

Sección nacional

COMERCIO INTERNO

La inflación, el cascabel y el gato

A menos de tres meses de que termine el año, parece que se cumplirán los pronósticos más pesimistas sobre la inflación. De acuerdo con las cifras del Banco de México, hasta septiembre, el incremento acumulado de los precios al consumidor asciende a 22.5%. Aun si se creyera que los incrementos van a ser modestos durante el último trimestre de 1980 (de sólo 1% mensual), la tasa inflacionaria anual sería mayor de 25%. Empero, si en ese lapso se autorizan los aumentos anunciados en algunos productos (gasolinas y leche, por ejemplo), es probable que el crecimiento de los precios sea todavía mayor.

Para explicar el comportamiento de los precios en este año se mencionan, entre otros, los siguientes factores, algunos de ellos contradictorios: las cuantiosas importaciones de granos básicos y de bienes de capital, a precios mayores, así como el mayor financiamiento externo, con sus tasas de interés más elevadas (lo que aumenta el componente foráneo de la inflación); los cuellos de botella en el aparato productivo, debidos, en algunos casos, a una crisis de crecimiento;

el déficit en la oferta de energía eléctrica, que ocasionó cortes que afectaron a la industria; la especulación y voracidad de algunos mercaderes, por aumentos reales o supuestos "que se esperan en cualquier momento"; la implantación del IVA; el aumento del gasto público y privado; el alto encaje legal; el crecimiento del circulante, etc. Cabe señalar que cada vez son menos los que atribuyen a los pagos al trabajo toda la culpa inflacionaria, tal vez porque ya es inocultable el deterioro del salario real.

Hay explicaciones mediante las que se intenta profundizar más en las causas de la inflación. Algunos, al estudiar las experiencias de otros países, concluyen que los remedios monetaristas no corrigen el problema y, además, imponen a la sociedad un costo demasiado elevado. Otros señalan que ningún país del mundo se escapa del mal inflacionario, independientemente del sistema económico que impere. Sin embargo, no debe olvidarse que todos los países están insertos en un sistema económico mundial en crisis, por lo cual es lógico que con el intercambio también se transmita la inflación.

Otra corriente postula que, si bien no puede eliminarse totalmente el proceso inflacionario, sobre todo porque México tiene una gran dependencia del exterior, puede reducirse mucho si se reestructuran las distintas ramas económicas, dándoles peso y funcionamiento diferentes. Finalmente, también se plantea la inflación como la expresión de una contienda social mucho más profunda, por lo que —se dice— mientras no se actúe para reducir las tensiones entre los actores

que en ella participan, el problema no podrá resolverse.

El aumento de los precios preocupa en todos los ámbitos. Por los lares del factor capital se señala que, al agudizarse la escalada inflacionaria, el crecimiento de los costos supera al de los precios de los productos manufacturados, lo cual afecta la rentabilidad de las empresas, sobre todo las que producen artículos sujetos a control de precios. También se afirma que hay escasez de crédito y que el ahorrador no está debidamente retribuido. En consecuencia, se pide un programa anti-inflacionario que incluya, entre otras medidas, un tipo de cambio realista, liberación de precios, disminución del encaje legal, reducción del gasto público y, sobre todo, del déficit de las empresas estatales, así como políticas fiscales que promuevan la inversión y la capitalización de las empresas.

Por el lado del factor trabajo se denuncia que los auténticos perdedores en el proceso inflacionario son los asalariados, los subempleados y los desempleados, quienes han tenido que soportar en buena medida el costo de la recuperación económica del país. Se afirma que el salario mínimo aumenta en una proporción menor que el índice de precios y que, según algunos análisis, hasta agosto de 1980 este sacrificio ha significado un deterioro promedio de 22% en su poder adquisitivo, que hacia fines del año puede aumentar a 30 por ciento.

Por ello, las organizaciones de trabajadores sostienen que "el próximo aumento al salario mínimo debe ser realmente remunerador", dado que la economía está en una etapa de crecimiento

Las informaciones que se reproducen en esta sección son resúmenes de noticias aparecidas en diversas publicaciones nacionales y extranjeras y no proceden originalmente del Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A., sino en los casos en que así se manifieste.

acelerado. Incluso se han propuesto revisiones salariales cada semestre y hay quienes van todavía más lejos y demandan el establecimiento de una escala móvil de salarios como el mejor modo de contener los efectos nocivos de la inflación en los ingresos de los trabajadores.

En busca del cascabel

En este marco, toca al Estado la difícil tarea de conciliar los intereses de ambos factores. Así, el Gobierno federal ha rechazado categóricamente que la lucha contra la inflación deba basarse en la reducción del gasto público, tan necesario para generar los empleos que necesitan millares de mexicanos. Del mismo modo, se niega a decretar aumentos cuantiosos de salarios porque, se dice, eso sería demagogia y a la postre los perjuicios pesarían mucho más que los beneficios.

A cambio, el Gobierno trata de proteger el poder adquisitivo de las mayorías y de alentar la producción y la inversión en los sectores estratégicos definidos en el Plan Global de Desarrollo (entre los que se encuentra la producción de bienes básicos), de acuerdo con las prioridades que establece el Sistema Alimentario Mexicano (SAM).¹ Para ello, utiliza los instrumentos de política económica de que dispone e intenta actuar en el margen, con más o menos flexibilidad.

Un ejemplo de esto último es la reciente disposición de exentar del pago del IVA a 29 productos básicos, lo cual debe reducir las presiones sobre los precios. Además, se considera probable que en la ley de ingresos de 1981 se aumente el número de artículos con dicha exención. Lo anterior formaría parte de un conjunto de medidas que constituyen lo que se denomina "Política Integral de Consumo Social del Gobierno Federal". Para llevar a efecto esta política, el 9 de septiembre se publicó en el *Diario Oficial* un decreto para coordinar la aplicación de apoyos y estímulos a la producción, distribución y abasto de "productos básicos de consumo generalizado". El objetivo expreso del decreto es que puedan alcanzar mínimos de bienestar

aquellos que sólo "cuentan con ingresos equivalentes a hasta tres veces el salario mínimo en el Distrito Federal". Se definen, así, 91 productos básicos: alimentos (58), abarrotes no comestibles (4), ropa y calzado (3), utensilios escolares (7), muebles (7) y aparatos de uso doméstico (12).

Asimismo, en el decreto se prevé la creación del Fondo de Garantía y Fomento a la Producción, Distribución y Consumo de Productos Básicos, fideicomiso que se encargará de dar apoyos financieros, de prestar asesoría y asistencia técnicas, y de coordinar las actividades que se relacionen con el financiamiento a la producción, la distribución y el consumo de dichos productos básicos. Mientras se establece este fondo, la SHCP integrará un Comité Financiero de apoyo al Programa de Productos Básicos. Sus funciones serán coordinar, programar, administrar y evaluar los esfuerzos que realicen la Federación, los estados y los municipios, tanto mediante la operación de los fondos de fomento económico como por el financiamiento directo a la producción, la distribución y el consumo. Por otra parte, las empresas que se incorporen a los programas específicos de fomento pueden, según su giro y actividad, obtener los siguientes apoyos:

- "Apoyos generales para el empleo y la inversión.

- a] Crédito fiscal de 20% por la generación de nuevos empleos; b] crédito fiscal hasta de 20% por nuevas inversiones según categoría y zona; c] crédito fiscal de 5% por la compra de maquinaria y equipos nuevos de fabricación nacional; d] precios diferenciales en consumo de energéticos hasta 30% sobre precios nacionales vigentes.

- "Apoyos a la producción, distribución y consumo.

- a] Crédito fiscal de 3.3% sobre el precio de venta en productos básicos industrializados no comestibles; b] crédito fiscal de 10% sobre el monto de las nuevas inversiones en activos fijos destinadas a mejorar o ampliar sus aparatos distributivos y de comercialización; c] financiamiento, asesoría y asistencia técnicas por el Comité Financiero en apoyo del Programa de Productos Básicos, mientras se constituye y opera el Fideicomiso Fondo de Garantía y Fomento a la Producción, Distribución y Consumo de Productos Básicos.

- "Apoyos especiales para el empleo y la inversión.

- a] Autorización para importación de insumos necesarios; b] subsidio al impuesto de importación de esos insumos; c] créditos comerciales, refaccionarios y de avío a tasas de interés preferenciales; d] facilidades de comercialización en tiendas sociales; e] fortalecimiento del Fonacot como promotor de la producción y distribuidor de bienes duraderos básicos; f] apoyos extensivos a productos similares de iguales características que elabore la misma empresa; g] preferencia en el abastecimiento oficial de insumos; h] apoyos extraordinarios del Gobierno federal para mantener la relación precio-salario mínimo establecida, accesible a la población con ingresos equivalentes hasta 3 veces al salario mínimo general para el Distrito Federal, área metropolitana."

- Otros apoyos.

"Financiamiento, asistencia técnica y organización mediante el Fideicomiso Fondo para el Desarrollo Comercial (FIDEC)", a los que atienden "la distribución, abasto y comercialización de productos básicos, en especial a los comerciantes en pequeño."²

Este nuevo intento del Ejecutivo federal por aligerar del peso inflacionario a amplios sectores de la población es, sin duda, fruto de las experiencias anteriores. La más reciente es la que se intentó en 1977, cuando se concertaron acciones con los productores privados de artículos básicos. En general, los resultados de esos acuerdos no fueron satisfactorios. En efecto, en dicha ocasión no se incorporaron al programa alimentos tan esenciales como carne, huevo, leche fresca y pescado, y en cambio se introdujeron, en forma indiscriminada, diversas calidades de un mismo producto.

Esta vez sí se consideran esos alimentos, y otros más, aunque no se incluyen, por ejemplo, los medicamentos del cuadro básico de la Secretaría de Salubridad y Asistencia. Aunque en este último caso, las dependencias de salud del Estado los entregan gratuitamente a sus beneficiarios, queda desprotegido un amplio sector de la población que no tiene acceso a esos sistemas.

2. El conjunto de medidas que se reproduce se publicó en todos los diarios del país, el 16 de septiembre de 1980.

1. Véanse "Plan Global de Desarrollo 1980-1982" y "El SAM, principio de una estrategia", en *Comercio Exterior*, vol. 30, núms. 4 y 7, México, abril y julio de 1980, pp. 367-378 y 684-689, respectivamente.

Dentro de la misma política, el 1 de septiembre se publicó en el *D.O.* un acuerdo que establece estímulos fiscales de 3.3% sobre el precio de venta del fabricante a los productores de bienes básicos. Se fija un precio máximo de venta del fabricante que se obtiene con un factor ya calculado y establecido para cada producto (se excluyen de este ordenamiento alimentos, oleaginosas, consolas y equipos modulares), que se multiplicará por el equivalente al salario mínimo general de un día en la zona metropolitana de la ciudad de México.

Algunos ejemplos pueden ilustrar esto. Los productores de pantalones para caballero pueden tener derecho a los estímulos fiscales si el precio de venta de ese artículo no excede de 293.40 pesos (1.80, el factor del pantalón, por 163 pesos, salario mínimo). Si en enero de 1981 el sueldo mínimo aumentara 30%, el precio límite de ese pantalón subiría automáticamente a 381.42, es decir, 30%. El precio límite de una estufa de petróleo (2.36 x 163) pasaría de 384.68 a 500.08; el par de zapatos de cuero para niño de 211.90 a 275.47. Con esos aumentos automáticos, los productores mantendrían el derecho a estímulos fiscales cuando los precios de los artículos básicos que producen

crezcan igual o menos que el salario mínimo.

