

NUEVAS TARIFAS DE LOS FF.CC.NN., Y EL TRAFICO DE IMPORTACION Y EXPORTACION

Por el Lic. Manuel AGUILAR URANGA

LOS Ferrocarriles Nacionales de México aumentaron sus cuotas de transporte a partir del 19 de noviembre del presente año, y como tales aumentos han sido generales, es decir, que gravarán a todos los artículos que los Ferrocarriles transportan, aunque no en proporción uniforme para todos, en estas líneas trataremos de dar una idea de cómo se afectarán con los mencionados aumentos, los tráficos de importación y exportación.

Desde luego se puede afirmar que resultarán más afectadas las mercancías que se importan que aquellas que se envían al extranjero, ya que, con excepción de contados productos, la mayoría de los artículos de importación tendrán que transportarse en lo futuro con cuotas elevadas en un 40%. Entre las mercancías cuyas cuotas quedaron gravadas con un porcentaje más reducido, se encuentran las siguientes: para el maíz y el trigo, de las que fuertes tonelajes se han importado en los últimos años, solamente se les elevaron las cuotas en un 20%; al gas para combustible 20%; a la gasolina 30%; a la malta 30% y 30% al lúpulo.

Decíamos que los productos de exportación quedaron en su transporte por los Nacionales menos afectados que los de importación. En efecto, uno de los fuertes renglones de exportación es el de minerales, concentrados y metales, y los Ferrocarriles aumentaron las cuotas de transporte de estos productos en proporciones muy variables, desde ningún aumento de la piedra minera con valor hasta de \$200.00, hasta un 40% como máximo para las cuotas de concentrados y metales de altos valores. Las cuotas para la piedra mineral de fierro (producto del que en 1951 se exportó un volumen de 175,293 toneladas) también fueron aumentadas en un 40%. Como promedio, el aumento en las cuotas para piedra mineral, concentrados y metales, fué de un 26.3%. Otro renglón principal de exportación es el de las frutas y legumbres frescas (plátano, piña, melón, tomate, etc.), y para estos productos los Ferrocarriles elevaron las cuotas en un 35%. A otros productos agrícolas de exportación, como el algodón y el café, el movimiento al alza en las cuotas fué de un 40%.

En 1951 el volumen en toneladas de las mercancías importadas ascendió a la suma de 5,289,505.¹ De este volumen los Ferrocarriles Nacionales transportaron 1,011,806 toneladas, distribuyéndose este tonelaje entre los siguientes puertos de entrada:

¹ Fuente: Revista "Comercio Exterior" de febrero de 1952.

PUERTO DE ENTRADA	Toneladas	% del total
Nuevo Laredo	578,081	57.7
Veracruz	143,352	14.3
Ciudad Juárez	112,153	11.2
Piedras Negras	97,583	9.7
Tampico	38,819	3.9
Matamoros	28,041	2.8
Manzanillo	2,313	0.2
Coatzacoalcos	1,464	0.1

Continúan siendo Nuevo Laredo y Veracruz los principales puertos de entrada para las mercancías extranjeras, habiendo sido el trigo el producto que en ambos lugares proporcionó el mayor volumen de toneladas. Del movimiento total de importación habido en 1951, entre sacamos algunos de los principales artículos para compararlos con los tonelajes transportados por los Ferrocarriles:

IMPORTACION 1951

ARTICULOS	Volumen total en toneladas	Volumen transportado por los FF. CC. N. de M. (toneladas)	Porcentaje de relación
Trigo	364,378	260,099	71.4
Gasolina	154,980	59,276	38.2
Arena	152,837	69,222	45.3
Maquinaria	79,384	39,052	49.2
Papel para periódicos ...	52,078	34,465	68.1
Malta	15,104	4,410	29.2
Fierro para construcción ..	13,873	14,091	101.5
Material eléctrico	13,690	4,253	31.1

Como se ve, fué el trigo el artículo que se importó en mayor cantidad, y fué también el que proporcionó a los Ferrocarriles Nacionales el mayor tonelaje. Aquí cabe hacer una observación: para los Ferrocarriles no es conveniente el manejo de tan fuerte volumen de trigo

