

## *Los puertos mexicanos ante el reto de la modernización*

**A** la luz de la globalización económica y la apertura de los mercados, los sistemas de comunicaciones y los medios de transporte han cobrado mayor relevancia. En el nuevo entorno de competencia la infraestructura y los servicios económicos básicos representan elementos cruciales. Es el caso de los puertos y servicios inherentes, como el manejo de mercancías, cuyo desarrollo moderno exige una integración logística y un transporte multimodal funcionales que agilicen el intercambio de un país con sus socios del exterior.

En México la actividad portuaria experimenta una profunda transformación que incluye, entre otros aspectos, el remplazo de las bases legales y operativas vigentes durante varios decenios. Por largo tiempo los puertos mexicanos han permanecido a la zaga de los adelantos tecnológicos y el mejoramiento de los métodos operativos. El uso intensivo de la mano de obra y la persistencia de un sistema laboral estratificado poco flexible, por ejemplo, inhibieron la utilización de equipo técnico más avanzado. Otros obstáculos para el progreso sectorial han sido la concentración de carga en algunos puertos, el uso ineficiente de los recursos disponibles y el control monopólico tanto de los servicios conexos de transporte terrestre cuanto de las maniobras portuarias.

Como parte de la estrategia modernizadora fincada en la revisión del papel del Estado en la economía y la ampliación de los espacios de actividad para el sector privado, entre otras acciones, a principios de junio de 1991 se promulgó un nuevo reglamento de maniobras en zonas portuarias fe-

derales que alentó la creación de empresas de transporte multimodal y el uso de contenedores para agilizar las actividades de comercio internacional.<sup>1</sup>

La firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte marcó un verdadero hito en la evolución de la actividad en México. En él se establecieron las bases para la inversión directa estadounidense y canadiense en instalaciones y servicios portuarios, como los de muelles, grúas, terminales y estibas.

El 19 de julio de 1993 se promulgó una nueva Ley de Puertos que abrió paso a la participación privada en el manejo de los puertos, con el doble propósito de eliminar los obstáculos institucionales para la modernización portuaria e instaurar un régimen más congruente con la liberación pactada con las potencias norteamericanas. De manera complementaria, en enero de 1994 se autorizaron la navegación de altura de buques internacionales y la participación foránea en el tráfico de cabotaje de cruceros turísticos.

### NUEVOS VIENTOS EN EL PAISAJE PORTUARIO

**M**éxico ocupa el tercer lugar mundial en longitud de litorales y cuenta con 73 puertos, de los cuales 39 se encuentran en el litoral del Pacífico y 34 en las costas atlánticas del Golfo de México y el Caribe.

1. Unidad de la Crónica Presidencial, *Crónica del gobierno de Carlos Salinas de Gortari, 1988-1994. Síntesis e índice temático*, Presidencia de la República-Fondo de Cultura Económica, México, 1994, p. 161.

De acuerdo con el tipo de navegación, existen dos grandes clases de puertos: los de altura, para embarcaciones en travesía entre puntos nacionales e internacionales y por lo regular vinculadas con el comercio exterior, y los de cabotaje, para embarcaciones que operan en los litorales nacionales y se encuentran más ligadas con el tráfico interno.<sup>2</sup> Desde luego, no pocos funcionan como puertos mixtos.

Por sus instalaciones y servicios, los puertos se clasifican en: *i*) comerciales, dedicados fundamentalmente al movimiento de mercancías y el tránsito de pasajeros; *ii*) industriales, donde la actividad preponderante es el manejo de productos relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal; *iii*) pesqueros, utilizados por embarcaciones vinculadas con la captura y transformación de la industria pesquera, y *iv*) turísticos, que atienden en especial a cruceros recreativos y la actividad de marinas (véase el cuadro).

Las instalaciones portuarias pueden ser públicas, al servicio de quien lo solicite, y particulares, cuando el titular las destina para sus propios fines o los de terceros mediante contrato. Sin embargo, los terrenos y aguas integrantes del recinto portuario (zona federal destinada al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios) se consideran como bienes de dominio público, al igual que las obras adquiridas o construidas por el gobierno federal.

