

# MOMENTO económico

NUMERO  
VEINTISEIS

información y análisis de la coyuntura mexicana

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONOMICAS, UNAM.

OCTUBRE DE 1986

CIEN PESOS

**Transporte en el DF:  
problemas,  
costos,  
precios**

**El ingreso  
al GATT:  
nuevo  
cerco  
a la  
economía**



La necesidad de la **MORATORIA**, una propuesta

**E**N EL NUMERO 26 DE MOMENTO ECONOMICO, correspondiente al mes de octubre de 1986, ofrecemos a nuestros lectores un estudio sobre la situación del transporte en la Ciudad de México, de la investigadora Gloria González Salazar. En su artículo "Acerca del transporte urbano en el Distrito Federal", la autora apunta que la ciudad capital tiene un déficit de transporte público debido a su intenso crecimiento. El metro, los autobuses de la Ruta-100 y los trolebuses satisfacen únicamente el 50% de la demanda, mientras que el resto se distribuye entre taxis, colectivos, autos particulares y autobuses suburbanos. Al aumentar la circulación de vehículos de menor capacidad, se ocasionan mayores problemas de tráfico y contaminación, además de un alto costo para la población. Por ello, en opinión de la autora, la reciente alza de las tarifas de transporte público a cargo del Departamento del Distrito Federal, aunque afecten en lo inmediato a las clases populares, a la larga, cabe esperar, que les favorecerá debido a las mejores perspectivas de desarrollo de estos servicios. Independientemente de que lo más conveniente sería "la municipalización de todos los medios de transporte colectivo y su integración de un sistema único con una coordinación central para toda la metrópoli."

Ofrecemos en seguida al lector un análisis de Arturo Ortiz, coordinador de Estudios del Sector Externo del IIEc, acerca de "El ingreso al Gatt; nuevo cerco de la dependencia", según el cual el reciente ingreso de México al Gatt, responde a las presiones de los Estados Unidos para que los países deudores adopten las políticas de ajuste del Fondo Monetario Internacional y de esta manera puedan superar su déficit comercial: "Dentro de tales políticas de ajuste, destaca la obligación por parte de los países endeudados, de abrir sus economías a la competencia internacional"; sobre todo, a las mercancías norteamericanas. Por lo anterior, el ingreso de México al Gatt, antes que contribuir a la modernización de la industria nacional y lograr la competitividad en el exterior, representa un peligro. "cada vez mayor de pérdida de la soberanía nacional mediante un debilitamiento del papel del Estado como rector de la economía, y una mayor penetración del capital extranjero incluso en sectores estratégicos."

El artículo "Empleo: ¡No Hay! ¡No Hay!" de Georgina Naufal, miembro del equipo que edita MOMENTO ECONOMICO, advierte que el desempleo abierto alcanzará entre 4 y 6 millones de personas al concluir 1986, según se desprende de las declaraciones de sindicatos, partidos, y centros de investigación, lo cual cuestiona las cifras de entre 1 y 2 millones de desempleados que declaró el gobierno existían en el primer semestre de 1986. La amenaza de desocupación abierta, agrega la autora, no sólo se ciernen sobre los nuevos demandantes —alre-

dedor de 1 millón de jóvenes que año con año se suman al mercado de trabajo—, sino que ahora afecta, también, a los trabajadores ocupados en la industria y cita los casos más recientes de reajustes de personal, quiebras de empresas y suspensión temporal de labores en Fundidora Monterrey, Renault, Acros y Tubacero. El trabajo concluye que la llamada "reconversión industrial" significa en los hechos un incremento del desempleo y una falta de democracia en la vida política, económica y social del país.

El cuarto artículo que integra este número, "Política Cambiaria y Crisis estructural" de la investigadora Irma Manrique, analiza las políticas de cambio aplicadas en los últimos años, como mecanismos para resolver la crisis financiera por la que atraviesa el país, cuyos síntomas más evidentes son la especulación, la fuga de capitales y la escasez de divisas. Sin embargo, dado que dicha política cambiaria es reflejo de la crisis estructural interna y, en particular, de la crisis de la deuda, "se impone la transformación de los esquemas teórico-ideológicos y de las propuestas de política económica que afectan por igual a las relaciones financieras externas y al sistema económico general".

