economía mexicana en condiciones de apertura y de libre comercio. De ahí que el llamado de atención de Islas Rivera para que se ponga más interés en el sistema de transporte mediante mejores estudios y una planeación eficaz del sector no está en manera alguna fuera de lugar. Por supuesto, lograr ese objetivo requiere, como también señala el autor, "aumentar la cantidad de recursos y la intervención del Estado, con el fin de que este sector cumpla, de una forma cada vez mejor, su papel en el desarrollo económico de México" (p. 236).

La obra concluye con cuatro útiles anexos y un *Post-Scriptum*. Los primeros son fundamentalmente de carácter metodológico y comprenden la "encuesta a usuarios y transportistas", precedida de los objetivos e hipótesis del proyecto de investigación más amplio, en el cual se enmarca el presente libro, y unas "simulaciones con la matriz de insumo-producto" relativas al sector. En el *Post-Scriptum* se pone al día la información en cuanto a las medidas más recientes de desregulación implantadas por el Gobierno federal después de concluida la investigación de Islas Rivera. Como en todo el trabajo, también en esta "coda" se adopta un muy saludable tono crítico que hace aún más valiosa esta contribución al mejor conocimiento de un sector fundamental como es el del transporte.

Arturo Grunstein Dickter

obras recibidas

- BID-Centro de Desarrollo de la OCDE
El impacto de los proyectos de desarrollo sobre la pobreza, OCDE, París, 1989, 111 páginas.
- Ilán Bizberg
Estado y sindicalismo en México, El Colegio de México, México, 1990, 390 páginas.
- Centro de Comercio Internacional UNCTAD/GATT
Manual de distribución física de las mercancías para la exportación, Ginebra, 1988, XVI + 265 páginas.
- CTM-CSES-CESCD/OIT/FES
Participación sindical, nuevas tecnologías, productividad y salario, cuaderno 1 de la serie Los Trabajadores en la Modernización Productiva, CTM-CSES/OIT, México, 1990, 193 páginas.
- Rómulo Chumacero
La insatisfacción laboral como problema económico y social, Instituto Latinoamericano de Investigaciones Sociales, La Paz, 1990, 90 páginas.
- Alejandro Ibarra Yúnez
Los bloques comerciales y su impacto en México, Instituto Mexicano de Ejecutivos de Finanzas, A.C., México, 1990, X + 122 páginas.
- Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos
La apertura de México al Pacífico, México, 1990, 163 páginas.
- Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos (coord., comp. y ed.)
Memoria del Foro de Consulta sobre los Factores Externos y el Contexto Internacional, México, 1989, 254 páginas.
- Luis Fernando Lara
Dimensiones de la lexicografía. A propósito del Diccionario del español de México, serie Jornadas, núm. 116, El Colegio de México, México, 1990, 249 páginas.
- Peter Lindlein
"Smart is Beautiful". Pequeña industria, productividad y desarrollo en el Perú, Fundación Friedrich Ebert, Lima, 1989, 40 páginas.
- Alfonso Mercado
La tecnología asistida por computadora en México y sus implicaciones laborales y educativas, Informe de Investigación, núm. 88, Instituto Internacional de Planeación de la Educación, París, 1990, XXIV + 294 páginas.
- Lorenzo Meyer (comp.)
México-Estados Unidos, 1988-1989, El Colegio de México, México, 1990, 144 páginas.
- Ministerio de Minas y Energía (Colombia)
Estadísticas del sector minero-energético, 1940-1989, Bogotá, 1990, 214 páginas.
- Miwako Okura, Ryuji Oki y Yoshie Awaihara
Curso intensivo de japonés para hispanohablantes (primera parte), 2a. ed. corregida y aumentada, El Colegio de México, México, 1990, 277 páginas.
- James F. Petras y Morris H. Morley
El socialismo cubano: la rectificación y el nuevo modelo de acumulación, Cuadernos de Política Internacional, núm. 52, Instituto Matías Romero de Estudios Diplomáticos, México, 1990, 50 páginas.
- Jorge O. Rodríguez
La industria del cigarrillo, documento de trabajo núm. 89, Gerencia de Investigaciones Económicas, Banco Nacional de Desarrollo, Buenos Aires, 1990, 26 páginas (mimeo.).
- Horst Siebert (ed.)
Reforming Capital Income Taxation, Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel, J.C.B. Mohr (Paul Siebeck), Tübinga, 1990, 298 páginas.
- Nakamura Takajusa
Economía japonesa: estructura y desarrollo, El Colegio de México, México, 1990, 428 páginas.
- Blanca Torres (coord.)
¿Un enfoque útil para el análisis de las relaciones México-Estados Unidos?, El Colegio de México, México, 1990, 310 páginas.
- Kurt Unger
Las exportaciones mexicanas ante la reestructuración industrial internacional. La evidencia de las industrias química y automotriz, El Colegio de México y Fondo de Cultura Económica, México, 1990, 284 páginas.
- Christian Wilhelms
Mercado y marketing en la República Federal de Alemania. Guía de la exportación para países en desarrollo, 2a. ed. revisada, Ministerio Federal de Cooperación Económica, Sociedad Alemana de Cooperación Técnica, Bonn, 1989, 245 páginas.
- Francisco Zapata
Ideología y política en América Latina, serie Jornadas, núm. 115, El Colegio de México, México, 1990, 299 páginas. □

Esta sección tiene un carácter meramente informativo. El lector interesado en alguna de las obras aquí incluidas deberán dirigirse a librerías, bibliotecas o, en su caso, a la editorial respectiva.