El país cuenta con unos 110 kilómetros de muelles, de los cuales 45% se localiza en las

2. *Diario Oficial*, 19 de julio de 1993.

costas del Pacífico y 55% en las del Golfo de México y el Caribe. Se estima que 35% de la longitud total de muelles se destina al movimiento comercial; 27% al de la pesca; 21% a la actividad turística, y el restante 17% al uso de la Armada y astilleros.

La nueva Ley de Puertos permite que el capital privado participe en el manejo de los puertos mediante concesiones de administración portuaria integral (API), cuyo funcionamiento ha sustituido paulatinamente al organismo público Puertos Mexicanos como administrador e impulsor de los puertos.<sup>3</sup> Las concesiones, hasta por 50 años, se confieren por medio de licitaciones públicas a sociedades mercantiles mexicanas. La participación foránea, conforme a lo dispuesto en la legislación respectiva, puede ascender hasta 49% del capital de la sociedad a cargo de la API.

Las concesiones se otorgan para el aprovechamiento de los bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en ellos y la prestación de servicios portuarios. Las empresas concesionarias actúan como operadoras en el caso de las instalaciones portuarias,<sup>4</sup> mientras que lo hacen como prestadoras en el renglón de los servicios.<sup>5</sup>

#### ATRAQUE DE LA PRIVATIZACIÓN

Según datos recientes de la Dirección de Marina Mercante,<sup>6</sup> en 1994 se otorgaron 62 concesiones portuarias y entraron en operación 19 API en los principales puertos (véase el mapa). El establecimiento de las API se planeó en dos fases. Durante la primera, aún en proceso, las autoridades deben suscribir el capital de la administración portuaria, al tiempo que cada API adquiere autonomía para determinar las políticas y acciones pertinentes para la autosuficiencia financiera de los puertos. En la segunda etapa, una vez que

3. Según la ley, la API existirá "cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos".

4. Estas instalaciones comprenden las obras de infraestructura o edificaciones construidas en un puerto o fuera de él para atender embarcaciones, prestar servicios portuarios o construir y reparar embarcaciones.

5. Tales servicios son los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias para atender a embarcaciones, transferir carga o transbordar pasajeros. Entre ellos figuran las operaciones de remolcadores y grúas, las labores de señalamiento marítimo, la telefonía costera.

6. Dirección de Marina Mercante de la SCT, "Los puertos mexicanos: inversión para el futuro", México, 1994.

#### PUERTOS NACIONALES POR ENTIDAD FEDERATIVA Y FUNCIÓN

	Comercial	Pesquera	Turística	Petrolera	Terminal especializada
<i>Pacífico</i>	15	20	13	9	5
<i>Baja California</i>					
Ensenada	•	•	•	—	—
Isla Cedros	•	•	—	—	•
San Felipe	—	•	—	—	—
El Sauzal	—	•	—	—	—
Rosarito	—	—	—	•	—
<i>Baja California Sur</i>					
San Carlos	•	—	—	—	—
Cabo San Lucas	—	—	•	—	—
Pichilingue	•	—	—	—	—
La Paz	—	—	•	•	—
San Marcos	•	—	—	—	—
San Juan de la Costa	•	—	—	—	•
Santa Rosalía	—	—	•	—	—
Puerto Escondido	—	•	•	—	—
Matancitas	—	•	—	—	—
Santa María	•	—	—	—	—
<i>Sonora</i>					
Guaymas	•	—	—	•	•
Puerto Peñasco	—	—	—	•	—
San Carlos	—	—	•	—	—
Yavaros	—	•	—	—	—
Paraje nuevo	—	•	—	—	—
<i>Sinaloa</i>					
Topolobampo	•	•	—	•	—
Mazatlán	•	•	•	•	—
La Reforma	—	•	—	—	—
El Castillo	—	•	—	—	—
<i>Nayarit</i>					
San Blas	—	•	—	—	—
La Cruz de Huanacaxtle	—	•	—	—	—
Nuevo Vallarta	—	—	•	—	—
<i>Jalisco</i>					
Barra de Navidad	—	—	•	—	—
Puerto Vallarta	—	—	•	—	—
<i>Colima</i>					
Manzanillo	•	•	•	•	•
<i>Michoacán</i>					
Lázaro Cárdenas	•	—	—	•	•
<i>Guerrero</i>					
Acapulco	•	—	•	•	—
Zihuatanejo	—	•	•	—	—
Vicente Guerrero	—	•	—	—	—
<i>Oaxaca</i>					
Salina Cruz	•	•	—	•	—
<i>Chiapas</i>					
Puerto Madero	•	•	—	—	—
<i>Golfo</i>	9	22	8	11	2
<i>Tamaulipas</i>					
Altamira	•	—	—	—	•
El Mezquital	—	•	—	—	—
La Pesca	—	•	—	—	—
Tampico	•	•	—	—	—
Ciudad Madero	—	—	—	•	—
<i>Veracruz</i>					
Tuxpan	•	•	—	•	—
Tamianhua	—	•	—	—	—
Tecoluta	—	•	—	—	—
Veracruz	•	•	•	•	•