En el decreto señalado no se prevé la posibilidad de cambiar los factores cuando se modifiquen los salarios mínimos. Es difícil evaluar los efectos a largo plazo de esta disposición. Indudablemente tiende a fomentar la producción de bienes básicos al garantizar que los estímulos fiscales se otorgarán tomando en cuenta la inflación. Al mismo tiempo establece la posibilidad de que se amplíe el mercado y se mejore la calidad de los productos incluidos, cuando el salario crezca en mayor proporción que los costos de los insumos. Sin embargo, habría que considerar si esos beneficios no resultarían atenuados con la inclusión en el régimen de algunos artículos no básicos, al elevarse los precios límite. Otro efecto posible es que al elevarse los salarios ocurriese un alza automática en los precios de los artículos básicos, lo que tendería a compensarse con cierta estabilidad en los precios mientras no haya modificaciones en el salario mínimo.

Desde el punto de vista del índice nacional de precios al consumidor es frecuente que los alimentos, las prendas de vestir y los muebles de uso doméstico registren incrementos superiores al promedio general (véase el cuadro 1), por lo

que es factible que en estos rubros las presiones alcistas se aminoren, una vez que los apoyos funcionen en forma óptima. No debe olvidarse, empero, que los precios límite son los de venta del fabricante; es decir, que no se consideran los recargos que puedan sufrir durante su proceso de distribución y comercialización.

Otro aspecto al que se da especial atención en el programa anti-inflacionario es la política de subsidios. Estos se expresan tanto en los precios y tarifas (servicios públicos y energéticos, por ejemplo) como en sumas destinadas en forma específica a la salvaguarda de algún sector determinado o en financiamientos baratos. De 1970 a 1980, el incremento medio anual de los subsidios ha sido de 39%; en números absolutos, pasaron de 16 100 millones de pesos a 428 400 millones. En 1980, por ejemplo, 41.2% de las transferencias y subsidios se canalizó mediante precios y tarifas reducidos.

El actual régimen de subsidios tiene inconvenientes, no sólo porque aumenta el gasto público improductivo, sino porque tampoco beneficia a quien realmente lo necesita. Así, mediante los subsidios "se propicia la creación de una casta de parásitos muy hábiles que se

CUADRO 1

*Índice nacional de precios al consumidor
(Variaciones porcentuales. Base, 1978 = 100)*

	1977/1976	1978/1977	1979/1978	Ene-ago 80 1979	Ene-ago 80 ene-ago 79	Ago 80 dic 79	Ene-ago 80 1976
<i>General</i>	28.9	17.5	18.2	21.6	25.0	21.2	117.9
OBJETO DEL GASTO							
Alimentos, bebidas y tabaco	28.8	16.4	18.4	20.0	23.2	22.6	113.0
Prendas de vestir, calzado y accesorios	34.4	21.8	24.5	30.7	36.7	24.1	166.3
Arrendos brutos, combustible y alumbrado	21.2	21.5	16.5	18.4	21.3	14.8	103.1
Muebles, accesorios, enseres domésticos y cuidado de la casa	30.5	15.7	18.4	26.1	30.2	22.0	125.5
Servicios médicos y conservación de la salud	21.2	14.4	14.8	23.1	24.9	24.0	96.0
Transportes y comunicaciones	36.3	11.4	11.2	16.2	17.8	17.4	96.1
Educación, esparcimiento y diversión	27.6	18.9	21.5	21.1	25.1	20.3	126.1
Otros bienes y servicios	37.1	20.3	19.4	27.9	31.5	25.1	152.0
SECTOR DE ORIGEN							
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	21.0	16.7	18.0	21.5	26.4	27.0	102.5
Petróleo y derivados	28.7	1.3	1.0	2.9	3.3	3.3	35.5
Productos alimenticios, bebidas y tabaco	30.9	16.4	18.5	19.6	22.3	21.3	116.0
Fabricación de textiles	34.8	20.6	23.6	29.8	35.8	23.9	161.0
Productos de madera	29.4	13.5	19.2	22.0	26.5	20.6	113.5
Fabricación de productos químicos	29.0	12.9	11.9	19.9	22.5	20.6	95.3
Fabricación y reparación de productos metálicos	34.3	18.3	16.5	22.7	22.5	19.9	127.2
Electricidad	13.9	2.0	18.0	16.3	23.6	-13.9	59.7
Transportes y comunicaciones	41.4	11.7	12.5	18.8	20.6	22.1	111.2
Otros servicios	25.8	21.3	19.7	23.5	26.8	21.0	125.6

Fuente: Banco de México.

CUADRO 2

Indice de precios al mayoreo en la ciudad de México
(Variaciones porcentuales. Base 1978 = 100)

	1977/1976	1978/1977	1979/1978	Ene-ago 80 1979	Ene-ago 80 ene-ago 79	Ago. 80 dic 79	Ene-ago 80 1976
<i>Indice general</i>	41.1	15.7	18.3	20.5	23.9	21.2	133.0
<i>Artículos de consumo</i>	41.8	17.4	19.9	22.3	26.0	25.4	144.1
Alimentos	40.6	18.8	19.9	22.9	26.9	27.9	146.1
No elaborados	41.9	20.6	22.5	17.9	22.2	20.1	147.4
Elaborados	35.5	12.0	9.6	32.1	33.8	46.1	119.7
No alimentos	45.0	14.1	19.9	20.7	23.6	20.0	139.6
De uso personal	35.7	24.1	28.8	18.5	22.5	11.3	157.1
De uso en el hogar	67.1	15.7	16.7	17.9	21.2	15.7	166.1
Telas e hilos (uso mixto)	43.2	7.0	14.4	26.4	28.3	34.9	121.4
<i>Artículos de producción</i>	40.2	13.0	15.5	17.7	20.6	14.5	115.5
Materias primas	34.1	14.7	18.0	19.7	22.9	15.9	117.4
No elaboradas	38.7	14.8	13.1	13.8	16.6	9.7	104.9
Elaboradas	28.2	14.5	24.7	26.7	30.3	22.4	132.0
Combustible y energía	58.5	4.8	6.0	9.6	11.7	6.1	93.0
Vehículos y accesorios	45.3	20.9	18.7	22.5	25.5	23.1	155.5

Fuente: Banco de México.

aprovechan del esfuerzo que la sociedad hace para ser justa y se enriquecen con maniobras, exportaciones, especulaciones y abusos".³ Así pues, existe el propósito de reorientarlos para que cumplan efectivamente con su función y objetivos. Del total de 1980, sólo 122.4 miles de millones (28.6%) se destinan a seguridad social, subsidios corrientes socialmente necesarios o inversiones y pago de pasivos. En otros términos, los 306 000 millones restantes ofrecen "un amplio espectro de posibilidades para elaborar una estrategia de acción de gran efecto en la economía".⁴

En septiembre de 1979 se comenzó a modificar la política de subsidios, en especial por medio de aumentos de precios y tarifas en productos petroleros y petroquímicos, azúcar, energía eléctrica, ferrocarriles y otros. Esto permite que el Gobierno federal tenga ingresos adicionales por 40 000 millones de pesos, de los cuales el aumento de precio del azúcar representó más de 50% (21 000 millones). Por supuesto, dichas medidas no corrigen la deformación señalada, por lo que el Ejecutivo federal ha expuesto diversos criterios que deberán instrumentarse en los próximos dos años. El Gobierno federal tiene el propósito de manejar los subsidios y transferencias de

manera selectiva, eficaz, eficiente y oportuna. Se trata de destinarlos a cubrir nuevas inversiones, conforme a lo establecido en el PGD, la estrategia de productos básicos y el SAM. Para los mismos fines se quiere incrementar la proporción de créditos, así como desalentar el financiamiento que se destina a productos superfluos. También continuará la política de aumentar precios y tarifas del sector público, en especial en aquellos rubros que ahora benefician a quienes mayor ingreso tienen. Un ejemplo de esto son los casos de la gasolina y del gas destinado a consumo industrial.

Por otra parte, nuevamente se desgravará del impuesto sobre la renta a las personas físicas, con el fin de proteger a los asalariados de bajos ingresos. Se piensa exentar del IVA a los otros 62 productos básicos, y si por "razones técnicas" ello no fuese posible, se darán a los fabricantes respectivos Certificados de Promoción Fiscal. Asimismo, se pretende gravar más a los bienes de consumo suntuario.

Por lo que respecta al financiamiento, se pretende que el año próximo la banca oficial y los fondos de fomento económico dispongan de 225 000 millones de pesos, cuyo destino sea asegurar que el pleno uso de la capacidad instalada se oriente a los programas prioritarios. Por otra parte, también se establece un "cajón" de 11 000 millones para apoyar a los productos básicos, dentro del régimen de inversión obligatoria de la banca

privada y mixta. Asimismo, se darán mayores volúmenes de crédito a los sectores agropecuario y pesquero, tanto para financiar la producción como para modernizar procesos productivos, de distribución y de comercialización de artículos básicos.

Se han establecido estímulos fiscales para la construcción de viviendas de interés social que puedan ser arrendadas, las que se piensa financiar con 38 000 millones de pesos.

De las acciones realizadas para mejorar el aparato comercial, destacan las desarrolladas en el ámbito rural. Por ejemplo, el "Programa Coplamar-Conasupo" posibilitó la construcción de 200 almacenes regionales para atender a 6 000 centros de distribución comunitarios en las zonas marginadas; se estima que esto beneficiará a 14 millones de campesinos.

Cómo suena el cascabel de cada quien

El presidente José López Portillo afirmó que todas estas y otras medidas no serán suficientes "si la sociedad no asume una definitiva conciencia y voluntad anti-inflacionarias". Señaló, además, que hay factores subjetivos que tienen gran peso en la inflación, como el "miedo por la inseguridad y la ambición".⁵ En efecto, en una economía inflacionaria todos tra-

3. José López Portillo, "Cuarto informe presidencial", en *Comercio Exterior*, vol. 30, núm. 9, México, septiembre de 1980, pp. 1007-1026.

4. *Ibid*

5. *Ibid*.

tan de protegerse lo mejor posible, pero desgraciadamente, no todos tienen las mismas posibilidades.

Mientras que una minoría de altos ingresos puede recurrir a diversas medidas para eludir los peores efectos de la inflación, los otros sectores la padecen en grado mucho mayor. En ese sentido, cada quien opina según sus conocimientos, experiencias y necesidades respecto al proceso inflacionario. Algunos hacen recomendaciones o dan ideas para que se busquen remedios de aplicación general; otros no rebasan el estrecho marco de posiciones particulares que, las más de las veces, no coinciden con los intereses de la mayoría, y todos reflejan la realidad en que viven. No obstante, todos coinciden en señalar que la inflación genera un grave malestar social y que quienes resultan más afectados son aquellos que perciben ingresos fijos. Así, el presidente del Consejo Coordinador Empresarial, Prudencio López, afirma que el problema más serio al que se enfrenta el país es la inflación. "Lo que hemos venido recomendando siempre es que se dé prioridad a la lucha contra la inflación para ir la reduciendo gradualmente... El Gobierno puede resolver el problema... reduciendo gradualmente la tasa de incremento del medio circulante en un plazo prudente, de tal manera que no provoque una recesión en el corto plazo y sí, en cambio, promueva un desarrollo rápido una vez lograda la estabilidad" (*Razones*, 8-21 de septiembre de 1980).