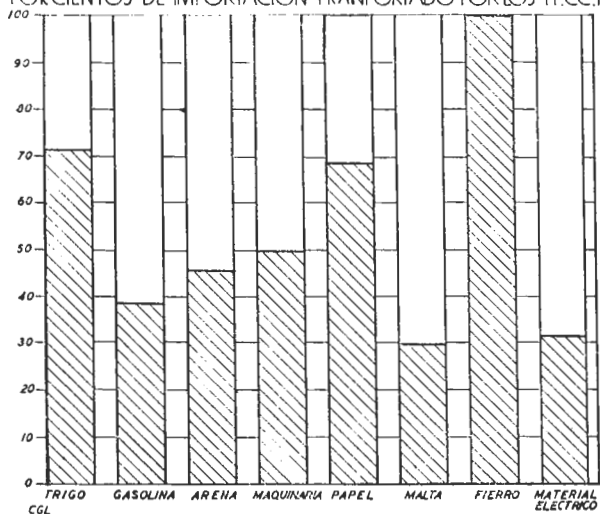
de importación por las siguientes razones: en los Estados Unidos la Asociación de Ferrocarriles Americanos fija cada mes una determinada cantidad de carros americanos para que en ellos muevan los Nacionales el flete de importación y este flete es de los que se transportan a cuotas más remunerativas, con excepción del trigo, que nunca llega a pagar siquiera el costo medio. Pues bien, de la limitada cuota de carros asignados a los Ferrocarriles Nacionales, éstos tienen que dedicar forzosamente un gran número para movilizar el trigo, y así, un equipo extran-

jero por el que se pagan fuertes rentas, y que podía haber transportado productos a cuotas remunerativas —maquinaria, productos químicos, material eléctrico, etc.— tiene que destinarse a mover un producto que los Ferrocarriles transportan a menos del costo. Para aclarar esas ideas, se inserta a continuación un cuadro que muestra el número de carros que se ocuparon en 1951 para el transporte de trigo, lo que a los Ferrocarriles produjo ese transporte y lo que les hubiera producido de haber transportado otros productos:

NUMERO DE CARROS	Produjeron con trigo \$	Lo que pudieron haber producido			
		con maquinaria \$	con hule \$	con material de ensamble para automóviles \$	
Por las fronteras	5,058	11.203,470	29.209,950	32.067,720	40.641,030
Por Veracruz	1,760	2.961,200	5.042,400	5.341,600	6.380,000
SUMAS	6,818	14.164,670	34.252,350	37.409,320	47.021,030

Como se ve, existe una fuerte frustración de ingresos, que es la parte con que los Ferrocarriles Nacionales contribuyen a mantener más o menos bajo el precio de este producto.

PORCIENTOS DE IMPORTACION TRANSPORTADO POR LOS FF.CC.M



El fierro para construcción aparece en el cuadro con un tonelaje, mayor al manejado por los Ferrocarriles que el total importado; esto se debe, probablemente, a que en algunas ocasiones se ha redocumentado el mismo producto, por ejemplo, varilla para construcción transportada de Veracruz a México, y después redocumentada de México a cualquier otro punto.

EXPORTACION

El volumen total en toneladas de productos exportados en 1951, ascendió a la cifra de 5.225,806, y a los Ferrocarriles Nacionales correspondió transportar 878,618 toneladas, es decir un 16.8%, distribuyéndose este tonelaje (el transportado por los Ferrocarriles) entre los siguientes puertos de entrada:

PUERTO DE ENTRADA	Toneladas	% del total
Nuevo Laredo	368,879	42.0
Matamoros	163,176	18.6
Ciudad Juárez	133,378	15.1
Tampico	98,540	11.2
Piedras Negras	57,395	6.5
Veracruz	44,306	5.0
Coatzacoalcos	9,165	1.0
Salina Cruz	2,422	0.3
Suchiate	550	0.1

Nuevo Laredo continúa como puerto preferido para la exportación, pero Veracruz ya no ocupa el segundo lugar, siendo reemplazado por Matamoros, que debe su importancia a la exportación del algodón.