Por último, damos a conocer a ustedes el trabajo de Mario Zepeda, editor de MOMENTO ECONOMICO, cuyo título es "Una propuesta para la moratoria". En el se avanzan ideas respecto a lo que podría ser un esquema de solución al problema de la deuda externa. Este rebaza el enfoque unilateral hasta hoy impuesto por los acreedores, el cual —por cierto— muestra cada vez más evidentes síntomas de crisis e inviabilidad. Entre las medidas propuestas se destacan: "la suspensión inmediata, unilateral y temporal de todo pago a la deuda exterior mexicana, entre tanto se propicia un diálogo serio, corresponsable y justo entre el bloque acreedor y el gobierno mexicano."

"Una vez establecido el diálogo, pago de un máximo del 15 por ciento del valor anual de las exportaciones mexicanas... a amortización e intereses de la deuda exterior;"

"La constitución de un Banco Latinoamericano a partir del aporte de un 10 por ciento del valor total de los ingresos por exportaciones de bienes y servicios de los países Latinoamericanos." Las medidas son urgentes, pues "en 1986, México deberá pagar el equivalente al 18.5% del PIB de este año en intereses a la deuda pública interna y externa, según se desprende de la cuarta carta de intención firmada con el Fondo Monetario Internacional en un año en el que el producto disminuirá en un 4% respecto del PIB de 1985. De continuar con el pago de la deuda en estos términos sólo se garantiza la rentificación y la 'inestabilidad estable' para la economía nacional". Urge, entonces, la bilateralidad en la solución al problema de la deuda externa.

**En este número** Temas de hoy, 2/ Acerca del transporte urbano en el Distrito Federal, **Gloria González S.**, 3/ Empleo: ¡No hay! ¡No hay!, **Georgina Naufal**, 5/ El ingreso al GATT; nuevo cerco de la dependencia, **Arturo Ortiz Wadgymar**, 9/ Política cambiaria y crisis estructural, **Irma Manrique**, 11/ Una propuesta para la moratoria, **Mario J. Zepeda M.**, 13.

**I. La perspectiva general: algunos hechos y datos**

Uno de los problemas más agudos del intenso crecimiento de la ciudad de México y su área metropolitana, es el déficit de transporte público. Así, de 1966 a la fecha los viajes/persona/día pasaron de 7.5 millones a más de 22.<sup>1</sup> Sin embargo, según declaraciones oficiales, los medios de transporte público a cargo del Departamento del Distrito Federal —Metro, autobuses de Ruta-100 y trolebuses—, sólo satisfacen alrededor del 50% de la demanda y el resto es atendida por taxis, automóviles particulares, autobuses suburbanos y otros.<sup>2</sup>

Durante las últimas décadas se han realizado diversas obras viales, se inició la construcción del Metro que entró en operación en 1969 y que continúa en proceso de expansión, en septiembre de 1981 se municipalizó el servicio de autobuses hasta entonces en manos de concesionarios privados, está por iniciar su funcionamiento el tren ligero y se proyecta la del Metro ligero; se han registrado avances en la planeación integral del servicio de transporte como parte, a su vez, de esfuerzos de planeación urbana y protección ecológica, se han aumentado las redes de transporte público y el parque vehicular, etcétera. Con todo, y sin defecto de mejorías, hasta ahora subsisten serios problemas operativos y de cobertura en el transporte público y en la vialidad.

Si se examina la evolución de este fenómeno se advierte que en 1966, cuando las necesidades aún no adquirirían su espectacularidad posterior, los medios de traslado de baja capacidad (11 personas/vehículo máximo), o sea taxis y automóviles particulares, sólo participaban, respectivamente, con el 5.3 y el 5.4% de los viajes/persona/día —10.7% en conjunto—, mientras que los de mayor capacidad por entonces: trolebuses y tranvías, atendían el 89.3%. Para 1972, en que la demanda de

## Acerca del transporte urbano en el Distrito Federal

Por Gloria González Salazar\*

transporte casi se duplicó en seis años al pasar de 7.5 a 13 millones, se aprecia que aunque el Metro ya estaba en operación, la participación de los vehículos pequeños se incrementó en conjunto al 31.5% —12.3% para los taxis y 19.2% para los automóviles particulares—. Esta situación, que marca el inicio de un desajuste importante entre la oferta y la demanda de transporte público se mantiene constante desde entonces sin defecto de ligeras oscilaciones. (Cuadro Núm. 1).