El Presidente de la Asociación de Industriales del Estado de México (AIEM) señala que "indudablemente la inflación es un fenómeno económico que a todos los sectores del país hace daño 'pero siento que los controles de precios sólo causan problemas mayores y quizá menos aceptables'" (*Excelsior*, 9 de junio de 1980). Sobre el mismo tema el presidente de la Coparmex, José Luis Coindreau, afirmó que "ya estamos metidos en un sistema de control de precios que nos ha alejado de la realidad económica, por lo cual no podemos salir bruscamente de este sistema. Tenemos que buscar una graduación para llegar a la realidad en los precios" (*Excelsior*, 5 de junio de 1980).

Por su parte, el máximo dirigente de la Concanaco, Jorge Chapa, asevera que la inflación en nuestro país "debe ser combatida coordinadamente por Gobier-

no y todos los sectores del país, mediante un programa de alianza contra la inflación, regido por el primero en su calidad de rector de la economía" (*Excelsior*, 29 de mayo de 1980).

Otro connotado dirigente empresarial, Andrés Marcelo Sada, afirmó que de 1950 para acá "el salario mínimo aumentó de 3.35 a 122.22 pesos, lo que representa un aumento de treinta y seis tantos, mientras que en el mismo lapso los precios se incrementaron en trece veces y consecuentemente el poder adquisitivo del trabajador se mejoró en 2.8 tantos". Hace un siglo, continuó, el precio de un par de zapatos "era equivalente a 60 horas hombre de labor, y hoy en día sólo cuestan 21 horas de jornada". Concluyó que "la situación en que viven los trabajadores en la actualidad llevaría al paroxismo a Carlos Marx" (*Uno más Uno*, 21 de mayo de 1980).

El presidente de la Canaco, José Luis Oidóñez, planteó, en los primeros meses del año, la urgencia de "que el productor sea más eficiente y que, junto con el distribuidor, mantenga márgenes de utilidad prudentes para llegar a un control más efectivo de la inflación. 'Esto requiere, también, que el consumidor evite las compras de pánico o tenga excesos innecesarios'" (*Excelsior*, 10 de abril de 1980). Más recientemente, el columnista José Pérez Stuart afirmó en *Excelsior* (28 de octubre de 1980): "Aparentemente, ante la cercanía de las festividades navideñas y el otorgamiento de aguinaldos, el Instituto Nacional del Consumidor y algunas dependencias del Gobierno federal estarían programando una campaña tendiente a fomentar el ahorro entre los ciudadanos para, de esta manera, evitar una ola de 'consumismo' y con ello supuestamente la inflación.

"¿Puede surtir efecto y tener sentido si en cambio el gasto público crece y anualmente rebasa los márgenes presupuestados? ¿Se puede pedir austeridad al pueblo si en algunas áreas oficiales se rechaza abiertamente? Ahora bien: ¿es el gasto popular, de la ciudadanía, el que puede incrementar la inflación?"

Otro columnista de *Excelsior*, José Luis Mejías, planteó lo que sigue: "creemos que el Estado mexicano debe luchar contra [la inflación] para evitar una muy grave desestabilización social y política, que acabaría indudablemente

con nuestras libertades. No estamos ni mucho menos, proponiendo una recesión, ni los inútiles cuanto dolorosos para el pueblo, métodos de Friedman y sus *Chicago Boys*. Pero sí proponemos que al menos no se aliente la inflación como de varios modos está ocurriendo". Entre otros, cita el siguiente ejemplo: "la autorización concedida a una tarjeta de crédito... para que por medio de sorteos incrementara el uso de la misma, es decir, el consumo, cuando el Gobierno tendría que estar propagando la idea... de reducir al mínimo el consumo no necesario, como medio, el más fácil y menos doloroso, de abatir la inflación" (7 de octubre de 1980).

El Centro de Estudios Económicos del Sector Privado afirma que "la perspectiva de una agudización del fenómeno inflacionario... se traduce en incertidumbre respecto a la evolución de la actividad económica, dadas las múltiples distorsiones que se derivan de una agudización de dicho fenómeno. Esta incertidumbre necesariamente afecta en forma negativa los niveles de producción" (*Excelsior*, 27 de septiembre de 1980).

El Inversionista Mexicano señala, en su edición del 7 de julio de 1980, lo siguiente: "La devaluación de 1976 y la subsiguiente elevada inflación asestaron dos duros golpes a muchas de las 50 grandes. [Se refiere a las 50 empresas no bancarias más importantes de la Bolsa de Valores.] Utilidades abultadas por la inflación en 1976, 1977 y 1978 crearon la ilusión de que las firmas estaban disfrutando de un crecimiento extraordinario. Sin embargo, una vez restada la inflación y/o (*sic*) la devaluación, resultaba notorio por su ausencia el crecimiento real de muchas compañías durante estos años. Fue 1979 el primer año en que algunas de estas empresas pudieron recuperar las pérdidas de los años anteriores (ya restada la inflación) y registrar un crecimiento real en las utilidades".

El Banco de México (informe anual correspondiente a 1979) señala que "la economía del país se movió bajo una fuerte presión de la demanda agregada, la cual creció con rapidez en prácticamente todos sus componentes internos y externos. La oferta agregada respondió a este impulso con una alta tasa de incremento en el producto y en el empleo, pero también con signos de creciente rigidez, lo cual se tradujo en una eleva-

ción considerable en el ritmo de aumentos de los precios". Respecto al poder adquisitivo del ingreso afirma el instituto central: "Si se considera el promedio mensual de los salarios mínimos en términos reales en las principales zonas urbanas del país, se encuentra que durante 1979 el salario cayó en 2.4 por ciento frente al de 1978, y en 5 por ciento frente al de 1976. Este hecho, sin embargo, debe matizarse, pues en muchos casos la suma de salarios y prestaciones ha aumentado más rápidamente que el salario mínimo." Finalmente, concluye que "tanto los posibles efectos de una generalización de expectativas inflacionarias entre el público —de la cual ya existen indicios en la economía— como la influencia negativa sobre la inversión que procedería de una posible apertura al comercio exterior que resultara demasiado rápida, sugieren que, ahora, la tarea de mantener el ritmo de inversión comienza a identificarse con la necesidad de moderar la inflación."

Carlos Tello, profesor universitario y director de la Financiera Nacional Azucarera, S.A., dice en reciente ensayo que en la segunda mitad de los años setenta se pasó del estancamiento inflacionario a la recuperación económica, acompañada de fuertes presiones inflacionarias. Señala que la evolución económica y social del país trajo consigo: "a) una pérdida sistemática y creciente del poder adquisitivo de los salarios de los trabajadores; b) altos índices de desocupación abierta y la persistencia de una alta proporción de trabajadores marginalmente ocupados; c) crecientes utilidades en la banca, la industria y el comercio; d) una tasa de crecimiento de las utilidades mayor a la del crecimiento de los precios al consumidor, que a su vez ha registrado un crecimiento mayor al de los salarios monetarios; e) un proceso de consolidación de la posición oligopólica de grupos de industriales en el mercado nacional; f) acentuadas tendencias hacia una mayor concentración de la propiedad y del ingreso; g) renovados conflictos —incluso verbales— entre las organizaciones obreras y empresariales."⁶

El sector obrero también ha expresado sus opiniones. En marzo del presen-

6. Carlos Tello, "La disputa por la nación. Precios, salarios y utilidades, 1976-1979", en *Nexos*, año II, núm. 24, México, diciembre de 1979, pp. 3-13.

te año, el Congreso del Trabajo solicitó que se definieran los términos "en que empresarios y trabajadores participarán en la concreción y viabilidad de la alianza para la producción en un 'marco de acción conjunta y de aspiración común'." Aseguró esa agrupación sindical que los resultados del crecimiento económico del país no han sido satisfactorios "del todo" para los trabajadores, pues "la inequitativa acumulación de riqueza se ha acentuado en medio de un panorama de inflación provocado por la escasa respuesta de algunos sectores que no han sabido responder al reclamo nacional" (*Uno más Uno*, 8 de marzo de 1980).

Por su parte, Fidel Velázquez, líder de la CTM, al comentar el aniversario 106 de la Concanaco, afirmó que esos años "son los mismos que lleva el pueblo de protestar por el abuso que no sólo se hace al especular con ciertos artículos, sino de vender excesivamente caros esos productos y de obtener ganancias exageradas". Concluyó que la única solución definitiva es que se legisle para "fijar un límite a las utilidades del comercio y de los empresarios". (*Excelsior*, 11 de septiembre de 1980).

Finalmente, Salvador Flores, representante sindical en la Comisión Regional de los Salarios Mínimos correspondiente al Distrito Federal, expuso: "Nosotros presentamos estudios que demuestran que el costo de la vida ha subido en más de 35% en lo que va del año y se realizaron muestreos de precios en los mercados para confirmarlo; pero la representación patronal se encasilló en afirmar que los datos del Banco de México indican que el índice de incremento en los precios fue menor" (*Excelsior*, 6 de octubre de 1980).

¿Y qué dice la *vox populi*, es decir, la gente no organizada, la que no tiene voces institucionales que hablen de modo directo por ella? Gracias a un reportaje ampliamente difundido podemos reproducir algunos de esos testimonios:

El propietario de una pequeña miscelánea dice: "La cosa es de mentada

pa'rriba. Mire usted, ya no es aquello de antes de que uno hacía un sacrificio y más o menos iba saliendo. No; ahora se hacen mucho más sacrificios para estar cada vez peor. Yo tengo muchos años dedicado al comercio y sé de qué le hablo. Cuando uno se da cuenta de que ya ni lo más indispensable viene a comprarlo la gente, malo, malo... Yo sí se lo digo: la situación está de la vil cachetada."

Una ama de casa afirma: "Veo que el hombre [su esposo] se talla, que trabaja fuerte, y nunca, pero jamás de los jamaes, salimos adelante... Mire, por principio de cuentas me acuerdo que antes Arturo y yo no peléabamos tanto; ahora de nada y nada nos agarramos a la greña. Yo hasta pensé que tenía otra señora o algo, pero como él me dice: si ya no es por falta de ganas, Lupe, es por falta de dinero'. Y sí cierto: apenas se da abasto con nosotros... yo siento que nos pesan las necesidades de los muchachos y a veces hasta me da coraje que vengan y me digan: 'Ay mamá, nos pidieron esto o lo otro en la escuela'. Mire, haga de cuenta que me jalan de los cabellos del coraje que me da. Es que a veces, aunque quiera una controlarse, no puede y entonces son las criaturas las que la llevan... Pero es que deveras ya no hay a dónde hacerse, no descansa una, pues, de la mortificación." Al mercado, "va uno nada más a hacer corajes. Para empezar, ya no hay nada y lo poco que se encuentra es de bajísima calidad... Antes [comíamos carne] una o dos [veces por semana]; pero ahora, pues más bien como cada quince días. Mi esposo gana trescientos noventa dólares; somos seis, el kilo de bisteces está a noventa: haga cuentas..."