	Comercial	Pesquera	Turística	Petrolera	Terminal especializada
Alvarado	-	•	-	-	-
Coatzacoalcos	•	-	-	-	-
Pajaritos	-	-	-	•	-
Nanchital	-	-	-	•	-
Minatitlán	-	-	-	•	-
Rabón Grande	-	-	-	•	-
<i>Tabasco</i>					
Dos Bocas	-	-	-	•	-
Sánchez Magallanes	-	•	-	-	-
Frontera	-	•	-	-	-
<i>Campeche</i>					
Ciudad del Carmen	-	•	-	-	-
Lerma	-	•	-	•	-
Cayo Arcas	-	-	-	•	-
<i>Yucatán</i>					
Progreso	•	-	•	•	-
Yukulpetén	-	•	•	-	-
Celestun	-	•	-	-	-
Telchac	-	•	-	-	-
Dzilam de Bravo	-	•	-	-	-
El Cuyo	-	•	-	-	-
Río Lagartos	-	•	-	-	-
San Felipe	-	•	-	-	-
<i>Quintana Roo</i>					
Isla Mujeres	•	-	•	-	-
Puerto Morelos	•	•	-	-	-
Cancún	-	-	•	-	-
Cozumel	•	-	•	-	-
Chetumal	-	•	•	-	-
Playa del Carmen	-	-	•	-	-
Puerto Juárez	-	•	-	-	-
<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>42</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>7</b>

Fuente: Dirección de Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

éstos se consoliden como empresas rentables, las acciones representativas del capital social se licitarán entre los particulares.

Cabe señalar que la concesión de API hasta por 50 años se puede prolongar por un plazo igual, tan pronto concluya el primer período. Los muelles especializados en el manejo de contenedores se concesionarán por un período de 20 años, mientras que los muelles de usos múltiples por uno de 15 años. Cada API tiene facultades para ejercer la gestión global del puerto e, incluso, para evaluar la cesión parcial de derechos a terceros.

La ley prevé el establecimiento de una Comisión Consultiva del Puerto, con representantes de los gobiernos estatales y municipales, las cámaras regionales de industria y comercio, los usuarios, los sindicatos y la propia administración del puerto. Ese órgano colegiado se encargará de elaborar recomendaciones sobre las reglas de operación, las tarifas, las orientaciones del programa y la coordinación entre los administradores, los operadores y los prestadores de servicios para garantizar la eficiencia portuaria.

En el D.O. del 23 de febrero de 1995 se dieron a conocer las bases de los concursos para otorgar contratos de cesión de las terminales de usos múltiples, así como las especializadas en contenedores, en los cuatro puertos más importantes del país: Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Veracruz y Altamira. Los ganadores de los concursos de las terminales de usos múltiples podrán usarlas y explotarlas durante 15 años, tiempo en que brindarán una contraprestación de servicios a la API. Respecto a las terminales de contenedores, se estipula un plazo de concesión de 20 años. En ambos casos los adjudicatarios deben establecer un contrato de compraventa por concepto de los elementos para prestar los servicios en los muelles.

Para abrir paso a la administración portuaria privada, en 1994 se inició la desaparición de Puertos Mexicanos (organismo desconcentrado que se creó a fines de marzo de 1989 para asumir la administración directa de los 22 puertos mexicanos principales).

A la par de dicho proceso de extinción, la Dirección de Puertos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ha buscado

consolidar el modelo de las API. Los cambios en la estructura institucional se orientan a encauzar la actividad portuaria por dos vías: i) la aplicación de reglas operativas y programas maestros de los puertos, a cargo de las autoridades del ramo y las capitanías de puertos, y ii) la operación, administración y cesión de derechos a terceros en el marco de la API (véase el diagrama).

