

sección nacional



Ferrocarriles: cambio de vía en busca de la modernidad

El desarrollo reciente de la cadena de producción y movimiento de mercancías se ha orientado hacia la integración del transporte, el almacenamiento y la distribución por medio de los servicios multimodales. En este proceso los ferrocarriles mantienen una importancia estratégica por su vasta capacidad de carga y bajo costo relativo, en especial para el traslado masivo de bienes en largas distancias, ventajas que perduran desde hace más de una centuria.

A diferencia de otros tiempos, en los años noventa la marcha de la actividad ferrocarrilera se ha encaminado hacia el desplazamiento de la gestión estatal por la inversión privada en aras de la modernización y la mayor eficiencia operativa. El 2 de marzo de 1995 apareció en el *D. O.* el decreto de reforma constitucional que abre paso a la participación del sector privado en el servicio ferroviario mediante concesiones o permisos. Poco después, el 12 de mayo, se publicó la ley reglamentaria que regula la construcción, la operación, la explotación, la conservación y el mantenimiento de las vías férreas, así como el servicio público de transporte que en ellas opera y los servicios auxiliares. Este nuevo marco jurídico estipula la facultad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de otorgar las concesiones respectivas, siempre con la rectoría estatal y el principio de que "las vías generales de comunicación se mantendrán en todo momento dentro del dominio público de la Federación".

Con el propósito de resaltar la importancia de la transición ferrocarrilera, en esta nota se presenta un breve repaso de la integración del servicio a lo largo del presente

siglo, se reseñan los aspectos más relevantes del nuevo marco jurídico y se vislumbran las tareas del futuro inmediato.

ECOS DEL PASADO

La historia de los ferrocarriles en México se encuentra llena de curvas y pendientes de ascenso y descenso. La primera concesión para establecer una vía férrea se otorgó en 1837, pero hasta mediados del siglo pasado comenzó a operar en Veracruz una modesta ruta pionera de 14 km y apenas en 1873 se inauguró la vía México-Veracruz. Con la intervención activa de empresas e inversionistas foráneos, sobre todo estadounidenses, durante el porfiriato se intensificó la construcción de ferrocarriles en favor tanto del desarrollo del mercado interno cuanto del envío de materias primas y mercancías mexicanas al exterior.

Al calor del florecimiento de los caminos metálicos, cuya longitud pasó de poco más de 1 000 km en 1880 a cerca de 20 000 en 1910, se suscitó "una mejoría significativa para los productos de exportación, ya que tendieron a comunicar la ciudad capital con los puertos principales y también hacia la frontera norte del país. Además permitió vincular regiones distantes y áreas alejadas de los grandes centros de consumo".¹ El des-

pliegue de vías férreas alentó el crecimiento de la minería, los cultivos y las incipientes actividades manufactureras, abrió paso al proceso de urbanización y facilitó el turismo y los movimientos migratorios.

En 1899 se promulgó la Ley General de Ferrocarriles, con la que por primera vez se reglamentó el otorgamiento de concesiones y se sujetó la actividad de las compañías del ramo a la legislación nacional. Nueve años después se creó la empresa de participación estatal mayoritaria Ferrocarriles Nacionales de México (Ferroviales), en la cual se fusionaron, indemnización mediante, el Ferrocarril Central (México-Ciudad Juárez), el Nacional (México-Laredo) y el Internacional (Piedras Negras-Durango), de suerte que las autoridades adquirieron formalmente el control de unos 11 000 km de vías.

Durante el movimiento revolucionario iniciado en 1910 el dominio de los ferrocarriles se convirtió en un objetivo militar estratégico, sinónimo a menudo de su incautación y ruina. Aunque en 1914 el gobierno constitucionalista intervino el grueso de los servicios ferroviarios, al final de la contienda armada se había destruido gran parte del equipo y la infraestructura. Los esfuerzos de reconstrucción ulteriores engrosaron la deuda externa del ramo, al punto que en 1926 se decidió conservar en manos estatales sólo 51% de las acciones de Ferroviales y devolver el resto a antiguos propietarios.

Ante la persistencia de las dificultades financieras y operativas, ahondadas por los efectos de la depresión económica mundial, a fines de los años veinte se estableció una comisión reorganizadora de los ferrocarriles.

1. Aurelio H. Montemayor, "Tendencias del desarrollo comercial en México: 1910-1985", en *México, 75 años de revolución*, t. 1, vol. 2: *Desarrollo económico*, Fondo de Cultura Económica-Instituto de Estudios Históricos de la Revolución Mexicana, 1988, p. 488.

E

l transporte

ferroviario

sufrió un

gradual

desplazamiento

por el

carretero

les. Como resultado se ejecutaron ciertos cambios como fusiones de algunas líneas, reordenamientos administrativos, reajustes de la plantilla laboral y otras acciones para mejorar la eficiencia del servicio.