En este marco, a fines de 1985 la distribución modal de los viajes era la siguiente: autobuses, 24%; Metro, 28%; trolebuses y tranvías, 2%; taxis colectivos de ruta fija, 9%; taxis libres y de sitio y autobuses suburbanos y otros, 17%; automóviles privados, 20%. Puesto que esta distribución modal persiste con escasas variaciones, más de un tercio de la demanda se satisface en los medios de traslado de menor capacidad que son los que implican más problemas de congestión y contaminación.<sup>3</sup>

De este modo, de 3 millones de vehículos que circulan en la metrópoli, 2.5 millones son automóviles particulares, cuyo crecimiento es del 10.5% anual. En el Distrito Federal hay un automóvil por cada 5 habitantes y su índice de ocupación es de sólo 1.4 personas por vehículo,<sup>4</sup> en contraste consumen el 33% de la producción nacional de gasolina y ocupan el 70% de la vialidad.<sup>5</sup> Lo inadecuado de su proliferación y uso excesivo en una urbe como ésta, resalta al considerar que un autobús o un trolebús, llevando sólo 50 pasajeros, hace el trabajo de 29 automóviles como promedio, los que son suficientes para llenar una cuadra.

Asimismo, el servicio de taxis ha crecido notoriamente en número de

unidades. Dada la incorporación de vehículos no autorizados, su número se estima en 23 mil para los taxis sin itinerario fijo, en 17 mil para los de sitio y en cerca de 50 mil para los taxis colectivos de ruta fija.<sup>6</sup>

Debido a las insuficiencias de cobertura y/o bajas frecuencias del transporte público de superficie —autobuses y trolebuses—, los taxis colectivos de ruta fija, que en un 83% son camionetas de tipo combi, han adquirido una creciente importancia y cubren alrededor del 90% de los más de 3.5 millones de viajes/persona/día que absorben los taxis en sus tres modalidades. Empero, la proliferación de esta modalidad de traslado es inconveniente por ser muy consumidora de vialidad y entorpecedora de la circulación por sus múltiples paradas anárquicas y porque constituyen una competencia indeseable para el desplazamiento de vehículos de transporte público de mayor capacidad. Aunque su uso puede resultar muy conveniente en zonas donde por razones topográficas o de ínfima demanda es difícil introducir rutas de autobuses y trolebuses, hasta el presente se trata de un servicio que carece de una adecuada reglamentación, regulación y control en cuanto a itinerarios y honorarios de operación, tarifas, capacitación y educación de los choferes, mantenimiento y estado de los vehículos, infraestructura, etcétera, y aún en cuanto a las correspondientes concesiones. La magnitud de vehículos que entran en servicio sin autorización se aprecia en el hecho de que recientemente fueron regularizados 40 mil taxis colectivos que operaban en tales condiciones, mismos que popularmente se conocen con el nombre de "tolerados".<sup>7</sup>

Otro servicio de transporte en la metrópoli es el de los autobuses suburbanos, cuya importancia reside en los crecientes volúmenes de pasajeros que diariamente transportan entre el Estado de México y el Distrito Federal. Entre

\* Investigadora Titular del IIEc en el Área de Problemas Sociales del Desarrollo Económico.

<sup>1</sup> Al presente la Zona Metropolitana de la ciudad de México concentra más de 18 millones de habitantes con respecto a 5.1 millones en 1960 y tiene una área urbanizada de más de 1,200 kms. Sólo en el Distrito Federal la superficie urbanizada se incrementó en dicho lapso del 21 al 40% de los 1,500 kms. que tiene la entidad y su población pasó de 4.9 a 10.5 millones de habitantes. *Programa de Reordenación Urbana y Protección Ecológica del Distrito Federal*, México, DDF, 1984 p. 6 y *Uno más Uno*, mayo de 1986.

<sup>2</sup> *Novedades y Excelsior*, de 27 de mayo y 7 de julio de 1986 respectivamente.