### PERFIL DE CUATRO PUERTOS

Alrededor de 80% del volumen total del comercio exterior de México pasa por los 22 principales puertos del país. En 1993 la infraestructura portuaria movió casi 180 millones de toneladas de carga, de las cuales 67% correspondió a petróleo o derivados y 17% a otros minerales. El restante 16%, alrededor de 29 millones de toneladas, correspondió a carga general movida en los cuatro puertos más importantes y cuya característica común es contar con terminales especializadas en el manejo de contenedores.<sup>7</sup>

El puerto Lázaro Cárdenas es eminentemente industrial. Su radio de acción abarca el centro del país y la costa oeste de Estados Unidos, Canadá, el istmo centroamericano y América del Sur, así como el resto de la Cuenca del Pacífico. Cabe destacar que cuenta con una terminal especializada para graneles agrícolas y dos posiciones de atraque para carga general.

El puerto de Manzanillo, con vocación comercial, enlaza el intercambio de la región centrooccidental del país y la Cuenca del Pacífico en general. Además de la terminal para contenedores, su infraestructura incluye ocho posiciones de atraque para el manejo semiespecializado de contenedores, carga general y graneles.

El puerto de Altamira, con orientación industrial, tiene un espacio de influencia que comprende la parte noreste de México, el Caribe y la costa este de Estados Unidos, Canadá, el istmo centroamericano y América del Sur, así como algunos puntos de Europa y África. Su terminal especializada en el manejo de contenedores tiene ocho posiciones de atraque.

El puerto de Veracruz, con un perfil básicamente comercial, cuenta con un campo de actividad que se extiende a la región central mexicana, la Cuenca del Caribe y las costas atlánticas de América, Europa y África. Tiene terminales para el manejo de contenedores y graneles agrícolas, cemento y fluidos, así como 11 posiciones de atraque para el manejo de carga en general.

Las vías de comunicación terrestre que enlazan a esos cuatro puertos con el interior del país forman parte de la red central carre-

7. *Ibid.*

tera y ferroviaria. No es una exageración afirmar que el crecimiento de los puertos y las vías de enlace refleja el progreso general de la economía mexicana (véase el mapa anexo).

**LAS TRAVESÍAS PENDIENTES**

Los empeños de modernización del sistema portuario mexicano apuntan hacia el mejoramiento de la eficiencia operativa, la superación del rezago acumulado en infraestructura, la construcción de terminales especializadas de carga y la desregulación del sector. Es claro que los puertos más eficientes son los más rentables, ofrecen los mejores servicios y cuentan con los sistemas de comunicación y traslado de mercancías más rápidos y de menor costo.

Es menester impulsar el desarrollo de tres áreas claves para la competitividad de los

puertos mexicanos. Una concierne a las transformaciones técnicas de acuerdo con las especificaciones del tipo de carga. Desde la construcción del primer barco contenedor en 1950 a la fecha se distinguen cuatro generaciones de navíos cada vez más grandes. La aparición de buques especializados en diferentes tipos de carga (granel, fluidos, etc.), por ejemplo, ha influido en la tipología de los puertos, al convertir a unos en grandes concentradores y a otros en alimentadores.

De igual modo, la creciente presencia de buques de gran calado y enorme capacidad de carga exige la adaptación de los servicios portuarios (como las operaciones con dragas, equipos de carga y tractores).

Otra se relaciona con la infraestructura de transporte terrestre. El desarrollo de la actividad portuaria exige el funcionamiento de un sistema de carreteras y ferrocarriles que enlace con eficiencia los principales

centros industriales y comerciales con las salidas naturales del país, sobre todo en dirección de Estados Unidos y Canadá.

A la par con el trazo de mejores rutas terrestres, es necesario el uso creciente de trenes unitarios con mayor capacidad de carga de granos, materias primas y otros productos. Ya se utilizan carros portacontenedores de doble estiba.

En el transporte carretero empiezan a proliferar los automotores para carga pesada con doble y triple remolque, así como el servicio de transporte para menos de un carro; éste se refiere a los centros de consolidación de carga, donde se adapta el tamaño del embarque a camiones de gran capacidad para recorridos largos y se usan vehículos ligeros para colecta y distribución en las zonas urbanas.