Las transformaciones emprendidas por el gobierno de Lázaro Cárdenas representaron un verdadero hito. A partir del reconocimiento de la importancia de los ferrocarriles en las aspiraciones de desarrollo económico nacional, la necesidad de contar con un servicio más integrado y la incapacidad de las empresas privadas para satisfacer el aumento de la demanda, a mediados de 1937 se decretó, por causa de utilidad pública y en beneficio de la nación, la expropiación de Ferronales. Con ello terminó la participación privada en las líneas más importantes de la red ferroviaria y se completó su nacionalización, iniciada casi tres decenios atrás.²

Meses después se fundó el Departamento Autónomo de Ferrocarriles para manejar el deficiente sistema heredado y, más aún, en mayo de 1938 se dejó la administración en manos de los trabajadores. Salvo el inicio de la construcción de nuevas líneas, prácticamente paralizada desde 1911, la gestión obrera no alcanzó grandes logros porque en diciembre de 1940 el régimen entrante convirtió a Ferronales en un organismo descentralizado del gobierno federal.

La convergencia de la expansión industrial y el repunte de las exportaciones al mercado estadounidense, ávido a causa de la segunda guerra mundial, intensificaron en

los cuarenta las necesidades de transporte y los ferrocarriles tuvieron que soportar la enorme presión con un equipo insuficiente.³

EL RIEL Y LA CARRETERA

En los años iniciales de la posguerra se emprendió un programa de rehabilitación sectorial financiado con subsidios federales, créditos externos y recursos propios. Sin embargo, el transporte ferroviario sufrió un gradual desplazamiento por el carretero. De 1944 a 1950 las toneladas-kilómetro de carga por ferrocarriles aumentaron a un ritmo promedio anual de 2.3% y los pasajeros-kilómetro descendieron a uno de 3%; en contraste, el transporte de carga por carretera y de pasajeros por autobús alcanzaron tasas de crecimiento de 12.6 y 13.7 por ciento, respectivamente.

Como trasfondo de ese desigual desempeño, en el período 1939-1950 casi 51% de la inversión pública bruta en transportes se destinó a carreteras y sólo 37.9% al riel.⁴ Aunque en 1954 se creó la Compañía Nacional Constructora de Carros de Ferrocarril y más tarde se realizaron ciertas obras de importancia, entre las cuales sobresale el Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, al paso del tiempo fue más notoria la preferencia oficial por las ventajas inmediatas del transporte por carretera.

Hacia mediados de los sesenta el país contaba con 23 619 km de vías férreas operadas por diez empresas con personalidad jurídica propia y diversos regímenes legales. Esas empresas, agrupadas según el tipo de administración, eran las siguientes:

- Ferrocarriles Nacionales de México (16 859 km de vía, 71.4% del total), organismo público descentralizado con legislación orgánica propia;

- Ferrocarril del Pacífico (2 573 km, 10.9% del total), de Chihuahua al Pacífico (1 668 km, 7%) y Ferrocarriles Unidos de Yucatán (674 km, 2.9%), sociedades anónimas de capital variable, con participación estatal mayoritaria;

- Ferrocarriles del Sureste (815 km, 3.5%), de Sonora-Baja California (601 km, 2.5%) y de Coahuila y Zacatecas (180 km, 0.8%), administrados directamente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

- Ferrocarriles de Nacozari (134 km, 0.6%), de Tijuana y Tecate (77 km, 0.3%) y Ferrocarril Occidental de México (35 km, 0.1%), compañías privadas todavía regidas por las concesiones porfirianas.

3. *Ibid.*, p. 2739, y Jorge Tamayo, "Las entidades paraestatales en México", en *México*, 75 años..., *op. cit.*, p. 716.

4. Héctor Islas, "Los ferrocarriles: un repaso necesario", *Comercio Exterior*, vol. 31, núm. 3, marzo de 1981, p. 258.

En 1965 los Ferrocarriles de Nacozari pasaron a manos estatales, cuando la empresa renunció a la concesión y abandonó la línea. Ésta se rehabilitó y complementó con el tramo Agua Prieta-Nacozari, que desde 1968 la unió con el Ferrocarril del Pacífico. En este mismo año los Ferrocarriles Unidos de Yucatán y los del Sureste se fusionaron en los Ferrocarriles Unidos del Sureste, S.A. de C.V., en aras de aumentar la fluidez del transporte, abatir costos de operación, evitar duplicidades y unificar los regímenes laborales.

A principios de los setenta el gobierno federal adquirió el Ferrocarril de Tijuana y Tecate y lo incorporó al de Sonora-Baja California, que en 1979 se transformó en sociedad anónima con participación estatal mayoritaria. Para entonces el sistema ferroviario se había integrado en cinco empresas (Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril del Pacífico, Ferrocarril de Chihuahua al Pacífico, Ferrocarriles Unidos del Sureste y Ferrocarril Sonora-Baja California, dirigidos por el titular de los primeros), con un total de 25 314 km de vías (sólo 26% más que siete decenios antes), 95 362 trabajadores en activo y 28 476 jubilados.⁵

Durante el decenio siguiente prosiguió la integración sectorial. En 1981 Ferronales absorbió a Ferrocarriles Unidos del Sureste con miras a la "constitución de un sistema moderno, dinámico y eficiente". En noviembre de 1986 se cancelaron las concesiones de Ferrocarriles de Chihuahua al Pacífico y del Ferrocarril Sonora-Baja California, cuyos activos, propiedades y servicios se traspasaron "a título gratuito" a Ferronales.

