

- *MEXICO EN EL CONVENIO INTERNACIONAL DEL TRIGO*
- *INFORME ANUAL DE PETROLEOS MEXICANOS DE 1955*
- *INICIACION DEL SERVICIO DE LA FLOTA GRAN COLOMBIANA*

Nuestro País Solicita Reducción de su Cuota

EL 13 de abril de 1953, después de largas negociaciones en las que participó México, quedó prorrogado por un período de tres años, que vence el 31 de julio de 1956, el Convenio Internacional del Trigo que había estado en vigor por cuatro años anteriores con base en el Convenio original firmado en la misma capital norteamericana el 23 de marzo de 1949.

México ha sido parte signataria del primer Convenio y ha refrendado el segundo de acuerdo con su política de colaboración con los organismos internacionales, que, como el del Trigo, tiende a resolver problemas de abastecimiento y de mercados estables y seguros, objetivos que deben interesar a todos los países, ya sea como compradores o vendedores.

Con cargo a las cuotas que México ha obtenido dentro del Convenio, se han importado desde 1949 cantidades substanciales de trigo para complementar las cosechas nacionales, deficientes hasta hace poco. Esta cuota es actualmente de 400,000 toneladas anuales que no hay obligación de adquirir, excepto cuando los cuatro países exportadores se pongan de acuerdo para ofrecer a los importadores las cantidades garantizadas al precio mínimo del Convenio, Dls. 1.55 por bushel. Como el precio ha sido siempre superior al mínimo indicado, siguiendo en ello las fluctuaciones del mercado libre mundial, no se ha presentado el caso de que los países exportadores apliquen la cláusula relativa.

Desde 1954, México ha tenido un cambio favorable en su producción de trigo al lograr una cosecha como de 700,000 toneladas, que le permitió comprar solamente parte de las 400,000 toneladas garantizadas en el primer año de la prórroga (agosto de 1953 a julio de 1954) y de prescindir de esas cuotas en el año triguero en curso, o sea agosto de 1954 julio 1955.

En efecto, contados por años de calendario, las importaciones de trigo en los últimos cinco años han sido en toneladas métricas como sigue: (1950) 425,000; (1951) 364,000; (1952) 439,000; (1953) 242,000; (1954) 62,000.

Las 62,000 toneladas del año pasado fueron importadas en el primer semestre y por tanto, corresponden al año triguero 1953-54. En el segundo semestre de 1954 y en los tres primeros meses de 1955 no se ha importado cantidad alguna y en los cuatro meses que faltan de abril a julio para completar el año triguero 1954-55, tampoco se necesitará importar porque son los meses en que entra la cosecha nacional, la que se estima será de 800,000 toneladas, y las cuales se consideran suficientes para satisfacer la molienda de un año a razón de 65,000 toneladas mensuales.

Las nuevas zonas trigueras que se han abierto al cultivo durante 1954-55 en Sinaloa y Sonora gracias a los nuevos sistemas de riego puestos en operación, hacen concebir la firme esperanza de que México no requerirá importar más trigo, cuando menos en el inmediato futuro.

De acuerdo con el mecanismo del Convenio, como ya lo hemos mencionado, no existe violación sino cuando el país participante importador prescinde de su cuota garantizada de trigo, a los precios mínimos fijados en el Convenio o sea cuando éstos lleguen a Dls. 1.55 por bushel y los países vendedores reclamaran de los compradores la adquisición de las cuotas garantizadas y los compradores manifestaran no querer o no poder adquirirlas.

Inclusive durante el presente año triguero 1954-55, México accedió a traspasar a Italia 50,000 toneladas que el Consejo acordó asignar tomándolas de la cuota correspondiente a México.

Además, por razones de balanza de pagos y siguiendo el procedimiento marcado por el propio Convenio, México solicitó el año pasado al Consejo Internacional del Trigo se redujera a 100,000 toneladas su cuota garantizada del presente año triguero 1954-55 y la misma petición hará valer seguramente para el año 1955-56, en vista de que existe la necesidad de salvaguardar nuestra balanza de pagos o nuestras reservas monetarias, como lo establece el Artículo X del Convenio. Se espera que el Consejo tome una resolución en su próxima reunión, accediendo a nuestra solicitud de reducción de su cuota.

Auge en todos los Sectores de la Industria Petrolera

EN ocasión del 17 Aniversario de la Expropiación Petrolera —marzo 18— el Director General de “Petróleos Mexicanos”, rindió un Informe de Labores de la Institución a su cargo, durante los últimos 12 meses.