Dice un niño: "Yo ya les dije [a sus padres] que si hay tanto problema por mi colegiatura pues que me cambien. Lo prefiero a que todo el tiempo me digan que no puedo hacer esto ni lo otro porque no hay dinero... Antes íbamos cada viernes al cine, pero hace un chorro que ya no me llevan. Siempre por lo mismo: no hay dinero. Eso me cae bien grueso. Fíjese, hasta me gustaría trabajar."

El conductor de un camión del servicio de limpia afirma que con la inflación "pues como que uno infla más. Yo sí me tomo mis copas porque de otra manera, no aguantaba... Más antes, pues tenía uno sus buscas: el desper-

7. Los testimonios que se reproducen enseguida se tomaron de un reportaje de Cristina Pacheco, "Voces de la inflación: 'que la vida cueste mucho y no valga nada'", publicado en la sección "Cabos sueltos" de *Nexos*, año III, núm. 28, México, abril de 1980, pp. 14-36.

dicio, ya sabe. . . Me iba bien, pero pos ora el delegado ya se las mascó y como andamos a la rebatinga, me vigila y viene y me quita mis buscas.”

Un vendedor ambulante define así la inflación: “los centavitos vuelan: no valen, no pesan. Tire usted contra el pavimento una moneda de diez centavos: ni ruido hace de tan flaca, y ora, con diez centavos, ¿qué compra? En las tiendas ni las dan de cambio: prefieren entregarle a uno chicles o un caramelo. . . Aquí yo le taloneo más que nunca y cada día estoy peor. Luego, por otro lado, aunque quiera vender más pos no puedo, porque ya cuando acuerdo, en la Mercé me suben que la caja de dulce, que la caja de clines. Y si se pone uno al brinco le salen conque ‘a nosotros también nos la subieron, ¿qué le hacemos?’ Va rodando la bola, ¿me comprende?: yo les echo la culpa a los que me venden y éstos a los distribuidores y así hasta mero arriba”, donde están “los meros, los de los centavos fuertes.”

Una muchacha de 18 años procedente de un pueblo de Michoacán declara: “Me vine porque pues en el rancho ya no había forma”. Asegura que a pesar de que todo ha subido ella se conforma “porque siempre allá por donde nosotros vivimos, aunque no lo crea, las cosas son mucho más carísimas en comparación de acá. Y como por allá no hay casi nada, pos ¿se imagina?. . . Allá no hay trabajo, no hay fábrica, no hay comercio y de sirvienta le pagan a una cualquier cosa. Es un trabajo que parece muy fácil, pero si viera lo pesado que’s”.

A ponerle el cascabel al gato

Sólo la actitud alerta y socialmente consciente del Estado puede lograr avances convenientes para el país en el combate contra la inflación.

Así, es importante que se combata al alza y se trate de aminorar sus lesivos efectos en las mayorías asalariadas. También es significativo que por medio del PGD y el SAM se trate de revertir la tendencia que favorece la concentración del ingreso y de la propiedad. Empero, convendría profundizar más en las estrategias elaboradas para que los beneficios del crecimiento se repartan de modo más equitativo.

Los primeros años de la Alianza para la Producción tuvieron como resultado, por un lado, que el país alcanzara una

recuperación económica sin precedentes y, por otro, que el capital privado obtuviera utilidades bastante aceptables. Esto fue posible, como ha sido reconocido por todos, gracias a los sacrificios del sector laboral y a la política del Gobierno federal que dio estímulos fiscales y facilitó una rentabilidad mayor de las inversiones (por ejemplo, al derogar el impuesto sobre las utilidades extraordinarias puesto en vigor al principio de este régimen).

Si, como todo parece indicarlo, en la carrera inflacionaria van en la punta, en ese orden, utilidades y precios, no es gratuito que amplios sectores de opinión aboguen por un salario justo. Porque si sólo se trata de sacrificios, sería cuestión de preguntar: ¿a quién le toca esta vez? Y el Presidente de México ya dio la respuesta al dirigirse a los industriales del país:⁸

“Esta recuperación verdaderamente extraordinaria y para muchos inesperada y para otros más increíble, se ha logrado porque pudimos resolver problemas y hemos eliminado conflictos; pero gracias, fundamentalmente, a la solidaridad de la clase trabajadora que fue la que tomó la iniciativa y entregó un ejemplo histórico difícil de superar.

“El esquema de moderación salarial tenía como contrapartida una respuesta que todavía no se ha dado: lo que llamamos desde entonces, y es una de nuestras frustraciones más dolorosas, el Programa de Productos Básicos.”

“... Nos corresponde a nosotros, señores y lo digo insistentemente— dar una respuesta inmediata para enfrentar estas cuestiones, que ahí están ya llamando a la puerta insistentemente. Tenemos que dar respuesta a presiones inflacionarias porque no podemos dejar de crecer. Frenar en este momento al país para combatir la inflación sería cancelar las oportunidades más viables que tenemos ya a la vista”. En este sentido el Presidente puntualizó:

“Tenemos, pues, señores industriales, que entenderlo bien: seguir creciendo, pero combatiendo la inflación con toda responsabilidad, ustedes en su área, nosotros en la nuestra; ambos con una común responsabilidad que reitero en llamar histórica.” □

8. Discurso pronunciado al clausurar la “Primera Reunión Nacional de Industrialización de la Confederación Nacional de Cámaras Industriales”, *El Nacional*, México, 17 de noviembre de 1979.

COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Transporte carretero: ¿cuello de botella o tabla de salvación?

El comportamiento del sector de comunicaciones y transportes constituye un factor de gran importancia para el crecimiento económico. El sistema de transportes desempeña un papel fundamental, pues es el eslabón que hace posible unir las fases del proceso económico (producción, distribución y consumo). En 1978 el sector en su conjunto aportó 4.5% del PIB, dio ocupación directa a más de 60 000 personas, absorbió 18.5% de la inversión pública total, adquirió 13% de las importaciones totales del país y consumió 90% de la producción de diesel y gasolina.¹

La actual recuperación económica del país hizo más severas algunas de las deficiencias fundamentales de nuestro modelo de desarrollo, entre ellas, la carencia de un sistema de transporte con la flexibilidad y capacidad apropiadas para satisfacer los requerimientos de un aparato productivo en expansión. Empero, a pesar de que esa problemática se manifiesta principalmente en períodos de dinamismo económico, el fenómeno no es de carácter coyuntural o pasajero, sino estructural.

La coyuntura

Recientemente la problemática del sistema de transporte mexicano, especialmente el terrestre, ocupó la atención de los medios de información y generó consideraciones y análisis muy abundantes acerca de ese fenómeno. Ello obedeció al surgimiento de agudos cuellos de botella en el sector, que se empezaron a manifestar a mediados de 1978.

La brusca recuperación económica, las deficiencias en el sector agropecuario que obligaron a realizar importaciones masivas de alimentos y las fuertes compras en el exterior de equipos y materiales para ductos fueron los factores que se añadieron a los problemas estructurales provocando la crisis. Las inflexibilidades

1. Cifras citadas por Emilio Mújica Montoya, titular de la SCT, en un discurso pronunciado en el auditorio del PRI el 5 de diciembre de 1978.

se ubicaron principalmente en los sistemas de transporte ferroviario y marítimo. El primero no contó con la fuerza motriz suficiente debido a la falta de equipo y a lo obsoleto del disponible, lo cual se vio agravado por los inadecuados sistemas de organización. Se calcula que en 1978 el número de locomotoras disponibles disminuyó 12% con respecto a 1977.

La incapacidad del transporte por riel originó el rezago y la acumulación de fuertes volúmenes de carga en los puertos y en la frontera, lo cual difundió la problemática al transporte carretero y marítimo. La falta de coordinación entre los tres modos, aunada a las limitaciones de cada uno, agravó el problema. Cabe señalar que la fuerte presión sobre el autotransporte y su imposibilidad de cubrir cabalmente la demanda, originó que algunos opinantes afirmaran que este modo no contaba con la suficiente capacidad de operación. En 1979 la crisis continuó. Ello sucedió a pesar de que se incorporaron al sistema ferroviario 168 locomotoras, que poco pudieron ayudar ante la persistencia de los anticuados, imprácticos e ineficientes sistemas operativos, que ocasionaron la acumulación de carros en los patios y en las vías, haciendo imposible la circulación fluida de los trenes. Como resultado de la notable incapacidad de los ferrocarriles, la carga terrestre se transfirió en grandes volúmenes al transporte carretero (en 1979 movilizó 2.2 veces más granos que en 1978), con una considerable alza de los costos, además de los problemas ya señalados de abasto de materias primas e insumos que ocasionaron retrasos en la expansión de las

empresas. La respuesta a la crisis del autotransporte carretero, más o menos eficaz, originó que los empresarios de ese gremio afirmaran que al autotransporte "salvó al país del caos" (la composición de la carga transportada en 1979 por carretera puede verse en el cuadro 1).

Correctivos. La problemática del sistema de transportes hizo necesario poner en marcha diversas medidas tendientes a aliviar los cuellos de botella. Los correctivos fueron, entre otros, los siguientes: a) programas de operación coordinados a fin de distribuir la carga entre los diversos modos de transporte de una forma más adecuada; en estos programas se establecieron "cartas compromiso" entre los usuarios y los oferentes de los servicios con el propósito de determinar las necesidades, disponibilidades, calendarios, volúmenes que se moverían, origen y destino de las cargas, modo de transporte y unidades requeridas; b) ampliación de la capacidad del equipo de transporte, fundamentalmente del ferroviario, y c) promoción de sistemas operativos eficientes.

Aspectos generales del transporte carretero

Los expertos han dado mayor atención al sistema ferroviario en razón, quizá, de que ahí radica el origen del problema del transporte y de sus soluciones. En esta oportunidad, empero, se resumen algunas características del autotransporte carretero de mercancías, dejando para otra ocasión el análisis del transporte por riel.

Surgimiento y evolución. A partir del tercer decenio de este siglo la construcción de la red carretera tuvo un fuerte dinamismo, lo cual, paulatinamente, fue ocasionando un cambio en la distribución de la carga terrestre de mercancías en favor del autotransporte. El crecimiento de la economía mexicana durante la segunda guerra mundial y la posguerra creó la necesidad imperiosa de desarrollar aún más el sistema de transportes, a fin de acelerar la expansión del mercado interno y facilitar el acceso al externo, principalmente el estadounidense. Empero, a pesar de las notables ventajas que ofrecía el ferrocarril, las inversiones se orientaron a la construcción de carreteras, siguiendo las pautas y estímulos más "fáciles" provenientes de los asentamientos humanos y de la

actividad económica, y contribuyeron a agudizar el crecimiento concentrado de la economía. En esas condiciones se impuso el desarrollo del transporte carretero sobre el ferroviario. Otros factores que impulsaron el crecimiento del autotransporte fueron su mayor rapidez y mejores condiciones de carga para algunos productos, bajos costos de operación derivados de una política altamente proteccionista y del hecho de que las inversiones más cuantiosas en infraestructura las realizaba el Estado, y una legislación favorable que permitía la ausencia de un verdadero control de las operaciones de los transportistas.