El 22 de junio de 1987, en la víspera del cincuentenario de la nacionalización de Ferrocarriles Nacionales de México, se firmó un convenio para incorporar también el Ferrocarril del Pacífico. De este modo se completó la integración del sistema ferroviario nacional.

A la par de dicho proceso, sin embargo, se ahondó el rezago de los ferrocarriles, cuya participación en la inversión pública federal descendió de 16.4% en 1960 a 3.3% en 1984. La longitud total de vías férreas llegó a 25 908 km en 1985 (sólo 11.1% más que en 1950), mientras que la extensión de las carreteras fue 8.6 veces mayor (con un crecimiento de 10.5 veces desde mediados de siglo).⁶

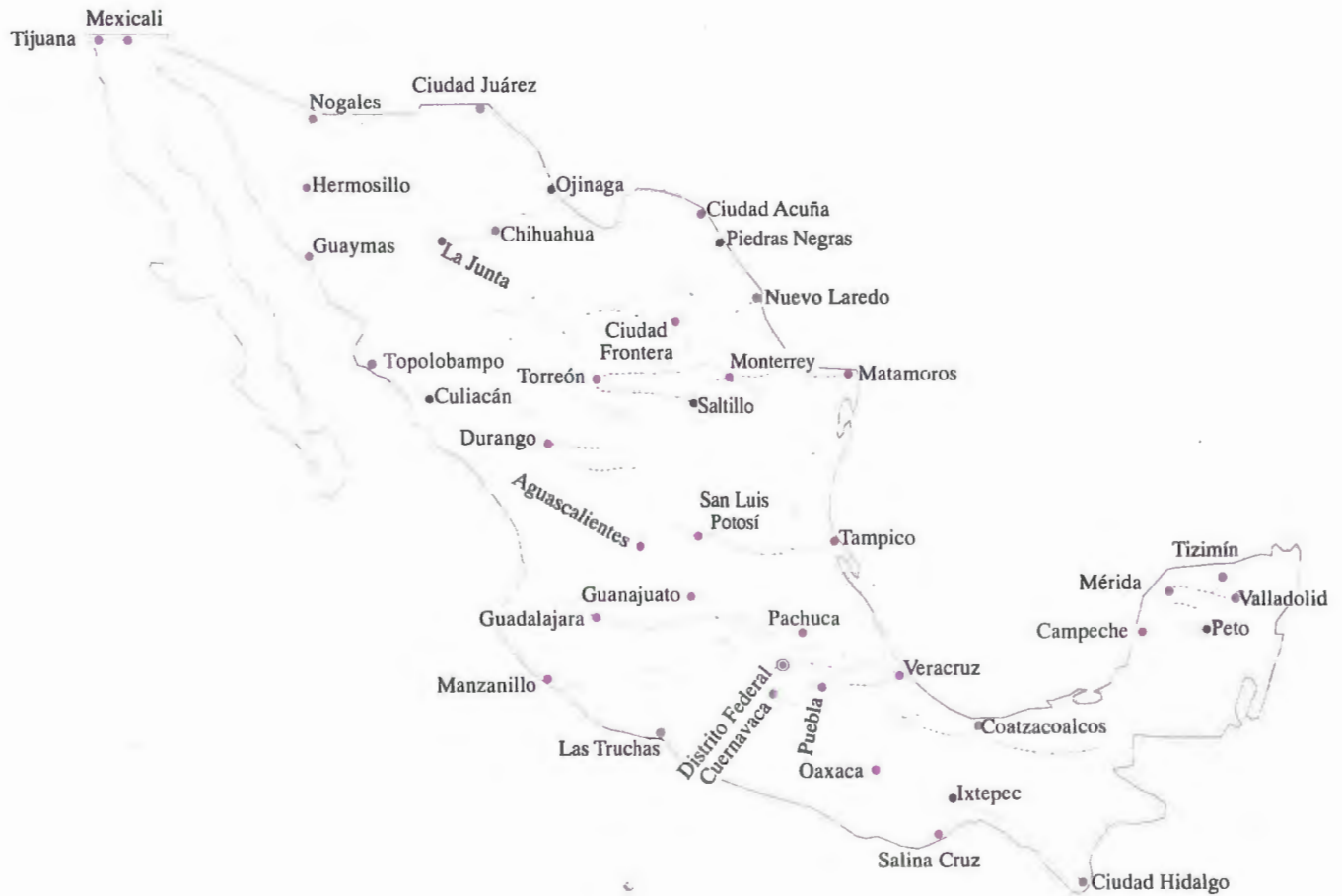
La asimetría en la expansión de ambas vías de transporte explica, en gran medida, la decreciente importancia relativa de los ferrocarriles en el movimiento tanto de carga cuanto de pasajeros. Mientras que en 1970

5. Sergio Ortiz Hernán, *Los ferrocarriles de México. Una visión social y económica*, t. II, *La rueda rumorosa*, Ferrocarriles Nacionales de México, 1988, pp. 282-283.