Del citado documento son los puntos sobresalientes que siguen:

- México ocupa el 5º lugar dentro del concierto de naciones consumidoras de derivados del petróleo, como resultado del fomento del consumo interno.
- Nuestra riqueza petrolera sirve fundamentalmente para crear bienes de producción y de consumo.
- Desde 1938 a la fecha, se han recaudado 2,318 millones de pesos por concepto de impuestos sobre consumo de gasolina, que se han destinado a la construcción de nuestra actual red de carreteras.
- El progreso industrial de México ha tenido un poderoso aliado en Pemex que le ha brindado combustibles a muy bajo precio.
- La política observada por Pemex es la siguiente: mantener un ritmo de desarrollo atento a satisfacer la creciente demanda interna; fomentar esa demanda y allegar divisas al país sólo mediante la exportación de excedentes.
- La industria petrolera debe continuar en manos de la Nación por la magnitud de su riqueza y por su enorme capacidad para promover el progreso y el bien común.
- El objetivo supremo de Pemex ha sido: aumento continuo de su producción con base en el constante incremento de las reservas.
- 45 brigadas de exploración repartidas a lo largo de nuestro territorio hicieron posible la perforación de 121 pozos, resultando de ello el descubrimiento de 10 nuevos campos productores de petróleo y gas durante 1954 y 4 más en los primeros tres meses de 1955.

○ De los 14 campos descubiertos, los más importantes son: Miguel Hidalgo, Ignacio Allende, Vicente Guerrero y Acuatempan del Estado de Veracruz y el de La Venta, Tabasco.

○ Nuestras reservas de aceite y gas son de 2,609 millones de barriles y aumentaron en 1954 en mayor proporción que en cualquier otro año.

En 1954 se produjeron 233 mil barriles diarios (15.2% más que en 1953); actualmente se producen 265 mil barriles por día; se espera un promedio de 287 mil barriles diarios para llegar a 315 mil barriles diarios a fines de año.

○ El ritmo de aumento en la producción y en las reservas es muy superior al ritmo de aumento del consumo nacional.

○ La producción diaria está dentro de lo que aconseja la prudencia para la conservación de las riquezas del subsuelo, sin despilfarrar nuestros recursos que deben acrecentarse y conservarse.

○ La distribución del crudo y derivados será más eficiente a través de gasoductos, oleoductos y líneas de refinados, en lo cual está empeñado Pemex.

○ Pemex aspira a refinar la producción total de crudos producidos en la República. La Refinería de Salamanca, Gto., satisface nuestra demanda de lubricantes.

En julio de 1955 la refinería de Atzacapotzalco aumentará su capacidad de tratamiento hasta 90 mil barriles diarios y en Minatitlán se construye una planta que refinará 40 mil barriles.

○ En el curso de 1955 dejarán de importarse gasolinas, kerosinas, aceite diesel, etc.

○ Durante 1954 se distribuyeron 60.2 millones de barriles —5 millones de barriles más que en 1953— y se exportaron 23.3 millones de barriles —8 millones más que en 1953.

○ Se amplía el almacenamiento y distribución en la República, instalándose durante 1954 nuevos tanques con capacidad en conjunto, de 75.7 millones de litros.

○ El tonelaje de las flotas mayor y menor es de 165,731 toneladas —152,796 toneladas en 1953—; se cuenta con 18 barcos-tanque que pueden transportar 1.3 millones de barriles. Durante 1954 se transportaron productos a granel con volumen total de 36.6 millones de barriles en las flotas mayor y menor.

○ Pemex viene haciendo instalaciones para el proceso y manejo de su producción de gas y de petróleo crudo, a fin de mejorar la satisfacción de la demanda cuantitativa y cualitativa del mercado.

○ Los ingresos de Pemex en 1954 fueron: 2,516 millones de pesos; los salarios, sueldos y prestaciones sumaron 632.8 millones de pesos. Los impuestos y demás pagos a los gobiernos Federal y Estatales, totalizaron 636.4 millones de pesos y se invirtieron en obras capitalizables 720.8 millones de pesos.

○ El crédito de que goza Pemex dentro y fuera del país es magnífico como resultado de su indiscutible prestigio, su constante progreso y fiel cumplimiento de sus obligaciones.

○ Pemex coadyuva a nuestro desarrollo económico, ofreciendo sus productos a precios bajos, sin que esos precios entrañen desmedro a la industria petrolera mexicana.