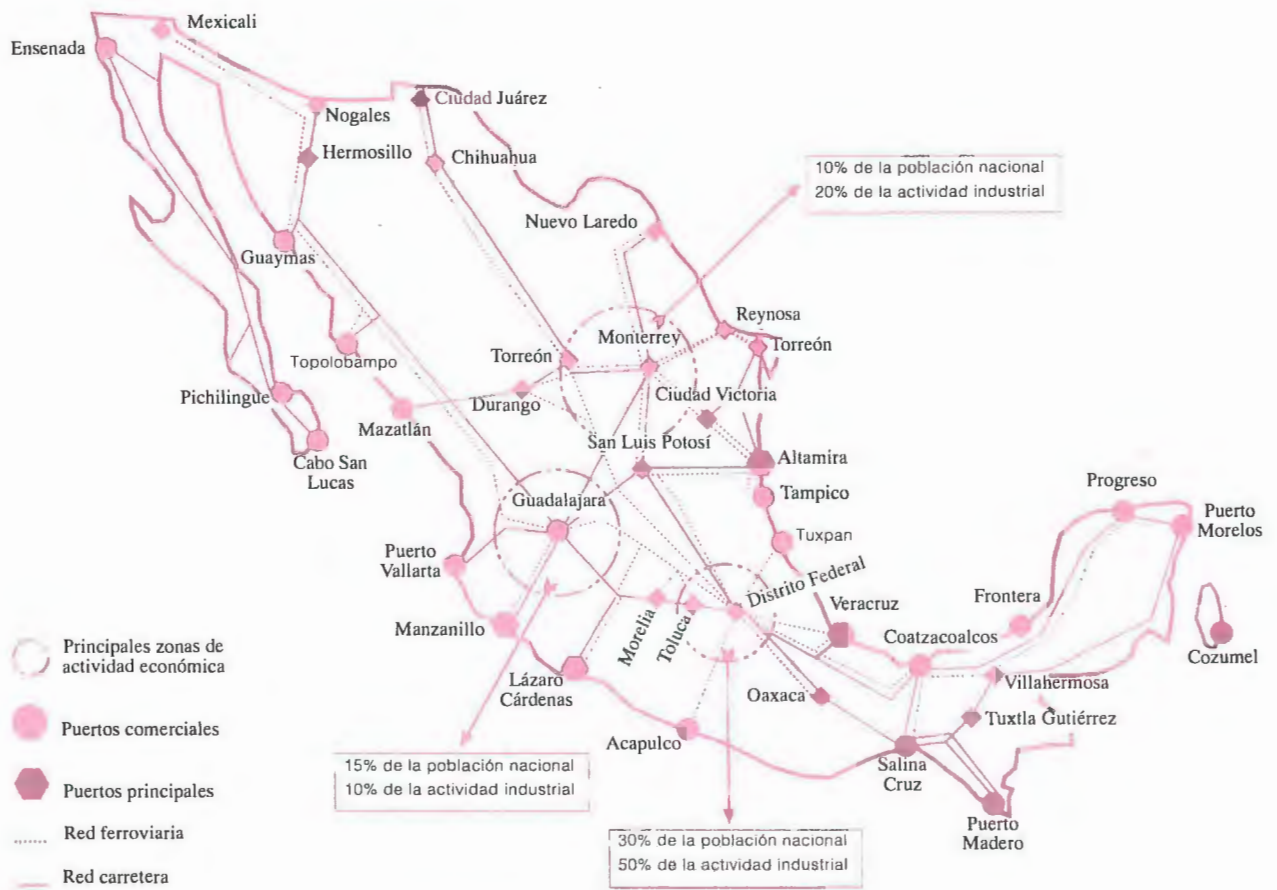
A estos factores técnicos se suman los problemas laborales que en mayor o menor medida se presentan en los puertos mexica-

**NUEVO MODELO DE ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL**



Fuente: Dirección de Marina Mercante. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

PUERTOS Y PRINCIPALES VÍAS TERRESTRES



Fuente: *Puertos Mexicanos*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

nos: exceso de mano de obra, escasa calificación laboral, baja productividad y resistencias inerciales que frenan el desarrollo de habilidades para manejar equipo más avanzado y lograr la polivalencia de los trabajadores.