6. Jorge Tamayo, *op. cit.*, p. 717.

2. Antonio Pérez Elías y Sergio Ortiz Hernán, "Ferrocarriles", en *Enciclopedia de México*, t.v, México, 1987, p. 2738.

MÉXICO: PRINCIPALES LÍNEAS FERROVIARIAS



Fuente: Héctor Islas, "Los ferrocarriles: un repaso necesario", *Comercio Exterior*, vol. 31, núm. 3, marzo de 1981, p. 258.

transportaron a 7.9% de los pasajeros y 21.6% de la carga total del país, 14 años después los porcentajes fueron de apenas 1.7 y 12.8, respectivamente.

LA RUTA DE LA PRIVATIZACIÓN

Ala luz de los empeños modernizadores con base en una economía abierta, el replanteamiento del papel estatal y el aliento de la actividad empresarial, las insuficiencias de los ferrocarriles se tornaron más notorias. Con Ferronales como responsable único del servicio ferroviario, en los noventa las políticas respectivas se encaminaron hacia la autosuficiencia financiera y la eficiencia operativa. No obstante, en congruencia con la orientación privatizadora presente en

el país desde 1983, se impulsó la inversión privada en áreas no reservadas al Estado.⁷

El capital privado participó en el equipamiento de terminales de contenedores y para granos en Guadalajara, Monterrey, Atonilco, Lagos de Moreno, Cuautitlán y otros puntos. A principios de 1994 Transportación Marítima Mexicana inauguró una terminal multimodal en Aguascalientes, básicamente para la industria de automotores. En el aspecto operativo se adjudicaron contratos a compañías particulares para la conservación de locomotoras y coches de pasajeros que incluyó el arrendamiento de talleres y la mayor parte de los trabajos de mantenimiento y reparación de la fuerza tractiva.

7. Ferrocarriles Nacionales de México, *Programa de cambio estructural 1992-1994*, México, 1994.

En los últimos años se acentuó la tendencia a favorecer el transporte de mercancías en desmedro del de pasajeros. En 1993 el movimiento de contenedores creció 40% y por las vías férreas se transportaron unos 386 000 vehículos automotores, así como un volumen récord de cuatro millones de toneladas de maíz. Al año siguiente el movimiento de carga total ascendió a "52 millones de toneladas y 37 000 millones de toneladas-kilómetro, con un ingreso cercano a 700 millones de dólares, y la participación del ferrocarril en el mercado de transporte de carga terrestre fue de 20%, medido en toneladas-kilómetro".⁸

En cambio, el transporte de pasajeros se redujo de 15.5 millones de viajes en 1990 a 7.1 millones en 1994 (alrededor de 1% del

8. *Ibid.*

movimiento terrestre total). Cabe mencionar que en ese lapso se eliminó 30% de los trenes de pasajeros y mixtos en razón de los persistentes problemas de costos y operativos.

Como parte de las medidas para incrementar la productividad y lograr la autosuficiencia financiera se recortó, además, la planta de personal mediante un programa de retiro voluntario y la revisión del contrato colectivo de trabajo. Así, el personal activo de Ferrocarriles Nacionales de México disminuyó de cerca de 80 000 trabajadores en 1991 a 48 000 en 1994 (con cerca de 52 000 jubilados).

El andamiaje legal del nuevo rumbo de los ferrocarriles se puso en marcha con el decreto de reforma del artículo 28 constitucional, aparecido en el *D. O.* del 2 de marzo de 1995, para permitir la participación abierta del sector privado en los ferrocarriles. El marco jurídico se precisó el 12 de mayo al publicarse la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, cuyo objeto es "regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de las vías, cuando sean vías generales de comunicación, así como el servicio público de transporte ferroviario que en ellas opera y los servicios auxiliares".

La nueva legislación reitera que el servicio ferroviario es una actividad económica prioritaria y corresponde al Estado la rectoría de su desarrollo, en condiciones que garanticen "la libre competencia entre los diferentes medios de transporte". Como responsable de la política sectorial, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes queda a cargo de otorgar las concesiones para cons-

truir, operar y explotar vías férreas, así como el servicio público de transporte ferroviario.

Mediante licitación pública, las concesiones se entregarán a empresas propiedad de mexicanos en que la inversión extranjera podrá participar hasta con 49% del capital social. También pueden ser concesionarios, sin sujetarse al procedimiento de licitación, los estados, municipios y entidades de la administración pública federal. Los concesionarios fijarán libremente las tarifas, en términos que "permitan la prestación de los servicios en condiciones de calidad, competitividad, seguridad y permanencia".

El plazo de las concesiones tiene un límite de 50 años, pero se podrá prorrogar hasta por otro período igual. Los concesionarios no podrán ceder los derechos conferidos o los bienes respectivos a ningún gobierno extranjero, pero sí contratar con terceros la construcción, la conservación y el mantenimiento de las vías férreas. Respecto a los servicios auxiliares, se otorgarán permisos de prestación en estaciones de pasajeros; terminales de carga; transbordos y transvases de líquidos; talleres de mantenimiento de equipo ferroviario, y centros de abasto para la operación de equipos.