Durante muchos años el crecimiento del transporte carretero fue muy dinámico. Empero, la carencia de controles sobre la actividad originó el surgimiento de un sinnúmero de camioneros que conformaron un servicio anárquico y desvinculado de los otros medios y de los requerimientos de la economía. Esta irregular situación se vio reforzada durante los años de la segunda guerra, cuando el dinamismo de la producción interna sobrepasó la capacidad del transporte por ferrocarril. Con el fin de agilizar el movimiento de mercancías acumuladas en los puertos y fronteras se autorizó el libre tránsito de camiones de carga por las carreteras federales, lo cual provocó la proliferación de un gran número de transportistas en las principales rutas. En 1947 se derogó el régimen de emergencia, pero los camioneros continuaron operando al margen de las disposiciones legales. En ese mismo año se reformó el régimen jurídico del transporte y se impuso a los transportistas la obligación de regularizar sus actividades. Sin embargo, la legislación no tuvo efecto y el crecimiento del transporte en los años siguientes agravó el problema.

Para 1970 el sector camionero había crecido en forma considerable. En ese año los transportistas se encontraban distribuidos en 730 rutas específicas,² lo que hacía muy difícil ejercer un control estricto y mucho más cuantificar la capacidad ofrecida por ruta. Con el fin de normalizar la situación y conocer la estructura y organización del sector, en 1971 se puso en marcha un proceso de regularización jurídica. Para ello se le-

2. SCT, *Plan Nacional del Transporte*, libro 4, "El transporte por carretera", México, 1976, p. 13.

CUADRO 1

Carga carretera por producto en 1979 (Millones de toneladas y porcentajes)

<i>Productos</i>	<i>Cantidad</i>	<i>%</i>
<i>Total</i>	<i>270.0</i>	<i>100</i>
Agrícolas	62.1	23
Forestales	8.1	3
Industriales	132.3	49
Ganaderos	16.2	6
Minerales	2.7	1
Petroleros	24.3	9
Inorgánicos	8.1	3
Otros productos	16.2	6

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

CUADRO 2

Transporte terrestre de carga

Año	Millones de toneladas				Millones de toneladas-kilómetro			
	Ferrocarril	Autotransporte ¹	A/F ²	Total	Ferrocarril	Autotransporte ¹	A/F ²	Total
1970	45.9	141.3	3.08	187.2	23 707	43 096	1.82	66 803
1971	46.3	149.8	3.24	196.1	23 080	45 689	1.98	68 769
1972	49.0	164.3	3.35	213.3	24 809	50 111	2.02	74 920
1973	52.7	178.9	3.39	231.6	27 130	54 564	2.01	81 694
1974	61.1	195.2	3.19	256.3	31 784	59 536	1.87	91 320
1975	62.6	213.6	3.14	276.2	34 447	65 148	1.89	99 595
1976	62.2	220.0	3.54	282.2	34 821	67 100	1.93	101 921
1977	67.9	235.2	3.46	303.1	37 633	71 736	1.90	109 369
1978	68.7	251.7	3.66	320.4	36 412	76 768	2.11	113 180
1979	69.1	279.0	4.04	348.1	36 734	85 095	2.32	121 829
1980 ^a	80.4	313.0	3.89	394.0	42 612	95 465	2.24	138 077
1981 ^a	87.5	333.0	3.81	420.5	46 375	101 565	2.19	147 940
1982 ^a	95.0	369.0	3.88	464.0	50 350	112 545	2.23	162 895

1. Incluye el autotransporte federal, el de jurisdicción estatal y el privado.

2. Relación de carga de autotransporte sobre carga de ferrocarril.

a. Las cifras se refieren a las metas programadas por el sector.

Fuente: SPP.

vantó un inventario de los camiones que circulaban por los caminos federales; se empadronaron cerca de 84 000 vehículos, 90% de los cuales no tenía la autorización para circular y prestar el servicio.² Asimismo, con el propósito de corregir la desorganización imperante y al mismo tiempo favorecer el control de la actividad, se implantaron cuatro clases de servicios:

- El servicio público federal de carga regular para explotar en ruta fija y transportar cualquier tipo de carga. La concesión respectiva se otorgaría en forma preferente a empresas y se promovía la constitución de sociedades. Las rutas comprendían por lo general un eje troncal y varios ramales. La prestación de este servicio estaría sujeta al otorgamiento de concesión, en tanto que los demás sólo requerirían de un permiso de circulación. Las concesiones sólo se otorgarían a mexicanos por nacimiento y en ningún caso a sociedades cuyo capital estuviera constituido total o parcialmente por acciones al portador. Asimismo, se reiteraba que tanto el concesionario como el permisionario no podrían poseer más de cinco unidades.

- Servicio exclusivo de productos del campo no elaborados y animales. Los prestadores de este servicio no estaban

sujetos a rutas fijas ni se les imponía la obligación de integrarse en sociedades.

- Servicio público especializado de carga para cualquier camino y con vehículos acondicionados para cargas determinadas.

- Servicio de carga particular. Este autoriza la circulación por los caminos federales a camiones que transportan mercancías de la propiedad del dueño del vehículo, ya sean productos agrícolas o industriales.

Para 1973 la distribución de las autorizaciones para los vehículos de más de tres toneladas para los servicios de carga se integraba como sigue: de un total de 118 041 permisos, 38% era de carga regular, 34% de productos del campo, 14% de servicio especializado y 14% particular.⁴

Situación actual

A partir de la regularización legal emprendida en 1971, el movimiento de carga por carretera creció en forma notable. Mientras que en 1971 la carga movilizada por el servicio público federal fue de 113 millones de toneladas, en 1979 la cifra se elevó a 224 millones, lo cual ha determinado que en la actualidad el autotransporte movilice más de 70% de la carga terrestre total. Si se incluye al

autotransporte de jurisdicción estatal y privado, el porcentaje asciende a 80 (véase el cuadro 2).

Estructura del servicio. Actualmente existen 2 340 sociedades de transportistas, de las cuales 1 480 son de servicio de carga regular, 750 de carga especializada y 110 que efectúan ambos servicios.⁵ El sector camionero registra una fuerte concentración de empresas en las principales vías, que ha dado origen a la operación centralizada en las rutas más rentables. Ello dio lugar al descuido de otras, quizá poco rentables, pero no necesariamente menos importantes, al deterioro de la calidad del servicio, aspecto poco significativo frente a una demanda cautiva y ávida de medios de transporte, y a que en el gremio coexistan empresas poderosas junto con un considerable número de permisionarios (o concesionarios), poseedores de un permiso o concesión para operar su camión. Por lo general estos pequeños propietarios aportan su camión y el permiso para explotarlo a alguna sociedad de transportistas a cambio de acciones en goce.

Se afirma que una de las causas fundamentales que propiciaron la concentración del servicio en pocas empresas fue la legislación, que fomentó el estableci-

3. *Ibid.*, p. 14 y 15.

4. *Ibid.*, p. 24.

5. Coparmex, *Alternativas del transporte terrestre mexicano*, México, 1980, p. 41.

CUADRO 3

*Capacidad de las empresas de carga general
(Toneladas)*

	<i>Estratos de capacidad</i>						<i>Total</i>	
	<i>Más de 2000</i>		<i>1000-2000</i>		<i>Menos de 1000</i>			
	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>2</i>
México-Monterrey	9	33.3	34	44.5	173	57.6	216	135.4
México-Guadalajara	11	39.4	22	32.2	175	64.2	208	135.8
Guadalajara-Monterrey	1	2.5	7	8.5	54	19.1	62	30.1
México-Veracruz	—	—	5	9.2	115	32.8	120	42.0
Pacífico norte	2	4.5	15	16.9	76	34.2	93	55.6
Sur-este	5	13.7	19	25.3	69	11.6	93	50.6
México-Acapulco	1	2.5	2	2.5	18	8.6	21	13.6
TOTAL	29	95.9	104	139.1	680	228.1	813	463.1
Porcentaje	3.6	20.7	12.8	30.0	83.6	49.3	100	100.0

1. Número de empresas.

2. Capacidad en miles de toneladas.

Fuente: SCT, *Plan nacional de transporte*, libro 4, "El transporte por carretera", México, 1976.

miento de sociedades de transportistas con el supuesto propósito de aprovechar al máximo la capacidad vehicular y las rutas concedidas para su explotación. Asimismo, se considera que se alentó la concentración debido a que las autorizaciones se han otorgado en forma preferente a las sociedades o empresas de transportistas.

A pesar de que las cifras que enseña se señalan datan de 1975, ilustran en forma clara la estructura del sector de autotransportes; además, es muy posible que esa situación se haya mantenido o incluso hasta recrudescido. En el año citado se hizo una investigación sobre el tamaño de las empresas de carga general que operaban en las siete rutas más importantes del país.⁶ Los resultados permitieron determinar que del total de empresas consideradas, 29 (3.6% del total de las compañías) poseían más de 2 000 ton de capacidad cada una, lo cual representaba en forma conjunta 20.7% de la capacidad total ofrecida. Asimismo, se logró precisar que 20 empresas (2.5% del total), con capacidades superiores a 2 000 ton cada una, absorbían 26.8% de la capacidad ofrecida total en las dos rutas más importantes: México-Monterrey y México-Guadalajara (véase el cuadro 3).

6. SCT, *op. cit.*, pp. 79-81.

Flota vehicular. Actualmente la flota vehicular del servicio de autotransporte de carga federal asciende a 109 890 unidades motrices (menos de 10% del total de vehículos comerciales del país), y se integra como sigue: camiones de dos ejes, 60 860 (55.5%); de tres ejes, 22 800 unidades (20.7%); tractocamiones de dos ejes, 3 830 (3.5%), y de tres ejes, 22 400 unidades (20.4%). Las unidades de arrastre ascienden a 30 800, distribuidas como sigue: 750 semirremolques de un eje (2.4%); 29 700 de dos ejes (96.4%), y 350 remolques de dos ejes (1.2%). Del total de unidades motrices, el servicio de carga regular absorbe 52%, el de carga de productos del campo 38% y el de especializada 10% (véanse los cuadros 4, 5 y 6). Según un estudio de la Coparmex estas cifras no incluyen la flota de los camioneros denominados "piratas" que prestan servicios al margen de las regulaciones ofi-

CUADRO 4

*Composición de las unidades motrices, 1976-1980
(Unidades)*

<i>Clase de vehículos</i>	<i>1976</i>	<i>1977</i>	<i>1978</i>	<i>1979</i>	<i>1980¹</i>
Camión de 2 ejes (C2)	51 438	53 716	55 957	58 378	60 860
Camión de 3 ejes (C3)	15 881	16 659	17 653	20 541	22 800
Tractor de 2 ejes (T2)	2 826	3 022	3 137	3 573	3 830
Tractor de 3 ejes (T3)	14 366	15 156	17 000	18 364	22 400
Total	84 511	88 553	93 747	100 856	109 890

Nota: Se indican entre paréntesis las claves con que se designa usualmente a los vehículos.

1. Cifras estimadas.

Fuente: SCT, *Programa de desarrollo del autotransporte federal 1977-1982*.

CUADRO 5

*Composición de las unidades de arrastre, 1976-1980
(Unidades)*

<i>Tipo de vehículo</i>	<i>1976</i>	<i>1977</i>	<i>1978</i>	<i>1979</i>	<i>1980¹</i>
Semirremolque de 1 eje (S1)	554	586	649	690	750
Semirremolque de 2 ejes (S2)	18 111	19 150	21 214	23 203	29 700
Remolque de dos ejes (R2)	246	260	288	306	350
Total	18 911	19 996	22 151	24 199	30 800

Nota: Se indican entre paréntesis las claves con que se designa usualmente a los vehículos.