Finalmente, el halo modernizador y la privatización del sistema portuario no deben marchar al margen de una estrategia de desarrollo regional que favorezca la descentralización y aliente la diversificación de las

relaciones comerciales del país con el resto del mundo.

María Antonieta Pérez Escobedo

recuento nacional

ASUNTOS GENERALES

Programa de ocupación temporal

El 17 de marzo pasado el presidente Ernesto Zedillo anunció el Programa Especial de Empleo Temporal para generar, mediante

inversiones por 1 700 millones de nuevos pesos, de 550 000 a 600 000 puestos de trabajo en 35 regiones de 27 entidades federativas. En el medio rural se prevén acciones de mejoramiento de caminos, tareas de reforestación y obras de conservación del suelo y el agua.

Cambios metodológicos en los índices de precios

A fin de mejorar la medición de los índices de precios, el 24 de marzo el Banco de México notificó en el D.O. que el nuevo año base de presentación de los cálculos será 1994 (en

lugar de 1978). Asimismo, el número de ciudades tomadas como muestra aumentará de 35 a 46 y el de los productos de la canasta genérica considerada pasará de 302 a 313.

**Nuevos salarios mínimos**

El 30 de marzo se determinó un incremento de 12% en las remuneraciones mínimas generales y profesionales a partir del 1 de abril. De acuerdo con la resolución de la CNSM, en el área geográfica A el salario mínimo diario en nuevos pesos será de 18.30; en la B, de 17.00, y en la C, de 15.44.

**INDICADORES FINANCIEROS EN MARZO DE 1995**

	Día 1	Día 31
Tipo de cambio <sup>1</sup>	5.92	6.75
Reservas internacionales <sup>2</sup>	—	6 489
Costo porcentual promedio de captación	35.95	56.82
Tasa de interés interbancaria de equilibrio a 28 días	—	88.46
Índice de precios y cotizaciones de la Bolsa Mexicana de Valores	1 549	1 823

1. Promedio interbancario del precio de venta del dólar en nuevos pesos. 2. Millones de dólares.

**Inflación trimestral de 14.5%**

El Banco de México informó el 7 de abril que los precios al consumidor aumentaron 5.9% durante marzo, con lo cual la inflación acumulada en el primer trimestre de 1995 ascendió a 14.5% y la anualizada a 20.4%. El INPP, sin incluir el crudo de exportación, creció 5.5, 16.7 y 23.3 por ciento, respectivamente.

**ÍNDICE NACIONAL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (VARIACIÓN PORCENTUAL EN MARZO DE 1995)**

Índice general	5.9
Alimentos, bebidas y tabaco	4.9
Ropa y calzado	3.9
Vivienda	4.2
Muebles y enseres domésticos	6.4
Salud y cuidado persona	4.8
Transporte	13.9
Educación y esparcimiento	2.6
Otros servicios	3.7

**SECTOR AGROPECUARIO Y PESCA**

**Acciones en favor del agro**

El titular de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural, Francisco Labastida Ochoa, anunció el 11 de marzo un paquete de medidas en apoyo al campo. Entre ellas figuran la autorización de un aumento de 42% en los productos agropecuarios, excepto en los subsidiados; la fijación del precio del maíz por regiones; el congelamiento del precio del amoníaco, y un subsidio de 20% en las tarifas eléctricas en 12 estados del norte y el centro del país.

**SECTOR INDUSTRIAL**

**Nueva planta siderúrgica**

El 9 de marzo entró en operación en Monterrey la nueva planta de aceros planos de Hylsamex, con una capacidad productiva de 750 000 toneladas por año. La obra se inició en octubre de 1993 y tuvo un costo total de 400 millones de dólares.

**Fábrica de radiolocalizadores en Chihuahua**

Voceros de la transnacional Motorola Inc. anunciaron el 20 de marzo una inversión de 50 millones de dólares para construir una planta de radiolocalizadores en la ciudad de Chihuahua. Los trabajos comenzarán en junio venidero y se espera concluirlos a mediados de 1996.