○ La industrialización de México ha contado con los combustibles del petróleo necesarios para su funcionamiento y expansión, el consumo doméstico sostiene y apoya esta industria y Pemex es un importante consumidor de los productos industriales del país.

◦ Pemex pugna porque en México se produzca todo lo que necesita, colaborando para ello en diversas formas a fin de evitar el drenaje de divisas que implica comprar en el extranjero maquinaria, equipo y materiales que requiere pero que no producimos en nuestro suelo.

◦ La industria petrolera mexicana está sólidamente asentada y contribuye decisivamente a nuestro progreso. Ninguna actividad productiva del país, ha logrado en 17 años lo alcanzado por Pemex.

Arribo de un Barco de la Gran Colombiana

DE particular importancia es el arribo al puerto de Acapulco, Gro. —marzo 14— de la motonave colombiana “Ciudad de Cali”, ya que tal hecho constituye la iniciación de un nuevo servicio permanente de transportación marítima necesario y muy valioso para la economía mexicana en general y principalmente para el importante sector de nuestro comercio exterior.

La nave en cuestión forma parte de la flota mercante Gran Colombiana que con su nueva ruta: Buenaventura, Colombia-Vancouver, Canadá, dará servicio ordinario cada 15 días en todos los puertos principales localizados a lo largo del Océano Pacífico.

Para México, el establecimiento de esta vía de comunicación con los puertos del Océano Pacífico, significa que ahora serán dos los conductos a través de los cuales podrá desahogar su intercambio comercial con los países centro y sudamericanos sobre todo, pues hasta antes de la aparición de esta nueva empresa naviera, nos veíamos obligados prácticamente a efectuar la totalidad de nuestro movimiento de carga y pasaje marítimo a través de embarcaciones de un solo gran consorcio.

Con la nueva ruta de navegación marítima se puede pues imprimir a nuestro comercio exterior, un vigoroso impulso al contar con medios de comunicación expeditos y fáciles para el envío de nuestros productos de exportación a los mercados de consumo. En igual forma, será un medio que nos permitirá dar a conocer nuestro evidente progreso en todos los órdenes llevando a través de las embarcaciones que forman la flota Gran Colombiana, manifestaciones de nuestra producción nacional, con lo que, indudablemente, nos acercaremos al objetivo propuesto en reiteradas ocasiones por nuestro Primer Mandatario, señor Adolfo Ruiz Cortines, de lograr por todos los medios al alcance, la diversificación geográfica de nuestro comercio exterior, multiplicando los centros de destino final de nuestros artículos exportables.

La producción agrícola, ganadera e industrial de México, se encuentra en aptitud de satisfacer algunas de las múltiples necesidades de los demás países que integran el continente americano, cumpliendo las especificaciones en cuanto a calidad, tipo, precio, etc., exigidas por los compradores. En algunos de los países americanos estas circunstancias hasta ahora, son o parcialmente conocidas o totalmente desconocidas por lo que utilizando los servicios que nos ofrece la flota mercante Gran Colombiana, habremos de remediar las deficiencias señaladas llevando el conocimiento pleno y exacto de nuestros productos destinados al exterior a todos aquellos compradores en potencia, conquistando algunos mercados nuevos o reconquistando aquellos otros que por una u otra causa se han perdido.

Aun más, la nueva ruta inaugurada con el arribo de la embarcación colombiana a nuestras costas del Océano Pacífico no solamente entraña un interés comercial que, aun cuando importante, no es el principal ya que la facilidad de intercomunicarnos con los demás pueblos y países del continente americano, brindada por esta nueva empresa naviera, cumplirá un fin mucho más amplio que el estrictamente comercial, al ponernos en contacto directo y vincularnos más estrechamente con aquellos pueblos y países de igual origen, raza, idioma e historia, estableciendo un intercambio comercial, cultural, artístico, etc., lo que, a no dudarlo, permitirá un conocimiento más diáfano de los problemas comunes a los países de nuestra América, facilitando así de paso la manera de resolverlos en un ambiente de comprensión y armonía.

Tal fué el sentido de las palabras pronunciadas por el Sub-Secretario de Marina, al saludar en representación del Presidente de la República al Capitán y tripulación de la motonave colombiana “Ciudad de Cali”, que por primera vez tocó el puerto de Acapulco, inaugurando la nueva ruta de intercambio. Y en igual sentido se expresó el Capitán —Federico Diago Díaz—, a cuyo mando vino la unidad de la flota Gran Colombiana.