1. Cifras estimadas.

Fuente: SCT, *Programa de desarrollo del autotransporte federal 1977-1982*.

CUADRO 6

Distribución de los vehículos por tipo de servicio¹

Concepto	Unidades	%
Total	99 159	100
Carga regular	51 561	52
Vehículos de 15 a 18 ton de capacidad	41 646	42
Vehículos de más de 20 ton de capacidad	9 915	10
Productos del campo no elaborados y animales de 8 a 12 ton de capacidad	37 683	38
Carga especializada	9 915	10
Vehículos de 15 a 18 ton de capacidad	1 983	2
Vehículos de más de 20 ton de capacidad	7 932	8

1. Información al 30 de marzo de 1980 obtenida sobre la base del canje de placas correspondientes al período 1978-1979.

Fuente: SCT, *Programa de desarrollo del autotransporte federal 1977-1982*.

CUADRO 7

Demanda de transporte de las principales empresas estatales usuarias, 1980

Empresas	Total (ton)		Ferrocarril (ton)		Num. de curros	Autotransporte (ton)		Núm. de camiones
	%	%	%	%				
Sidermex	15 249 666	100	12 092 826	79	201 226	3 156 840	21	86 997
Fertimex	5 676 750	100	3 914 000	69	85 980	1 762 750	31	112 141
UNPASA	4 360 356	100	2 292 143	53	42 121	2 068 213	47	103 411
Pemex	22 008 300	100	3 056 100	14	55 565	18 952 200	86	631 740
Conasupo	7 000 000	100	4 690 000	67	93 800	2 310 000	33	115 500
Total	54 295 072	100	26 045 069	48	478 692	28 250 003	52	1 049 789

Fuente: Secretaría de Programación y Presupuesto.

ciales y cuya actividad representa por lo menos 25% más de los movimientos de carga registrados.⁷

Se estima que en 1980 la capacidad del sistema de transporte terrestre es de 394 millones de toneladas al año, 13% superior al volumen de 1979. De ese monto, 313 millones de toneladas corresponden al autotransporte (79.5% del total y 12% mayor a la cifra alcanzada en 1979), y el resto al ferrocarril. Para movilizar esa carga el autotransporte federal, con sus 109 898 unidades, podría mover 251 millones de toneladas (14% más que en 1979), en tanto que el estatal y privado se ocuparía de los 62 millones restantes. Por su parte, la de-

7. Coparmex, *op. cit.*, p. 88.

manda de transporte de carga ascenderá al final de 1980 a 388.1 millones de toneladas, de las cuales 310.4 millones (80%) corresponden al transporte carretero y 77.7 millones (20%) al ferrocarril. De la demanda total, cinco entidades estatales requerirán transportar 54.3 millones de toneladas (14%), 52% por carretera y 48% por riel (véase el cuadro 7).

Capacidad aprovechada. Para lograr los niveles de oferta calculados al final de 1980, se consideró preciso que el sector de autotransporte mejorara su eficiencia y corrigiera sobre la marcha algunas imperfecciones que afectan en forma negativa el uso del equipo disponible. Al mismo tiempo, era necesario que la industria de automotores cumpliera con su meta de producción de camiones.⁸ De no cumplirse ese compromiso y si no se logra mejorar la eficiencia del transporte, es muy posible que las metas no se alcancen en forma plena.

miento y reparación.⁹ Sin embargo, existe otro conjunto de causas que están relacionadas con la organización y forma de operación del sistema de autotransporte y que es factible corregir. Entre ellas se pueden mencionar: el elevado porcentaje de camiones vacíos debido a la falta de coordinación y organización entre los oferentes y los usuarios; mala adaptación de la flota a las distancias recorridas, pues un número importante de camiones realiza viajes considerablemente más largos de lo que su equipo resiste y de lo que, incluso, es rentable según la estructura de las tarifas; desperdicio de la capacidad de carga, y excesivo tiempo de manejo de los conductores.¹⁰ Otros factores que inciden en forma negativa en el empleo de la capacidad, son:

- La carencia e inadecuado manejo de las centrales de carga. Además de la insuficiencia de instalaciones de este tipo, las existentes no funcionan como se supuso cuando fueron creadas. En esos sitios, que deben ser un punto de intercambio entre el transporte carretero y el ferroviario, se debería también controlar la contratación de los servicios de autotransporte de carga y distribuir ésta de acuerdo con las disponibilidades y rutas. Empero, sólo funcionan como puntos de carga y descarga y sus movimientos los controla un número reducido de transportistas.¹¹

- La falta de lugares apropiados para el almacenaje de mercancías. Esta situación origina que los usuarios del servicio utilicen los vehículos como almacén (en ocasiones por períodos prolongados), a pesar del alto costo que esto les representa, pues la tarifa que se les aplica fluctúa de 1 063 pesos para vehículos de dos ejes hasta 2 656 pesos diarios para unidades de cinco ejes.

- Deficiente infraestructura carretera. Su insuficiencia y los crecientes congestionamientos tienden a reducir la velocidad promedio del autotransporte.

Infraestructura carretera. Como se apuntó, uno de los factores que se señalan como principales causantes de la ineficiencia del autotransporte de carga es el estado de la red carretera del país. Se dice que los troncales resultan ya insuficientes y que de no ampliarse ocasiona-

9. Coparmex, *op. cit.*, p. 49.

10. SCT, *op. cit.*, pp. 177-180.

11. *Ibid.*, pp. 199-200.

8. La orientación de la industria de automotores destinada a satisfacer los requerimientos de una estructura de consumo profundamente deformada, propició la carencia de vehículos para carga. Según la Sepafin, el déficit actual de este tipo de camiones es de 10 000 unidades, fundamentalmente *trailers* (*Excelsior*, 16 de mayo de 1980). Según el citado estudio de la Coparmex, para 1980 el programa de fabricación de *trailers* asciende a 7 561 unidades, 36.9% más que en 1979. Empero, los camioneros aducen que aun así se registrará un déficit de 2 000 unidades en el año, el cual podría ampliarse por los retrasos en la entrega de los vehículos, que fluctúan de 12 a 14 meses.

CUADRO 8

*Características de la red carretera del país, 1965 y 1980
(Kilómetros y porcentajes)*

Concepto	1965	%	1980	%
Total	61 252	100.0	212 900	100.0
Pavimentadas	34 431	56.2	65 900	31.0
Revestidas	18 373	30.0	32 890	15.4
Terracería	6 538	10.7	6 620	3.1
Caminos rurales	155	0.3	62 670	29.4
Brechas mejoradas	1 755	2.8	44 820	21.1

Fuente: SAHOP, *Programa de modernización de la red carretera 1980-1990*.

rán trastornos más agudos. Además, se menciona un deterioro relativo de la red. Ello obedece, entre otras causas, al creciente peso de las unidades, al incremento de los vehículos que transitan por las carreteras a una tasa media anual de 10% (algunos analistas señalan que el tránsito por la red carretera es superior a 40 000 vehículos diarios en los alrededores del Distrito Federal y de 10 000 vehículos por día en las principales rutas troncales) y al tráfico de volúmenes de carga mayores que los planeados. La falta de regulación oficial sobre los pesos transportados, la antigüedad de parte de las carreteras y la ausencia de programas integrales de reconstrucción y modernización han agravado el problema.

La red de carreteras del país asciende a 212 900 km, de los cuales 31% está pavimentado y 15.4% revestido (véase el cuadro 8). La red federal, con un total de 41 000 km pavimentados, representa 19.3% del sistema carretero del país y 62.2% del total pavimentado. Sus características se pueden ver en el cuadro 9. Los problemas fundamentales —según el *Programa de modernización de la red carretera 1980-1990*— que afrontan los caminos de la república se refieren a su limitada extensión y a su creciente incapacidad para atender la demanda de transporte. Estos problemas, se asegura, se presentan especialmente en la red federal, aunque con mayor rigor en la que se denomina red básica (constituida por 25 000 km), que soporta los mayores movimientos de tráfico y une las principales ciudades del sistema urbano nacional. Empero, 78% de esa red se construyó hace más de diez años y sólo 26% de los caminos registran una circulación fluida. Se calcula que de no hacerse mejoras, en 1990 el porcentaje de circulación fluida descenderá a 12.7% y

CUADRO 9

Características de la red carretera federal, 1980 (kilómetros y porcentajes)

Secciones	Longitud	%
Total	41 000	100.0
Cuatro o más carriles	990	2.6
12 a 13.5 m	1 750	4.3
10 a 12 m	4 400	10.7
8 a 10 m	19 700	48.0
Menos de 8 m	14 160	34.4

Fuente: SAHOP, *op. cit.*

el relativo a la circulación deficiente se elevará de 30 a 61.3 por ciento.¹²

El 25 de septiembre último el titular de la SAHOP, Pedro Ramírez Vázquez, dio a conocer el Programa de modernización de la red carretera para el período 1980-1990. Sus objetivos son: aumentar la capacidad carretera para satisfacer los requerimientos del Plan Global de Desarrollo y adecuar la red a las previsiones del Plan Nacional de Desarrollo Urbano; disminuir los costos de transporte; eliminar los cuellos de botella, e incrementar la seguridad carretera. La inversión que demandará el Programa ascenderá a 96 000 millones de pesos, a precios de 1980. De ese monto, 25.3% se erogará de 1980 a 1982, 36% en el lapso 1983-1986 y 38.7% en el período 1987-1990. El cumplimiento del programa permitirá contar en 1982 con 1 800 km de carreteras de cuatro carriles y 3 000 km de dos carriles de "altas especificaciones". Para 1990 las carreteras de cuatro carriles ascenderán a 4 000 km y las de dos carriles a 10 000 kilómetros.

12. SAHOP, *Programa de modernización de la red carretera 1980-1990*.

Tarifas e ingresos y gastos. Existen cinco grandes grupos de tarifas diferenciales. En su determinación, se dice, se toman en cuenta aspectos tales como el incremento de los costos de operación, el precio de reposición de unidades y los sueldos y salarios. Sin embargo, los transportistas aseguran que las tarifas no son suficientes para cubrir con amplitud sus gastos totales. Las tarifas se aplican de acuerdo con la mercancía transportada, el kilometraje recorrido y en ocasiones conforme al tipo de camino. La cuota por tonelada-kilómetro va de 87 centavos para mercancías de primera clase a 40 centavos en el caso de carga clasificada como de quinta clase. A esa cuota se le suma un cargo fijo por tonelada de 146 pesos. De agosto de 1974 a agosto de 1980 las tarifas se modificaron en varias ocasiones. Durante ese lapso la tasa media de crecimiento de las cuotas por tonelada-kilómetro fue en promedio de 14.1%, en tanto que la correspondiente al cargo fijo fue de 13.8% (véase el cuadro 10).