<sup>3</sup> *Programa Integral de Transporte y Vialidad, Versión Preliminar*, Coordinación General de Transporte, DDF, mayo de 1986, Primera Parte, p. 13 y cuadro: "Variación de la Distribución Modal", s/n.

<sup>4</sup> *Op. cit.*, pp. 43-44.

<sup>5</sup> *Plan Rector de Vialidad y Transporte, del D.F.*, 1980.

<sup>6</sup> *Programa Integral de Transporte y Vialidad Op. cit.*, pp. 70-73, y Segunda Parte, p. 113.

<sup>7</sup> *Uno más Uno*, julio 9 de 1986.

CUADRO NUM. 1

PARTICIPACION DE LOS MODOS DE TRANSPORTE EN LA  
DISTRIBUCION MODAL POR CAPACIDAD DEL VEHICULO

Capacidad del vehículo	Participación en el total de viajes (porcentajes)				
	1966	1972	1979	1983	1985
Baja (taxis y automóviles particulares)	10.7	31.5	32.2	32.1	29.0 <sup>1</sup>
Alta (Metro, autobuses, trolebuses y tranvías)	89.3	66.6	65.5	67.2	54.0 <sup>2</sup>
Otros	--	01.9	02.3	00.7	17.0 <sup>3</sup>

FUENTE: *Programa Integral de Transporte y Vialidad. Versión Preliminar. Coordinación General de Transporte D.D.F., mayo de 1986, p. 14'*

NOTA: <sup>1</sup> Incluye automóviles particulares y taxis colectivos de ruta fija.  
<sup>2</sup> Sólo incluye autobuses de Ruta 100.  
<sup>3</sup> Incluye taxis libres y de sitio y autobuses suburbanos.

1969 y 1974 el número de pasajeros transportados por autobuses creció de 217,028 a 487,475, para 1981 ascendían a 2.9 millones<sup>8</sup> y para 1983 a más de 3 millones que equivalían al 14.04% de los viajes generados ese año<sup>9</sup> estimándose que al presente, su participación alcanza cerca del 18%.

Los autobuses suburbanos operan bajo concesiones otorgadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o por las autoridades del Estado de México (Comisión de Transporte Urbano del Estado de México), a las cuales el Departamento del Distrito Federal (DDF) extiende una revalidación y permiso para que operen en su jurisdicción. Sin embargo, puesto que el DDF no tiene injerencia directa en el otorgamiento de las concesiones, el servicio ha crecido con cierta anarquía y presenta fallas que hacen evidente la necesidad, como lo vienen demandando diversos sectores sociales, de que se integren en un sistema de transporte para toda el área metropolitana, coordinado por una sola autoridad. Por lo pronto, dados los problemas de congestión y contaminación que

los autobuses suburbanos han producido, en el Decreto Presidencial de 14 de febrero de este año (21 medidas contra la contaminación) se determinó que no penetren al interior del Distrito Federal y que su servicio termine en los paraderos de las estaciones periféricas del Metro, lo cual ha venido a acentuar el déficit de unidades de Ruta 100, la que deberá, por un lado, atender parte de esta demanda y por el otro, evitar la sobresaturación de las rutas 1, 2 y 3 del Metro.

Ahora bien, la cuestión que subyace a hechos como los señalados párrafos atrás, es que mientras que la oferta de transporte en autobuses, trolebuses y Metro ha crecido en los últimos 15 años en 43%, la demanda se ha más que duplicado en igual lapso. Y ello, en un contexto en que el Metro es el responsable directo del incremento global de la oferta de transporte público a cargo del DDF, pues ha crecido más de 4 veces en dicho período, mientras que la oferta en autobuses y trolebuses ha descendido a niveles relativos inferiores a los que tenía a principios de los años setenta. Esta insuficiencia que se expresa especialmente en el transporte de superficie de mediana capacidad: autobuses y trolebuses, es la que ha llevado a la población a usar modos de transporte menos eficientes en cuanto

a uso de la vialidad, costos y efectos ambientales.<sup>10</sup>

En lo que se refiere a la vialidad, ésta también muestra déficit importantes. Las inversiones aplicadas al mejoramiento y ampliación de la red primaria ha sido modesta y a grandes rasgos insuficiente con respecto a las necesidades, en tanto que el número de vehículos que circulan por ella se ha incrementado notablemente en buena parte por lo antes dicho. Se estima que los tramos con graves problemas de congestión suman el 25% de la longitud total de dicha red y que las velocidades promedio de recorrido han caído a la mitad en los últimos años. Las ampliaciones a las arterias de acceso controlado, a los ejes viales y a la vialidad principal, así como los distribuidores y pasos a desnivel construidos en las últimas décadas, únicamente han logrado triplicar la capacidad total del sistema, es tanto que los vehículos en circulación se han más que cuadruplicado.