**Interés preferencial para empresas pequeñas**

Nafin anunció el 24 de marzo un tipo de interés preferencial en créditos para las empresas micro, pequeñas y medianas. La "tasa Nafin", también aplicable en operaciones de refinanciamiento, se determinará cada mes con base en el costo de fondeo de la institución: para abril se fijó en 60.19 por ciento.

**COMERCIO EXTERIOR**

**Reglas para el comercio con socios latinoamericanos**

Los días 13, 14 y 15 de marzo la SHCP dio a conocer en el D.O. las resoluciones que establecen las reglas generales para aplicar las disposiciones en materia aduanera de los tratados de libre comercio de México con Colombia y Venezuela, Costa Rica y Bolivia, respectivamente.

**Superávit en el comercio con Estados Unidos**

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público y el Departamento de Comercio de Estados Unidos informaron el 22 de marzo que México obtuvo un superávit de 864 millones de dólares en el comercio bilateral durante enero último. El valor total del intercambio ascendió a 4 173 millones de dólares (cifra 135.5% mayor que en igual mes de 1994), mientras que la participación de las exportaciones mexicanas en las importaciones estadounidenses llegó a 7.7 por ciento.

**Lucha contra el contrabando**

El 23 de marzo los titulares de la SHCP, la SCT, la Secretaría de Gobernación, la Secretaría de Contraloría y Desarrollo Administrativo y la Procuraduría General de la República firmaron un acuerdo de coordinación para prevenir y combatir el contrabando. Durante el acto se anunció que un comité conjunto se encargará de definir las políticas en la materia, así como de coordinar las acciones respectivas.

**Más envíos de cerveza a Estados Unidos**

El Instituto de la Cerveza informó el 28 de marzo que las ventas de cerveza mexicana al mercado estadounidense crecieron 50% en enero último, respecto al mismo mes de 1994. El volumen de las exportaciones ascendió a casi 17.1 millones de litros, de suerte que México se convirtió en el segundo proveedor más importante de Estados Unidos.

**Reglas para las importaciones de automotores usados**

En el D.O. del 29 de marzo se publicó un acuerdo de la Secofi en que se precisan las condiciones para la importación de automotores usados y su permanencia en la franja fronteriza del país.

**Dinamismo del comercio con Chile**

La representación diplomática de Chile en México informó el 31 de marzo que el valor del comercio bilateral aumentó de 181.7 millones de dólares en 1991 a 466.4 millones en 1994, merced a un incremento de 90.8% en las exportaciones mexicanas y de 91% en las chilenas. Tal desempeño se atribuyó, en gran medida, al Acuerdo de Complementación Económica entre Chile y México, vigente desde 1992.

**FINANCIAMIENTO EXTERNO****Entendimiento con el Banco Mundial y el BID**

La SHCP anunció el 9 de marzo un entendimiento con el Banco Mundial y el BID para el desembolso de asistencia financiera especial por 3 250 millones de dólares, de los cuales el primero aportará 2 000 millones y el organismo regional la cantidad restante. Con los recursos se apoyará el fortalecimiento del sistema financiero, así como la instrumentación de programas sociales. El crédito tiene un período de amortización de 15 años, con 3 de gracia, y una tasa anual de interés de 7.09% que se ajustará cada 6 meses.

**Autorización para contratar financiamiento**

En el *D.O.* del 22 de marzo se publicó un decreto que autoriza al Ejecutivo Federal a contratar créditos o emitir valores en el exterior, con las garantías previstas, en el marco de los acuerdos financieros suscritos el 21 de febrero último con el gobierno de Estados Unidos.

**SECTOR FISCAL Y FINANCIERO****Intervención gerencial del Grupo Asemex-Banpaís**

Por incurrir en diversas irregularidades, como faltantes de capital y reservas, el 3 de marzo la Comisión Nacional Bancaria y la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas decretaron la intervención gerencial de la sociedad controladora del Grupo Financiero Asemex-Banpaís, así como de las instituciones Banpaís, Aseguradora Mexicana y Seguros Banpaís.

**Nuevo régimen de encaje legal**

El 14 de marzo la SHCP dio a conocer un nuevo régimen de encaje legal para que los bancos fomenten el ahorro de largo plazo y depuren su cartera crediticia. Estos intermediarios financieros deberán cerrar sus posiciones frente al Banco de México en forma escalonada y sin sobregiros en un plazo de 30 días.