Al parecer las tarifas oficiales son útiles fundamentalmente para realizar comparaciones estadísticas. Ello es así, debido a que es una práctica común de los camioneros establecer sus propias tarifas, teniendo a las oficiales sólo como punto de referencia. Es un hecho aceptado por los transportistas que durante las épocas de fuerte demanda cobren conforme a las tres categorías más altas de la tarifa e impongan sus propias cuotas que, según se dice, llegan a ser hasta 50% superiores a las oficiales y que sólo están al alcance de las grandes empresas. Otros procedimientos para elevar la rentabilidad de los servicios de transporte, son: cobrar por volumen cuando corresponde hacerlo por peso, o viceversa; cobrar el kilometraje por viaje redondo aunque el vehículo regrese vacío a su punto de origen o con la carga de otro usuario, y aplicar la tarifa de carga completa aunque ésta no ocupe todo el camión y el espacio restante se utilice para la de otros demandantes del servicio. Un factor más, que junto con la práctica de tarifas extraoficiales da una mayor rigidez a la oferta del servicio, es la concertación de convenios entre algunos usuarios y los camioneros. Estos últimos se comprometen a proporcionar los vehículos necesarios para el transporte de mercancías durante el año.¹³

13. Coparmex, *op. cit.*, pp. 47 y 48.

CUADRO 10

Tarifas del autotransporte de carga, 1974-1980
(Pesos por ton/km)

Vigencia	15-ago.-74	2-sep.-76	Aumento	29-oct.-76	Aumento	21-ene.-78	Aumento	2-ene.-79	Aumento	1-feb.-79	Aumento	1-abr.-80	Aumento	TMC ²
Clases ¹	1-sep.-76 (1)	28-oct.-76 (2)	2/1 %	20-ene.-78 (3)	3/2 %	1-ene.-79 (4)	4/3 %	31-ene.-79 (5)	5/4 %	31-mar.-80 (6)	6/5 %	1-abr.-80 (7)	7/6 %	%
Primera	0.40	0.48	20.0	0.57	18.8	0.66	15.8	0.72	9.1	0.76	5.6	0.87	14.5	13.8
Segunda	0.31	0.37	19.4	0.44	18.9	0.51	15.9	0.56	9.8	0.59	5.4	0.68	15.3	14.0
Tercera	0.22	0.27	22.7	0.32	18.5	0.37	15.6	0.40	8.1	0.43	7.5	0.49	14.0	14.3
Cuarta	0.20	0.24	20.0	0.29	20.8	0.33	13.8	0.36	9.1	0.38	5.6	0.44	15.8	14.0
Quinta	0.18	0.22	22.2	0.26	18.2	0.30	15.4	0.33	10.0	0.35	6.1	0.40	14.3	14.3
Carga fija (ton)	67.20	80.00	19.0	96.00	20.0	110.00	14.6	121.00	10.0	127.00	5.0	146.00	15.0	13.8

1. La lista de artículos que se incluyen en cada clase puede consultarse en el D.O. del 30 de abril de 1980.

2. Tasa media de crecimiento anual (del 15 de agosto de 1974 al 15 de agosto de 1980).

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Las irregularidades y las prácticas indebidas en el manejo de las tarifas y en la prestación del servicio en general son producto de múltiples y complejos factores que no sólo están relacionados con el propio sector. Los transportistas sostienen que se debe mantener una diferencia entre las tarifas que cobran y los costos de los insumos que usan, tal que les permita una utilidad aceptable. Hay algunos analistas que llevan la propuesta más allá y sostienen que además se debe establecer un régimen fiscal favorable, mantener los mismos precios de los combustibles y, en general, proporcionar un mayor número de facilidades. Empero, otros analistas insisten en que estas últimas propuestas

deberían matizarse con consideraciones que incluyan el costo social de los distintos medios de transporte, en una visión de largo plazo tendiente a resolver de manera adecuada los problemas de este importante sector de la infraestructura.

Perspectivas

A corto plazo la solución viable para atemperar y eventualmente resolver la escasez de transporte terrestre es el autotransporte carretero. El rezago de los ferrocarriles tardará un tiempo más largo en solucionarse, por las cuantiosas inversiones que requiere, su largo período de maduración y los viejos problemas de organización que los aquejan. Sin

embargo, sólo mediante la expansión del ferrocarril será posible resolver muchos de los problemas, pues por su costo y capacidad es el medio más adecuado para la movilización masiva de mercancías a largas distancias.

En el largo plazo el desarrollo del transporte mexicano no debe fincarse en un modo como el autotransporte carretero. Por razones de lógica económica, de disponibilidad de energéticos, de seguridad y de costo social en general, es preciso invertir la tendencia actual del transporte terrestre y convertir al ferrocarril en la base fundamental del transporte masivo, y al autotransporte en su complemento. □

recuento nacional

Sector agropecuario

Congreso nacional agrario

Del 22 al 25 de septiembre se efectuó el II Congreso Nacional Agrario, 21 años después de haberse celebrado el primero, al cual asistieron cerca de mil personas. Entre las conclusiones más importantes a las que llegó destacan las siguientes:

- Es imprescindible revisar la legislación agraria, porque la actual no responde a las necesidades del país.

- El Artículo 27 constitucional debe volver a su texto original pues actualmente da lugar a muchas confusiones en lo relativo al amparo agrario y a las

resoluciones dotatorias y restitutorias de tierras.

- Es necesario realizar una reforma en materia ganadera, con el propósito de determinar la superficie que los ganaderos podrán destinar a la siembra de granos forrajeros.

- Los campesinos deben tener una "activa participación" en todos los planes gubernamentales, desde el inicio de su elaboración, y la organización colectiva de los productores del campo tiene que ser una realidad.

Política del Banrural

El 23 de septiembre, el Director General del Banrural afirmó que "el Gobierno

federal no dará tractores a campesinos que estén 'asentados' en minifundios ni a quienes no trabajen la tierra". Dijo, asimismo, que ha habido "cierto retraso" en el programa de mecanización del campo debido a que las empresas fabricantes de tractores e instrumentos agrícolas no los han entregado con oportunidad.

Alianza productiva

El 6 de octubre se informó sobre la firma de tres convenios por la Unión de Ejidos Colectivos de Producción Agropecuaria "General Lázaro Cárdenas", que agrupa a 22 ejidos, y el Sindicato de Trabajadores Petroleros de la República Mexicana (STPRM). En ellos se establece la creación de una pasteurizadora de

leche con capacidad de 7 000 litros diarios; la de un rastro frigorífico con capacidad para 150 bovinos y 50 cerdos por día, y la habilitación a los productores agrícolas con maquinaria para sembrar 3 000 ha. de frijol. La inversión ascenderá a 22.5 millones de pesos, de los cuales 82% será financiado por el STPRM, a una tasa de interés anual de 11% y a un plazo de diez años.

La Unión venderá 80% de su producción al Sindicato a un precio menor al que rija en el mercado para los productos agropecuarios. □

Sector energético y petroquímico

Nuevo récord

El 22 de septiembre se alcanzó una producción de petróleo y gas equivalente de 2 400 000 barriles diarios. Así, México se sitúa por arriba de Irán y Venezuela, cuyas producciones en esa fecha eran 2.1 y 2.3 millones de barriles diarios, respectivamente. El récord anterior de Pemex se registró el 21 de julio, con 2 276 000 barriles por día.

Intercambio de electricidad

El 24 de septiembre se dio a conocer que en mayo de 1979 México y Estados Unidos suscribieron un convenio que oficializa el intercambio de energía eléctrica, después de 30 años de compraventa regular de electricidad entre los dos países.

De conformidad con dicho convenio, las empresas de electricidad del sur de Estados Unidos preparan "una estrategia para que los sistemas de generación de electricidad de ambos países queden permanentemente interconectados a partir de 1983".

Se inicia la construcción de plataformas

El 27 de septiembre se inauguró la primera plataforma marina de perforación petrolera construida por una empresa mexicana, asociada con capital estadounidense. Se precisó que este tipo de plataforma, que cuesta 500 millones de pesos, tiene una integración nacional de 47%; su capacidad de perforación es de 12 pozos en forma simultánea y, entre otras funciones, puede bombear lodo a

presión y extraer líquidos; su peso es de 3 600 ton y tiene capacidad para ocupar y albergar a 600 personas.

Se venderá más energía eléctrica

El Director de la CFE anunció el 3 de octubre que a partir del año próximo México venderá a Estados Unidos cerca de 200 000 kilovatios mensuales, cifra que se elevará a 600 000 en 1983 y 1984.

No habrá cambio de precio

El 7 de octubre Pemex decidió no aumentar el precio del crudo de exportación (34.50 dólares el Istmo y 29 dólares el Maya) debido a las condiciones que imperan en el mercado mundial petrolero. Advirtió, empero, que se reserva el derecho de modificarlos si esas condiciones cambian antes de fin de año. El precio del gas que se envía a Estados Unidos (300 millones de pies cúbicos diarios) tampoco se modificará. □

Sector financiero

Se emiten bonos de Serfin

El 18 de septiembre, Banca Serfin firmó un contrato en Londres con el que formaliza una emisión de bonos con tasas de interés flotante. La operación tuvo un monto de 25 millones de dólares y un plazo de seis años y se amortizará en un solo pago al final del plazo. Los bonos se colocaron entre más de 100 instituciones de 20 países de Europa, Asia y América.

Créditos del exterior

- *A Tubacero.* El 22 de septiembre se dio a conocer que un grupo de seis bancos extranjeros y dos de México (Bancomer y Serfin) otorgaron a Tubacero un crédito por 70 millones de dólares, que se destinará a consolidar pasivos y a financiar proyectos de expansión; las instituciones mexicanas aportaron 22.5% del total. No se especificó el plazo ni la tasa de interés.

- *A diversos proyectos.* El 30 de septiembre se informó sobre dos préstamos que el Banco Mundial concedió a México, por un total de 260 millones de dólares. Uno de ellos, por 160 millones, se destinará a financiar parte de un proyecto de riego en Apatzingán, Mi-

choacán, cuyo costo total es de 408.8 millones de dólares. El otro, de 100 millones de dólares, permitirá financiar a las empresas industriales medianas y pequeñas. Ambos créditos tienen un plazo de amortización de 17 años, incluidos 4 de gracia, y un tipo de interés de 8.25% anual.

- *Al Bancomext.* El 14 de octubre, el Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A., obtuvo un crédito de 350 millones de dólares de 43 instituciones financieras internacionales, entre las que figuran Bank of America, Caisse Nationale de Crédit Agricole, Dai-ichi Kangyo Bank, Ltd., y Development Bank of Singapur. Este crédito, considerado como el más ventajoso concedido a una entidad bancaria de Hispanoamérica, tiene una tasa de uno y medio puntos sobre la correspondiente a la *libor*, para seis meses.

El transporte público no pagará IVA

El 25 de septiembre se anunció que las empresas que tengan concesión o permiso federal para operar el transporte de personas, o que ofrezcan servicios mixtos (de personas y de bienes) no pagarán el IVA y gozarán de esta exención sin necesidad de presentar ningún aviso. Esta medida no es aplicable a las empresas que sólo transportan bienes. Se precisó que las tarifas y fletes no deberán incrementarse expresa ni tácitamente con el IVA.

Programa del Banco Mundial

El 30 de septiembre se divulgó que el Banco Mundial otorgará a México créditos para la agricultura por 325 millones de dólares; para un proyecto hidráulico en Sonora por 28 millones de dólares, y por 270 millones para la investigación agrícola y la asistencia técnica a los distritos de temporal.