En la configuración de toda esta problemática concurren múltiples factores causales que sería imposible examinar en estas breves líneas, pero cabe, cuando menos, mencionar cuestiones como las siguientes. Desde luego un factor clave en el continuo rebasamiento de la oferta de transporte público, es el desmesurado y anárquico crecimiento urbano. Empero, en este proceso destaca, junto con la irrupción del automóvil, el descuido y/o la falta de planeación para lograr un sistema colectivo de pasajeros suficiente y eficiente como parte, a su vez, de planes de desarrollo urbano que contemplasen interrelacionadamente éste y otros aspectos del crecimiento de la metrópoli. Ejemplo de ello es que hasta hace pocos años el desarrollo de la vialidad tendió a privilegiar y estimular el uso del automóvil privado en detrimento de las necesidades de circulación del transporte público. Así como, el hecho de que a causa de deficiencias y/o insuficiencia de planeación urbana, y en particular por los usos inadecuados del suelo, existe una mala relación empleo-vivienda e incongruencias entre la localización de la oferta y la demanda de satisfactores y servicios, lo que en conjunto genera un número excesivo de viajes, determi-

<sup>8</sup> *Programa Integral de Transporte y Vialidad, Primera Parte, Op. cit., p. 19.*

<sup>9</sup> *Anuario de Vialidad y Transporte en 1984, Coordinación General de Transporte, DDF, p. 31.*

<sup>10</sup> *Programa Integral de Transporte y Vialidad, Versión Preliminar Op. cit., Segunda Parte, pp. 20-23.*

# Empleo: ¡No hay! ¡No hay!

Por Georgina Naufal\*

Un diagnóstico realista sobre la situación del empleo en México durante los últimos años, parece casi imposible dada la carencia de estadísticas y análisis confiables disponibles. Sin embargo, no por eso se pueden dejar de tomar en cuenta las declaraciones que a diario aparecen en la prensa, de trabajadores, sindicatos, centrales obreras, partidos, institutos, cámaras patronales y gobierno y desprender de ello algunas consideraciones sobre lo que se dice y no se dice al respecto.

Mientras que para la Secretaría del Trabajo (ST) y la Secretaría de Programación y Presupuesto (SPP) la tasa de *desempleo abierto* para el primer semestre de 1986 fue de sólo 3.9% de la Población Económicamente Activa (PEA) —aproximadamente un millón novecientos mil desempleados—, el Congreso del Trabajo (CT), la Central de Trabajadores de México (CTM), el Partido Socialista Unificado de México (PSUM) y otros, incluidos los análisis que hace la *Wharton* sobre la economía mexicana, lo calculan en tasas de entre 15 y 17% de la PEA para 1986. Ello equivale a decir que al finalizar el año habrá entre 4 y 6 millones de desempleados en todo el país, sin contar los 12 millones de subempleados que existen, según declaraciones del CT.

Sólo en lo que va del presente año, los despidos representan entre 150 y 200 mil, de acuerdo con lo expresado por la CTM, el CT y el PSUM o según se desprende del número de personas que perdieron su afiliación en el Seguro Social. En el mismo tono son las cifras que proporciona el presidente de la Confederación de Cámaras Industriales (CONCAMIN), Silvestre Fernández Barajas, para quien el país sufrirá en el año una reducción de aproximadamente 100 mil empleos sólo en la industria, siendo las ramas más afectadas las de bienes de consumo duradero, la de maquinaria y equipo y las productoras de materias primas.