**Convenio fiscal con Corea del Sur**

En el *D.O.* del 16 de marzo se publicó el convenio entre los gobiernos de México y Corea del Sur para evitar la doble imposición e impedir la evasión fiscal en materia del impuesto sobre la renta.

**Consejo asesor fiscal**

Por medio de un acuerdo que apareció en el *D.O.* del 16 de marzo, la SHCP creó el Consejo Asesor Fiscal como unidad de consulta y asesoría de la propia dependencia.

**Sí del Congreso al IVA de 15%**

Con 290 votos a favor y 173 en contra, el 17 de marzo la Cámara de Diputados aprobó la propuesta gubernamental de elevar la tasa del IVA de 10 a 15 por ciento. Un día después, la Cámara de Senadores respaldó la iniciativa por 87 votos a favor y 30 en contra. Con excepción de la zona fronteriza, el aumento impositivo entró en vigor el 1 de abril; los alimentos y las medicinas permanecerán exentos por cinco meses más, pues en septiembre se empezarán a gravar con la tasa de 15 por ciento.

**Operaciones de futuros autorizadas**

El 19 de marzo el Banco de México autorizó que las instituciones de banca múltiple realicen operaciones de futuros y opciones de divisas, por cuenta propia o de clientes, si cumplen los requisitos de capitalización, acceso a moneda extranjera y capacidad operativa. Las reglas para dichas operaciones se precisaron dos días después.

**Visto bueno a filial bancaria nipona**

La SHCP autorizó el funcionamiento de la institución de banca múltiple Fuji Bank México, S.A., con un capital social inicial de 85 millones de nuevos pesos (*D.O.*, 22 de marzo de 1995).

**Tasa de interés interbancaria de equilibrio**

El Banco de México anunció el 22 de marzo el establecimiento de la tasa de interés interbancaria de equilibrio (TIIE) como nuevo tipo de referencia para las operaciones bancarias. La TIIE, determinada con base en el nivel de equilibrio de la oferta y demanda de fondos prestables, se fijó inicialmente en 90.5% anual para operaciones a 28 días.

**Cotización de divisas en la Bolsa**

A partir del 27 de marzo se inició la cotización de divisas en la Bolsa Mexicana de Valores. Los intermediarios pueden participar en las operaciones respectivas por cuenta propia o de terceros, así como por medio de

casas de cambio pertenecientes al mismo grupo financiero.

**RELACIONES CON EL EXTERIOR****Mayor cooperación con Guatemala**

Como resultado de la Quinta Reunión Binaccional México-Guatemala, el 24 de marzo los cancilleres de ambos países suscribieron varios acuerdos de cooperación comercial, política, fronteriza, migratoria y de lucha contra el narcotráfico.

**Prórroga de convenio con Japón**

El 25 de marzo los gobiernos de México y Japón firmaron una prórroga por dos años de un convenio de cooperación técnica, con las mismas condiciones pactadas en el acuerdo original de abril de 1990.

**COMUNICACIONES Y TRANSPORTES****Rectoría estatal en telecomunicaciones y ferrocarriles**

En el *D.O.* del 2 de marzo apareció un decreto que reforma el IV párrafo del artículo 28 de la Constitución. El nuevo texto dice: "La comunicación vía satélite y los ferrocarriles son áreas prioritarias para el desarrollo nacional" cuya rectoría ejerce el Estado, y "al otorgar concesiones o permisos mantendrá o establecerá el dominio de las respectivas vías de comunicación de acuerdo con las leyes en la materia".

**Proyecto de televisión vía satélite**

Multivisión anunció el 9 de marzo una inversión de 80 millones de dólares para comercializar en América Latina un nuevo servicio de televisión vía satélite, en sociedad con la empresa fabricante de satélites Hughes Communications y las televisoras Organización Cisneros de Venezuela y TV Abril de Brasil. El servicio, con 144 canales de televisión y 60 de audio, se iniciará en febrero de 1996 y el costo total del proyecto se estima en unos 600 millones de dólares.

**Ajuste trimestral de peajes**

Camino y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos, organismo descentralizado que opera 11 autopistas, 14 carreteras directas y 29 puentes, anunció el ajuste trimestral de las tarifas de peaje a partir de abril.

(M.A.P.)