Línea de crédito a Centroamérica

Con el propósito de cumplir un convenio que data de 1972, el 1 de octubre se anunció que México firmó un acuerdo con el que puso a disposición de cinco países centroamericanos una línea de crédito revolvente hasta por 460 millones de pesos, que deberán emplearse para ajustes temporales en las balanzas de pagos. El acuerdo lo firmaron el Director del Banco de México y los

gobernadores de los bancos centrales de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica. Se explicó que Panamá no forma parte de este convenio debido a que no pertenece al Consejo Monetario Centroamericano.

Préstamo a Costa Rica

El 3 de octubre, el Presidente de la Asociación de Banqueros de México informó que los bancos Banamex, Bancomer, Serfin, Comermex, Somex e Internacional otorgaron, en una operación sindicada, un crédito de 50 millones de dólares a Costa Rica. Se dijo que la firma de los convenios respectivos se hará en una fecha próxima.

Nueva moneda en circulación

Hecha de cuproníquel y con un jugador maya de pelota como motivo principal, el 10 de octubre empezó a circular una nueva moneda de 20 pesos que sustituirá al billete que se usa actualmente. La emisión original consta de cinco millones de piezas. Se dijo que en dos años el billete de 20 pesos habrá dejado de circular. □

Sector externo

Se amplía el acuerdo en materia de alimentos

El 19 de septiembre se informó que se ampliaba el acuerdo para el suministro de productos agrícolas suscrito en Washington, el 16 de enero último, que inicialmente comprendía 4 760 000 ton. La ampliación es de 2 460 000 ton, integradas por 1 750 000 ton de maíz y sorgo, 20 000 de frijol, 360 000 de frijol de soya, 35 000 de semilla de girasol, 70 000 de pasta de soya, 20 000 de sebo, 35 000 de aceites crudos de soya o girasol y 170 000 toneladas de semilla de algodón. Así, el abastecimiento total en este año llegará a 7.2 millones de toneladas.

Convención sobre comercio exterior

Los días 25 y 26 de septiembre tuvo lugar en Acapulco, Guerrero, la XIII Convención Nacional de Comercio Exterior. En su intervención, el titular de la Secom anunció que se cambiará el esquema de desarrollo de las actividades exportadoras del país con las siguientes medidas:

- Establecimiento de metas de producción y exportación por sectores y productos, dentro del marco de la planeación adoptada por el Gobierno federal.

- Concertación de compromisos con el sector privado para el cumplimiento de las metas de producción y exportación.

- Otorgamiento de los estímulos y alicientes necesarios, siempre y cuando estén relacionados con el cumplimiento de las metas fijadas.

Inversiones de fondos árabes

El 26 de septiembre una delegación de empresarios del Oriente Medio visitó México con el propósito de hacer "inversiones ilimitadas" en programas industriales, siguiendo la política trazada por el Fondo Árabe de Inversiones, el Fondo de Kuwait y el Fondo de Estado de los Emiratos Árabes. Los empresarios solicitaron al Presidente de la República la apertura de misiones diplomáticas mexicanas en los países árabes, con el objeto de ampliar las relaciones comerciales, culturales, sociales y políticas.

Limitaciones a la importación de artículos de lujo

En el D.O. del 2 de octubre se publicó un acuerdo mediante el cual se sujetan al permiso de importación una lista de productos extranjeros a los que se consideró de uso superfluo, o bien porque los fabricados en el país tienen igual o mejor calidad que los mencionados en primer término.

Convenios con Japón

El 11 de octubre, el Embajador de Japón dijo que su país y México habían firmado dos convenios para el sector siderúrgico. Uno es sobre forja y fundición, con una inversión de 6 000 millones de pesos, con el que se espera crear 2 000 nuevos empleos. El segundo, para producir tubería de gran diámetro, prevé una inversión de 3 300 millones de pesos.

Conferencia mexicano-japonesa

Del 11 al 15 de octubre tuvo lugar en Tokio la Segunda Conferencia del Comi-

té de Cooperación México-Japón. Asistieron funcionarios y comerciantes de ambos países (60 mexicanos y 120 japoneses). En su intervención el Director de Pemex declaró que el Gobierno mexicano está interesado en adquirir acciones en otras refinerías de hidrocarburos en el extranjero, aludiendo a la participación que la empresa mexicana ya tiene en Petronor, de España. □

Comercio interno

Sistema para beneficiar a los comerciantes en pequeño

El 9 de septiembre inició sus actividades, con un capital de 2 500 millones de pesos, el Fondo para el Desarrollo Comercial. Los recursos se destinarán a estimular el mejoramiento de la infraestructura comercial, especialmente los centros de abasto y de acopio. En colaboración con la Secom, se establecerá un sistema nacional de centrales de abasto que contará con una red de información sobre precios y calidades que permita mejorar el conocimiento del proceso de comercialización. □

Comunicaciones y transportes

Dictamen sobre transporte urbano

El 14 de octubre se hizo público el Dictamen, emitido por las comisiones de Comunicaciones y Transportes y del Distrito Federal de la Cámara de Diputados, relativo a las iniciativas del Partido Popular Socialista y de la Coalición de Izquierda tendientes a municipalizar el transporte urbano que se presta en la ciudad de México. El Dictamen, aprobado por 17 votos a favor y cuatro en contra, dice que la municipalización no procede. Asimismo, solicita al DDF que, en términos perentorios, restructure los recorridos de los autobuses urbanos, continúe con la construcción de ejes viales en donde haya preferencia para el transporte público, convierta al Metro en la estructura básica del sistema urbano de transportación, abata la contaminación producida por los autobuses y propicie el mejoramiento de las unidades del servicio.

En respuesta al Dictamen y con los objetivos de "racionalizar el uso del

combustible y dar un mejor servicio a los usuarios”, el 23 de octubre el DDF propuso la siguiente organización: establecer tarifas uniformes, antes de diciembre, de 2.00 y 3.00 pesos; cuadruplicar los recorridos, reduciendo las 534 rutas existentes a sólo 75; implantar un boleto único para autobuses, Metro y trolebuses, y el sistema de “planillas” para cada uno de los medios de transporte.

En lo que respecta al mejoramiento de las unidades, el DDF propuso “encapsular” los motores de todos los autobuses, a fin de reducir el ruido; que el Estado cubra el déficit de autobuses (casi 30%), y controle todo el servicio por medio de la Vocalía de Transporte del DDF. Al respecto, se dijo que pronto empezará a funcionar la ruta Expreso Reforma-La Villa (controlada por el DDF), cuyo recorrido será de 12 km, del Auditorio Nacional a la Villa de Guadalupe. El programa de nuevas rutas se realizará paulatinamente, mediante la creación de diez rutas mensuales, y concluirá a finales de 1982. Se aclaró que los operadores de autobuses del DDF tendrán salarios superiores a 400 pesos diarios. □

Asentamientos humanos

Plan de desarrollo de la isla de Guadalupe

En su visita a la isla de Guadalupe, el 20 de septiembre, el Presidente de la República firmó un convenio intersecretarial para el desarrollo integral de dicha isla, con una inversión de 4.8 millones de pesos, para el período 1981-1982. Se trata de aprovechar los recursos naturales existentes, sobre todo los pesqueros y mineros. Guadalupe tiene una superficie de 250 km² (es un terreno de lavas volcánicas) y la pueblan 64 habitantes (37 militares y sus familias).

Nuevos polos de desarrollo

El 23 de septiembre el titular de la SAHOP anunció que a partir de 1981 empezará el establecimiento de 3 250 nuevos polos de desarrollo en el campo, donde deberán concentrarse los pobladores de más de 90 000 comunidades de escasa población, para frenar así la emigración rural a los medios urbanos. Cada uno de estos polos tendrá una infraes-

tructura que “será suficiente para atender inicialmente las demandas de servicios y empleo de 2 500 a 5 000 personas”. □

Relaciones con el exterior

Visita del Presidente luxemburgués

El Presidente del Gobierno del Ducado de Luxemburgo, y también del Consejo de Ministros de la CEE, realizó una visita a México del 23 al 27 de septiembre. Se entrevistó con el Presidente de la República, el Director de Pemex y varios secretarios de Estado. Las conversaciones se centraron en el análisis de la situación internacional, en los problemas sobre los energéticos y en la grave situación del Oriente Medio, debido al enfrentamiento bélico entre Irán e Iraq.

Se intenta sustituir a trabajadores mexicanos

De acuerdo con una información dada a conocer el 29 de septiembre, el Departamento del Trabajo de Estados Unidos promueve que las empresas agrícolas de Arizona, Florida y Texas contraten preferentemente a refugiados procedentes de Cuba y Haití, en vez de trabajadores indocumentados de México, quienes se están organizando en sindicatos (los de Arizona y Texas agrupan ya a varios miles de estos trabajadores).

El Departamento de Trabajo espera, de esta manera, tanto resolver el problema de la reubicación de 40 000 ciudadanos de Cuba y Haití, como neutralizar el incipiente movimiento sindical de los trabajadores indocumentados.

Visita del Primer Ministro de Nueva Zelanda

Del 8 al 11 de octubre estuvo en México, en visita oficial, el Primer Ministro de Nueva Zelanda. Sostuvo conversaciones con el Presidente de la República y varios secretarios de Estado. Del comunicado conjunto firmado por ambos mandatarios destacan los aspectos siguientes: la preocupación de ambos gobernantes por el serio recrudecimiento de la tensión internacional, concretamente por el conflicto entre Irán e Iraq. Al respecto, señalaron “la urgente necesidad de que [esos] dos países cumplan con la resolución del Consejo de

Seguridad que los insta a resolver sus diferencias a través de medios pacíficos, de acuerdo con los principios de justicia y del derecho internacional”. “Deploraron asimismo la ausencia de una firme voluntad política de algunos países para alcanzar avances significativos en la obtención de un Nuevo Orden Económico Internacional”.

El Ministro neozelandés reconoció la importancia y oportunidad de la propuesta mexicana sobre energía; con respecto al programa de cooperación energética para países de Centroamérica y del Caribe dijo que es “un importante y trascendental paso para hacer realidad el plan mundial de energía”. El Presidente de México fue invitado a visitar Nueva Zelanda. □

Cuestiones sociales

Se crea la comisión de ayuda a refugiados

El 1 de octubre fue instalada la Comisión Mexicana de Ayuda a Refugiados. El acuerdo que la crea, publicado en el D.O. del 22 de julio último, determina que sus funciones serán: estudiar las necesidades de los refugiados extranjeros en México; proponer las relaciones e intercambios con organismos internacionales creados para ayudar a exiliados; aprobar los proyectos de ayuda correspondientes, y buscar soluciones permanentes a los problemas de los refugiados.

Se legisla sobre trabajo universitario

En el D.O. del 20 de octubre se publicó el Decreto por el que se adiciona al Título Sexto de la Ley Federal del Trabajo con un capítulo XVII, así como la exposición de motivos de dicha iniciativa. Las disposiciones “. . . tienen por objeto conseguir el equilibrio y la justicia social en las relaciones de trabajo, de tal modo que concuerde con la autonomía, la libertad de cátedra e investigación. . .” Con ese propósito se dispone, entre otras medidas, que sólo pueden formarse sindicatos para cada institución universitaria, que en ningún caso los contratos colectivos podrán establecer la admisión exclusiva o la separación por expulsión para el personal académico y se reconoce plenamente el derecho de huelga a los trabajadores universitarios. □