Si hasta 1986 la causa principal del desempleo se debía a la incapacidad del sistema para incorporar a los ya casi un millón de nuevos demandantes de empleo que cada año se suman al mercado de trabajo, a partir del presente año, el desempleo afecta a la industria, no sólo por cuanto la insuficiente incorporación de nueva mano de obra, sino porque ahora los trabajadores industriales ocupados, en una proporción cada vez mayor, ven amenazadas sus fuentes de trabajo e ingreso. Los reajustes y quiebras de empresas afectan en buena medida al conjunto de los sindicalizados, comienza por los eventuales y continúa con los trabajadores de base. Los casos más recientes de cierres de fábricas corresponden a la *Renault* y a la *Acros*, 1300 despedidos en la primera y 1000 en la segunda; en el pasado reciente, dejó de operar *Fundidora Monterrey* liquidando a sus 12 mil trabajadores; lo mismo ocurrió en algunos ingenios de Veracruz y Tabasco, donde perdieron su empleo alrededor de 1400 trabajadores y persiste la amenaza sobre 9 mil, como es el caso, también, de *Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril* integrada por alrededor de 3 mil trabajadores.

Por su parte, los reajustes de personal se han realizado tanto en la industria automotriz y de autopartes, como en la textil, siderúrgica, hulera, electrodomésticos, artes gráficas, empresas contratistas de Pemex, etc., en total aproximadamente 12 mil desempleados en la industria entre reajustados y liquidados, en los meses de julio y agosto del presente año, por lo que a la prensa se refiere. Aunado al desempleo, tenemos que una buena parte de los trabajadores recibieron su liquidación por debajo de lo estipulado en los Contratos Colectivos de Trabajo y, en el mejor de los casos, conforme a lo establecido en la Ley Federal del Trabajo.

Otra amenaza real de desempleo lo constituye la suspensión temporal de labores, tal es el caso de la industria hulera donde a los obreros se les ha reducido su jornada de trabajo a 27 horas a la semana o, en su defecto, suspendido las labores por 15 días, lo que significa una reducción sustancial del ingreso. En la misma situación se encuentra la empresa *Tubacero*, la cual suspendió labores desde el 1o. de septiembre hasta mediados de octubre, percibiendo los trabajadores el 70% de su salario.

## Cierre de empresas

El gobierno federal, en poco más de tres años, ha vendido, fusionado y liquidado cerca del 40% de las empresas públicas "no estratégicas", al pasar de 1155 entidades a finales de 1982 a 697 en la actualidad, según el Banco Nacional de Comercio Exterior (BANCOMEXT). De éstas, informó la Secretaría de Minas e Industria Paraestatal (SEMIP), el 90% no han podido ser colocadas.

Por su parte, el presidente de la Junta Local de Conciliación y Arbitraje (JLCA), José Antonio Vallarta, anunció que existe una amenaza real de cierre de fábricas, grandes y pequeñas, y que el problema se está multiplicando debido a los problemas de financiamiento que enfrenta el país.

En el mismo sentido, el Centro de Estudios Económicos del Sector Privado (CEESP) señaló que la baja de la producción, de las ventas, de la rentabilidad, de la inversión y del empleo está afectando la base industrial, lo cual se debe, en gran parte, a la incertidumbre en la política económica del gobierno. La Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (CANACINTRA) a través de su presidente, Juan José Moreno Sada, declaró que mientras no haya una política de fomento industrial, de financiamiento accesible y de apoyo comercial, de nada servirán los esfuerzos de medianos y pequeños industriales para mantener sus empresas y la planta de empleo.

Sin embargo, para el representante de la ST, Arsenio Farrell Cubillas, la situación no es tan preocupante pues, según él, "hay empresas que cierran pero hay otras que se amplían y también que se abren". Más realista la SPP reconoce que la caída en la producción industrial por la contracción de la demanda y la escasa disponibilidad de crédito "parece empezar a afectar la creación de puestos de trabajo".

La tan mencionada "modernización" o "reconversión industrial", con la que el gobierno pretende reactivar la economía, hasta ahora, no es más que un simple deseo; en los hechos se comprueba que no se han creado nuevas empresas ni modificado los procesos tecnológicos, ni transformado la planta industrial. Por el contrario, lo que ha ocurrido a diario son los despidos, la disminución de las conquistas contractuales, la baja de la producción y, en el mejor de los casos, el cierre temporal de las fuentes de trabajo, sino es que la desaparición definitiva de las mismas, privadas o estatales.