Como en el caso de la importación, se da en seguida un cuadro en el que figuran algunos de los principales productos de exportación, relacionados con el tonelaje que de esos productos manejaron los Nacionales:

EXPORTACION 1951

ARTICULOS	Volumen total en toneladas	Volumen transportado por los FF. CC.		Porcentaje de relación
		N. de M. (toneladas)		
Minerales naturales, concentrados y metales	842,816	669,419		79.4
Frutas y legumbres frescas.	193,451	22,629		11.7
Algodón	178,005	10,183		6.0
Maderas corrientes	104,777	9,368		8.9
Café	51,526	22,444		43.5
Brea	13,431	5,217		38.8
Ixtle	5,491	6,359		11.6

Son los productos de la minería los productos que dan un mayor volumen en la exportación, y son también los que proporcionan un mayor tonelaje a los Ferroca-

riles; pero también entre todo el flete que se exporta es el que se moviliza a cuotas más bajas. Sigue en importancia las frutas y legumbres frescas, contándose entre las primeras el plátano y la piña, y entre las segundas el tomate. Se tiene después el algodón con un fuerte volumen exportado, pero con muy reducido tonelaje movilizadopor los Nacionales. Esto se debe a que tres de los principales centros productores se encuentran en la frontera: Mexicali, Ciudad Juárez y Matamoros, y de ellos, el primero no corresponde a la zona de influencia de los FF. CC. NN.; por cuanto a los otros dos, probablemente exporten la fibra empleando, dado la cercanía de la frontera, autotransportes.

LAS CUOTAS

Ya se dijo líneas arriba, que las cuotas para la mayor parte de los productos de importación se gravarán con el

aumento máximo de 40%, y que también tendrán ese aumento algunos de los productos que se exportan. ¿Es excesivo tal aumento? ¿Lo resistirán los productos que se importan o exportan? Es cierto que en muchas ocasiones no resulta correcto establecer comparaciones de precios, de salarios, de cuotas, etc., entre nuestro país y los Estados Unidos, pero en el caso de cuotas de transporte aplicables a estos tráficose de importación y exportación, sí es dable hacer comparaciones, porque tanto el importador como el exportador, más el primero que el segundo, tienen que movilizar su mercancía en las dos naciones, y en consecuencia, pagar a los ferrocarriles de ambos países sus respectivas cuotas, encontrándose entonces, en condiciones de establecer comparaciones entre lo que pagan en cada país a unos y otros ferrocarriles. Veamos pues, cuáles son esas cuotas ferrocarrileras que para un mismo artículo se pagan en Estados Unidos y en México.

COMPARATIVO DE CUOTAS DE IMPORTACION

ARTICULO	Distancia		Cuotas Americanas Equivalente		Cuotas del FF. CC. N. de M. XI - 19 - 1952	
	Kms.	Millas	Centavos de dólar por 100 libras	en M. N. por tonelada	Con impuestos	Sin impuestos
Arena sílica	292	181	36	68.65	33.70	30.04
Fierro para construcción	837	520	104	198.33	105.85	94.34
Gasolina	464	288	64	122.05	82.80	73.80
Material eléctrico	971	603	162	308.93	151.55	135.07
Implementos agrícolas	688	428	119	226.93	101.85	90.78
Maquinaria	769	478	141	268.88	118.25	105.39
Papel para periódico	766	476	62	118.23	90.35	80.53
Trigo	538	334	52	99.16	39.50	35.20

COMPARATIVO DE CUOTAS DE EXPORTACION

ARTICULO	Distancia		Cuotas Americanas Equivalente		Cuotas del FF. CC. N. de M. XI - 19 - 1952	
	Kms.	Millas	Centavos de dólar por 100 libras	en M. N. por tonelada	Con impuestos	Sin impuestos
Algodón	624	328	153	291.77	101.05	90.06
Resinas	800	498	173	329.91	97.15	86.59
Café	615	382	105	200.24	109.80	97.86
Cobre en barras	847	526	145	276.52	64.55	57.53
Plomo en barras	847	526	99	188.79	64.55	57.53
Zinc en barras	847	526	122	232.65	64.55	57.53
Concentrados de zinc	575	357	69	131.58	56.95	50.76
Piedra mineral de plomo	575	357	52	99.16	56.95	50.76
Piedra mineral de zinc	575	357	52	99.16	56.95	50.76
Fruta fresca	766	476	59	112.51	88.65	79.01
Ixtle	600	377	150	286.05	77.75	69.30
Madera corriente	571	355	65	123.96	73.40	65.42

Después de estudiar los cuadros anteriores, se convenirá con los Ferrocarriles que los productos sí resisten los aumentos aprobados sobre las cuotas en vigor, y si los usuarios pagan a los ferrocarriles norteamericanos cuotas más altas que las que pagan por los mismos artículos

en su recorrido en nuestras tierras, no hay razón para que protesten por la elevación de nuestras cuotas, ya que a la larga tales aumentos se traducirán en una mejoría en los servicios, al invertirse el excedente en adiciones y mejoras a la propiedad de los Ferrocarriles.