Junto con la apertura de espacios para la actividad privada, sin embargo, en la ley se establece que las vías generales de comunicación ferroviaria se mantendrán bajo el dominio público federal; así, las vías férreas que se construyan al amparo de una concesión formarán parte del dominio público, con independencia de las condiciones y plazos respectivos.

Una vez definido el nuevo marco jurídico de la actividad ferrocarrilera, el paso siguiente es determinar la estrategia para otorgar concesiones y permisos. La opción más viable parece ser la integración de paquetes de líneas y rutas para facilitar que los concesionarios recuperen sus inversiones. La libertad de éstos para fijar las tarifas contribuye a ello, pero también puede significar el cierre de vías poco rentables.

Debido a la magnitud y lenta maduración de las inversiones necesarias, vencer el rezago histórico de los ferrocarriles no es una tarea de corto tiempo. Como en el pasado, los caminos metálicos pueden contribuir mucho al desarrollo regional y a la presencia competitiva de los productos nacionales en los mercados del exterior.

La red de vías férreas que surca el territorio mexicano facilitó el enlace de los puertos y las ciudades de mayor actividad productiva, al tiempo que tiende puentes con los principales socios comerciales del país. El proyecto del ferrocarril transistmico entre el puerto oaxaqueño de Salina Cruz y el veracruzano de Coatzacoalcos, paralelo al Canal de Panamá, entraña un poderoso aliento económico de la región y una vía de importancia estratégica para el comercio internacional.

Por razones de lógica económica, ahorro energético y costo social, los ferrocarriles deben ocupar un lugar central en el desarrollo del sistema de transportes.

Sin embargo, la responsabilidad de la marcha ferroviaria y la atención de desafíos ingentes, como el de la modernización tecnológica, no corresponde ahora sólo al conductor tradicional. 

• • • • • r e c u e n t o n a c i o n a l

ASUNTOS GENERALES

Datos sobre el desempleo

Por la menor demanda de mano de obra, se informó el 8 de mayo, en el primer trimestre de 1995 el número de trabajadores asegurados por el IMSS descendió a 8 587 600 (unos 226 000 menos que a fines de 1994). Nueve días después, el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática indicó que la tasa de desempleo abierto en el país ascendió a 5.7% en marzo último; tal indicador se refiere al porcentaje de la población económicamente activa que no trabajó al menos una hora en los dos meses previos a la encuesta respectiva.

INDICADORES FINANCIEROS, MAYO DE 1995

	Día 2	Día 31
Tipo de cambio ¹	5.97	6.15
Reservas internacionales ²	8 705	10 438
Costo porcentual promedio de captación	70.26	57.86
Tasa de interés interbancaria de equilibrio a 28 días	74.88	53.74
Índice de precios y cotizaciones de la BMV	1 960	1 945

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

Baja del PIB en el primer trimestre

La SHCP informó el 16 de mayo que de enero a marzo últimos el PIB global disminuyó 0.6% respecto al mismo trimestre de 1994, primera baja en un período semejante desde 1987.

El mejor desempeño sectorial correspondió a la agricultura, con un crecimiento trimestral de 2%, mientras que el producto de la industria declinó 0.7% y el de los servicios, 0.6 por ciento.

En el sector industrial la generación de electricidad y la manufactura avanzaron 6.8 y 0.4 por ciento, respectivamente, pero la construcción retrocedió 7.3% y la minería, 0.2 por ciento.

EVOLUCIÓN DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO, ENERO-MARZO (VARIACIÓN PORCENTUAL)

	1994	1995
<i>PIB global</i>	0.7	-0.6
Agropecuario, silvicultura y pesca	-2.5	2.0
Minería	3.1	-0.2
Industria manufacturera	-2.2	0.4
Construcción	3.6	-7.3
Electricidad, gas y agua	4.6	6.8
Comercio, restaurantes y hoteles	0.1	-4.0
Servicios comunales, sociales y personales	1.6	-0.2
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	3.8	3.1
Servicios financieros Seguros y bienes inmuebles	4.4	3.9

Fuente: INEGI, *Sistema de Cuentas Nacionales*.

Consejo Mexicano para la Productividad y la Competitividad

En la residencia presidencial de Los Pinos el 23 de mayo se creó el Consejo Mexicano para la Productividad y la Competitividad, cuya tarea principal es conjuntar los esfuerzos de trabajadores, empresarios y gobierno para elevar la productividad en beneficio de la economía y el empleo.

Entre las acciones previstas figuran las de instituir un sistema nacional de normalización y certificación de competencias laborales; impulsar el fortalecimiento de la infraestructura de capacitación de recursos humanos; estimular la innovación tecnológica por medio de mecanismos fiscales y financieros, y mejorar la vinculación de los centros de investigación con las unidades productivas.