En otras palabras, las actividades especulativas están superando a las directamente productivas, tal y como lo demuestra el desaprovechamiento de alrededor de 18 millones de personas, entre desempleados abiertos y subempleados (desempleo disfrazado), lo que constituye el principal recurso con que cuenta todo país para la generación de riqueza.

La preocupación de las distintas fuerzas sociales y políticas, con excepción del Partido de Acción Nacional (PAN), que no ha dicho nada respecto del problema del desempleo, no ha sido suficiente para presionar por la creación de nuevas fuentes de trabajo ni para que cesen los reajustes. Mientras el problema se acentúa y agrava, la respuesta de la sociedad sigue siendo limitada y aislada; en tanto que los trabajadores afectados, por su situación, cuentan con pocas armas para defenderse.

Las demandas y protestas de la CTM y el CT por un cambio de rumbo en la política económica del gobierno, al igual que la llamada "reconversión industrial", se ha quedado en el papel y en declaraciones; hasta ahora no hay ni una iniciativa clara por parte del sindicalismo oficial para atacar el problema. Hoy tan urgente es la modernización de la economía como la democracia en el quehacer político y sindical. ¿Cómo pueden defender sus derechos los trabajadores si carecen de una democracia real en sus organizaciones?



*Viene de la pag. 4*

nando, así, que la demanda de transporte se incrementa por encima del crecimiento demográfico.

A los problemas intraurbanos del Distrito Federal se suman los derivados de la falta de uniformidad de criterios para la planeación conjunta del área metropolitana en general, y, en particular, en lo relativo al transporte. Existen contrastadas diferencias entre el Distrito Federal y los municipios conurba-

dos del Estado de México, de modo que la concentración de empleos y servicios en el primero han determinado un aumento creciente de los volúmenes de personas que transitan entre ambas entidades, en tanto que no se ha creado el marco jurídico e institucional necesario para una integración y coordinación de los autobuses suburbanos en un sistema metropolitano único de transporte público.

Por su parte, los medios de transporte público que opera el DDF enfren-

tan muy diversos problemas. El Metro, por ejemplo, desde 1971 registra una sobrecarga en las líneas 1 y 2, y actualmente en la 3, mismas que captan el 89% de los usuarios de este medio, se requiere, por tanto, avanzar en la construcción de aquellas extensiones que completen la red y contribuyan a equilibrar las cargas, evitando el congestionamiento de unas líneas o tramos y la subutilización de otras. La saturación de las líneas 1, 2 y 3 ocasiona problemas operativos que degradan la calidad y eficiencia del servicio. Su sobreutilización rebasa ya los índices máximos establecidos para evitar incomodidad excesiva y los riesgos de inseguridad a que dan lugar las grandes aglomeraciones. Ello impone, asimismo, mayores exigencias de mantenimiento del equipo rodante y de las instalaciones fijas y aún adecuaciones a condiciones de trabajo más críticas o diferentes a aquéllas con que fueron proyectados, tal es el caso, entre otros, de la utilización de un mayor número de trenes que el previsto, lo que puede causar alteraciones en la circulación.<sup>11</sup> Asimismo, existe un déficit de estacionamientos de transferencia en las estaciones del Metro, pues se considera que en la actualidad sólo se cuenta con el 20.1% de los que se requieren.<sup>12</sup>

En cuanto a los autobuses de Ruta 100, para 1985 se señaló un déficit de más de 2800 unidades, de las cuales el 37% correspondía a las rutas que tienen mayor afluencia de pasajeros. Este servicio, que fue recibido en pésimas condiciones por el DDF de manos de los concesionarios privados, a raíz de la municipalización de 1981, adolece de grandes problemas que van desde la inadecuada ubicación de algunos módulos de mantenimiento con respecto a la red de transporte público, falta de talleres de reconstrucción, insuficiencia de carriles preferenciales y de paraderos en cantidad y capacidad para la transferencia a otros medios, hasta deficiencias en la estandarización de la distancia entre unas y otras paradas, en la programación del servicio, en la capacitación del personal a distintos niveles, etcétera, figurando también entre los problemas que enfrenta, los de carácter sindical, por un lado, y por el otro, la falta de respeto de los automovilistas a los carriles y paradas exclusivos designados para los autobuses.