Plan Nacional de Desarrollo 1995-2000

El presidente Ernesto Zedillo Ponce de León presentó el 31 de mayo el Plan Nacional de Desarrollo para el período 1995-2000. Sus objetivos fundamentales son cinco: *i)* alcanzar un pleno desarrollo democrático; *ii)* fortalecer el ejercicio pleno de la soberanía nacional; *iii)* construir un país de leyes y justicia; *iv)* impulsar un desarrollo con oportunidades de superación para todos, y *v)* lograr un crecimiento económico vigoroso, continuo y sostenible. El texto del documento se publicó en el *D.O.* del día siguiente.

Inflación de 4.1% en mayo

El Banco de México informó el 8 de junio que los precios al consumidor crecieron 4.1% en mayo, por lo que la inflación acumulada en los primeros cinco meses de 1995 ascendió a 28.8% y la anualizada a 34.1%. En el índice nacional de precios al productor, sin incluir el crudo de exportación, los aumentos respectivos fueron de 4.1, 32.3 y 36.1 por ciento.

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

<i>Índice general</i>	4.1
Alimentos, bebidas y tabaco	5.6
Ropa y calzado	3.2
Vivienda	2.7
Muebles y enseres domésticos	6.1
Salud y cuidado personal	5.8
Transporte	3.4
Educación y esparcimiento	3.2
Otros servicios	2.9

ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Fin de ocho empresas portuarias

Mediante una resolución publicada en el *D.O.*, la SHCP notificó el 20 de mayo la desaparición y liquidación de ocho empresas portuarias de participación estatal mayoritaria. Los procesos respectivos deberán realizarse en un plazo máximo de seis meses.

SECTOR AGROPECUARIO Y PESCA

Persistencia de la sequía

Debido a la prolongada sequía que azota al norte del país, el nivel medio de agua en las presas de las cinco entidades más afectadas (Chihuahua, Coahuila, Durango, Tamaulipas y Nuevo León) descendió a 16% de su capacidad total respectiva. La Comisión Nacional del Agua informó el 19 de mayo que tal disponibilidad es 40% inferior al promedio histórico.

SECTOR INDUSTRIAL

Próxima alianza estratégica de ICA

Representantes de la constructora Ingenieros Civiles Asociados (ICA) y la estadounidense

se Ogden Corp. formalizaron el 5 de mayo su intención de establecer una alianza estratégica para proporcionar servicios de ingeniería, construcción y operación de aeropuertos, instalaciones recreativas y centros de conversión de residuos sólidos en energía.

Disposiciones sobre empresas pequeñas

En el *D.O.* del 16 de mayo se publicó un acuerdo mediante el cual se otorgan facilidades administrativas y subsidios fiscales para la regularización de las empresas micro, pequeñas y medianas que operan en el Distrito Federal. Siete días después se publicaron los estatutos del Consejo Nacional de la Micro, Pequeña y Mediana Empresas, instrumento de concertación en que participan ocho secretarías del gobierno federal, tres instituciones financieras de desarrollo (entre ellas el Bancomext) y ocho organizaciones empresariales.

Tribasa construye en Chile

La constructora Triturados Basálticos y Derivados, S.A., inició el 25 de mayo los trabajos de una importante obra vial en la ciudad chilena de Concepción, situada unos 500 km al sur de Santiago. La inversión total del proyecto se estima en 180 millones de dólares.

Repunte de la siderurgia

La Cámara Nacional de la Industria del Hierro y el Acero notificó el 29 de mayo que de enero a abril últimos la producción acerera ascendió a 3 874 000 toneladas, 17.3% más que en igual lapso de 1994. El organismo destacó que la severa baja de la demanda interna de productos siderúrgicos se compensó con el crecimiento de las exportaciones, favorecido por los ajustes cambiarios.

Facilidades a empresas integradoras

La Secofi dio a conocer en el *D.O.* del 30 de mayo un decreto para facilitar el funcionamiento de las empresas integradoras, con las cuales se busca conjuntar las capacidades de varias unidades productivas a fin de generar bienes y servicios más competitivos.

Redefiniciones en la industria de automotores

El 31 de mayo la Secofi dio a conocer en el *D.O.* varias reformas y adiciones al decreto para el fomento y la modernización de la in-

dustría de automotores, de fecha 11 de diciembre de 1989. En ellas se establece que las empresas terminales de la rama "no podrán mantener durante su operación anual saldos negativos de balanza comercial". También se define el valor agregado nacional que se debe incorporar en la fabricación tanto de autopartes cuanto de vehículos, cuya proporción mínima descenderá gradualmente de 34% en el trienio de 1995-1998 a 29% en el año 2003.

ENERGETICOS Y PETROQUIMICA

Crecen los ingresos de Pemex

Pemex informó el 11 de mayo que en el primer trimestre del año sus ingresos por ventas internas de petrolíferos y petroquímicos sumaron 15 019 millones de nuevos pesos, 87.7% más que en igual lapso de 1994. De los primeros productos se vendió un promedio diario de 1 554 600 barriles y de los segundos, 1 584 600 barriles, con sendos incrementos de 1.3 y 10.1 por ciento.

Los ingresos trimestrales de Pemex por exportaciones totalizaron 2 084 millones de dólares, 32.6% más que el año anterior en virtud del repunte de los precios internacionales (casi tres dólares por barril). En términos de volumen, los envíos se redujeron 3.8 por ciento.

Participación privada en la distribución de gas

El 11 de mayo se publicó en el *D.O.* el decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la legislación reglamentaria del artículo 27 constitucional en el ramo del petróleo. Entre las modificaciones figura la autorización para que los sectores social y privado participen en el transporte, el almacenamiento y la distribución de gas, así como para que puedan "construir, operar y ser propietarios de ductos, instalaciones y equipo".

COMERCIO INTERIOR

Encarecimiento del papel

La Productora e Importadora de Papel, S.A., anunció el 24 de mayo un aumento de 42% en el precio del papel diario estándar ante el alza de los costos financieros y el encarecimiento de las materias primas importadas, tanto por los ajustes cambiarios cuanto por el repunte de las cotizaciones internacionales. A guisa de ejemplo la empresa indicó que de enero de 1994 a mayo de 1995 el precio en dólares de la celulosa subió 104%,

Actividades del Bancomext

Labor de consejerías en América del Sur

El Bancomext informó el 2 de mayo que en el primer trimestre de 1995 sus consejerías comerciales en América del Sur apoyaron operaciones de exportación de mercancías e inversión por casi 100 millones de dólares. Entre ellas figuran frijol a Brasil (21.9 millones), automotores a Colombia (20 millones), productos químico-farmacéuticos a Venezuela (3.7 millones), cables telefónicos a Argentina (2.7 millones) y joyería y productos plásticos a Chile (2.1 millones de dólares).

Apoyo al cultivo de café

El Consejo Mexicano del Café informó el 17 de mayo que el Bancomext y el Banrural canalizaron 80 millones de dólares al apoyo del cultivo del aromático en minifundios con una superficie total de 480 000 ha. El respaldo consistió en financiamientos de 1 000 nuevos pesos por hectárea, cuya ga-

rantía es la bonanza del precio del grano en el mercado internacional.

Colaboración con la India

El 19 de mayo el Bancomext y la Organización Promotora del Comercio de la India firmaron un acuerdo de cooperación comercial en el que se prevé el intercambio sistemático en materia de comercio, inversión y actividades promocionales.

Retorno al mercado internacional de capitales

El 30 de mayo el director general del Bancomext, Enrique Vilatela Riba, informó que durante ese mes la institución colocó títulos por cerca de 400 millones de dólares en los mercados financieros internacionales. Entre las operaciones referidas se encuentra una emisión de papel comercial a 180 días por 100 millones en el mercado de Europa.

mientras que en nuevos pesos se elevó 294 por ciento.

por mínimo de importación inferior a 150.73 dólares por tonelada.

COMERCIO EXTERIOR

Envíos crecientes de cerveza a Estados Unidos

El Instituto de la Cerveza de Estados Unidos informó el 3 de mayo que en febrero último las exportaciones cerveceras mexicanas a ese país sumaron 20.5 millones de litros, 73.5% más que en el mismo mes de 1994. El organismo indicó que México se afianzó como el tercer proveedor más importante del mercado estadounidense, detrás de Canadá y Holanda.

Resolución antidumping para compras de fosfato

Como resultado de la investigación *antidumping* sobre las importaciones de fosfato diamónico, fertilizante de aplicación directa en la agricultura, la Secofi notificó en el *D.O.* del 8 de mayo la decisión preliminar de continuar el procedimiento administrativo correspondiente e imponer cuotas compensatorias provisionales en compras con un va-

Medidas de apoyo a exportadores

En el *D.O.* del 11 de mayo se publicaron tres decretos de la Secofi en apoyo de la actividad exportadora. Uno busca agilizar la devolución de los impuestos que pagan los exportadores por la importación de materias primas, componentes y demás insumos extranjeros; otro facilita los procedimientos para establecer empresas de comercio exterior, y el tercero reforma el decreto para el fomento y la operación de empresas altamente exportadoras.

Modificaciones arancelarias

En el *D.O.* del 30 de mayo se publicaron dos decretos de la Secofi que fijan un arancel de 35% a las importaciones de 502 fracciones de mercancías relacionadas con calzado, artículos de talabartería y peletería artificial, así como con prendas y accesorios de vestir y demás confecciones textiles.

Otro decreto de la dependencia, publicado en el mismo número, reforma y adiciona diversas fracciones arancelarias y apéndice.

ces de la TIGI referentes al tabaco para envoltura y sus mercancías con certificado de cupo.

Cambios en reglas fiscales del comercio exterior

El 31 de mayo apareció en el *D.O.* una resolución que reforma y adiciona las reglas fiscales de carácter general en materia de comercio exterior para 1995.

En la resolución se precisa el procedimiento de desembarque de algunas mercancías, se fijan procedimientos para la des- acumulación de bienes en almacenes generales de depósito y se determinan los requisitos para personas que enajenen bienes a las empresas de comercio exterior, con un programa de importación temporal para producir o maquilar artículos de exportación, entre otros aspectos.

Disposiciones sobre compras de maíz

La Secofi publicó en el *D.O.* del 31 de mayo una resolución en que se determinan los aranceles cupo mínimos para importar, exento de gravamen, maíz originario de Estados Unidos (2 575 000 toneladas) y Canadá (1 030 toneladas). También se señalan los mecanismos de asignación, requisitos de solicitudes y formatos para los efectos del TLC de América del Norte.

Superávit comercial en aumento

La SHCP reveló el 6 de junio que en los primeros cuatro meses de 1995 la balanza comercial del país registró un superávit de 1 341 millones de dólares, en contraste con el déficit de 5 716 millones durante igual lapso de 1994. Las exportaciones de mercancías crecieron 32.9%, al sumar 24 501 millones de dólares, mientras que las importaciones declinaron 15.4%, al totalizar 23 160 millones.

FINANCIAMIENTO EXTERNO

Papeles de Banamex en el mercado neoyorquino

El Banco Nacional de México colocó el 17 de mayo en Nueva York certificados del Fideicomiso Maestro de Transferencias Electrónicas por 206.5 millones de dólares, con un rendimiento anual de 9.35% y un plazo promedio de tres años. En la operación, primera de un banco privado mexicano en los mercados financieros internacionales desde diciembre último, fungieron como agentes Merrill Lynch y JP Morgan Securities.

Crédito para importar mercancías italianas

Nafin y la Banca di Roma suscribieron el 23 de mayo una línea crediticia de 40 millones de dólares para financiar la importación de bienes de capital y servicios de origen italiano por empresas mexicanas.

La institución europea financiará hasta 85% del valor de las compras con tasas preferenciales y la garantía de la Agencia Italiana de Crédito a la Exportación, mientras que las empresas importadoras aportarán el monto restante.

SECTOR FISCAL Y FINANCIERO

Programa urgente para carteras vencidas

Ante los graves problemas de cartera vencida, el 25 de mayo se puso en marcha un programa urgente para reestructurar débitos de clientes de la banca. Las renegociaciones se harán mediante una red de ventanillas de atención en las principales cabeceras municipales del país.

Control español del Multibanco Mercantil Probrusa

Como parte de una operación de rescate financiero, el 27 de mayo el Banco Bilbao Vizcaya de España aportó 350 millones de dólares para el saneamiento del Multibanco Mercantil Probrusa y adquirió 70% del capital accionario.

Además, el Fondo Bancario de Protección del Ahorro compró cartera de la institución por 4 700 millones de nuevos pesos, cuyo pago se realizará con valores a diez años y una tasa de interés equivalente a la de los Cetes a 28 días.

Tasa de interés de las UDI

El Banco de México determinó el 31 de mayo por primera vez la tasa de interés interbancaria de equilibrio en operaciones denominadas en unidades de inversión (TIIE-UDI); el tipo anual se fijó en 9.375 por ciento.

Acciones de Bital en manos portuguesas

El 31 de mayo se informó que el Banco Comercial Portugués adquirió acciones del banco Bital equivalentes a 10% del capital ordinario de este banco mexicano. En la operación participó el Banco Comercial Hispano, socio de la institución lusitana.

RELACIONES CON EL EXTERIOR

Encuentro de legisladores mexicanos y estadounidenses

El 13 de mayo concluyó en la ciudad de Tucson, Arizona, la xxxiv Reunión Interparlamentaria México-Estados Unidos. Entre los temas del encuentro figuraron la migración, el comercio y la lucha contra el narcotráfico.

XII Reunión Binacional México-Estados Unidos

Como fruto de la XII Reunión Binacional México-Estados Unidos, el 16 de mayo los gobiernos de los dos países firmaron cinco memorandos de entendimiento en materia de comercio e inversión; dos protocolos sobre servicios de comunicación en la frontera; un convenio inicial entre el Consejo Nacional para la Cultura y las Artes y el Instituto Smithsonian para fomentar programas culturales, y un acuerdo marco para el intercambio de información científica.

COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Nueva legislación sobre ferrocarriles

En el *D.O.* del 12 de mayo se publicó la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario que regula la construcción, la operación, la explotación, la conservación y el mantenimiento de las vías férreas cuando sean vías generales de comunicación, así como el servicio público de transporte ferroviario que en ellos opera y los servicios auxiliares. El nuevo marco jurídico establece la facultad de la SCT de otorgar concesiones para construir, operar y explotar vías férreas, pero se estipula que "las vías generales de comunicación se mantendrán en todo momento dentro del dominio público de la Federación".

Ley de Aviación Civil

El 12 de mayo apareció en el *D.O.* la Ley de Aviación Civil para regular la explotación, el uso o el aprovechamiento del espacio aéreo sobre el territorio nacional y los servicios de transporte aéreo civil y estatal.

Tarifas del servicio de pilotaje en puertos

En el *D.O.* del 16 de mayo se dio a conocer un oficio mediante el cual se establecen nuevas tarifas para el servicio de pilotaje en diversos puertos mexicanos.

(A.S.G.)