<sup>11</sup> *Op. cit.*, Primera Parte, pp. 54-56.  
<sup>12</sup> *Uno más Uno*, julio 21 de 1986.

Como lo evidencian las quejas de los usuarios, existen desajustes entre la oferta y la demanda en algunos tramos de la red, en un contexto en que se advierten deficiencias en la planificación de rutas y programación de itinerarios, y aún, a nivel concreto, en la asignación del parque vehicular a cada ruta y en el intervalo de salida de las unidades, todo lo cual determina que mientras algunos autobuses operan con sobrecupo, otros son subutilizados. Igualmente se dan fallas importantes en el mantenimiento en cuanto a su planificación anticipada y énfasis en los aspectos preventivos antes que en los correctivos, así como en lo relativo a la existencia en los almacenes de los materiales necesarios para el efecto, lo cual se traduce en la substracción del servicio, por más tiempo del necesario, de numerosas unidades de un parque vehicular ya de por sí escaso.

En fin, sin la intención de ser exhaustiva, cabe considerar que la mera corrección de esta clase de problemas, algunos de los cuales son extensivos a los trolebuses, podrían contribuir no sólo a aumentar la calidad de los servicios, sino a incrementar en cierta medida la oferta sólo mediante el uso óptimo de los recursos disponibles. Cuestión fundamental en el marco de las limitaciones financieras que actualmente se enfrentan.

## II. Tarifas, avances y situaciones futuras

Uno de los mayores problemas para desarrollar un transporte público financieramente sano y con perspectivas razonables de crecimiento, ha sido la aplicación de políticas tarifarias basadas en subsidios excesivamente altos para solventar los gastos de operación. Así, en 1970 las tarifas eran de un peso para el Metro, 50 centavos para los autobuses y 35 centavos para los trolebuses, las que representaban, respectivamente, el 3.12, 1.56 y 1.09% del salario mínimo que entonces era de 32 pesos en el Distrito Federal. Hasta julio de 1986, las tarifas, en igual orden por medio de traslado eran de un peso, 3 pesos y 60 centavos, cuyo porcentaje, con respecto ahora a un salario mínimo de 2,065 pesos, se había reducido a únicamente 0.04, 0.14 y 0.02%, respectivamente.

Así, hasta agosto en que aumentaron las tarifas, el subsidio era de más del 90% del costo de operación por pasajero, que es de \$36.50 en promedio para todo el transporte que opera el

DDF, y su monto total en el año habría ascendido a 150 mil millones de pesos. Con todo, con la nueva tarifa autorizada de 20 pesos —1% del salario mínimo— (además del boleto multimodal que implica ahorros para usuarios intensivos del transporte público), el subsidio cubre menos del 60% de los gastos de operación y su monto total en un año es de 75 mil millones de pesos. Existe, así, el propósito de aumentar gradualmente las tarifas hasta lograr una recuperación del 80%, como ocurre en otras grandes ciudades del mundo.<sup>13</sup>

De hecho, son enormes los requerimientos financieros para desarrollar la infraestructura y el equipo de transporte. Por ejemplo, la red del Metro ha aumentado de 78.8 kms. en 1982 a aproximadamente 120 en 1986, el número de trenes de 150 a 240 y el número de pasajeros transportados de 1.037 millones al año a 1.400, y está previsto que para 1988 se contará en total con 141 kms.<sup>14</sup> Sin embargo, los costos de operación del Metro se incrementaron en dicho lapso de 6,146 millones de pesos a 43,791 en un cauce en que el costo por kilómetro construido pasó de entre 8 y 10 mil millones de pesos en 1982, a 18 mil millones en la actualidad.<sup>15</sup>

También a manera de ejemplo, en lo que se refiere a Ruta 100, en julio pasado se inauguró el Módulo 37 para depósito, abastecimiento, revisión y mantenimiento de sus autobuses, cuyo costo fue de 1,400 millones de pesos. Asimismo, para 1986 el parque vehicular será de 7,200 autobuses con respecto a 4,500 en 1982, incluyendo 800 con equipo anticontaminante, cabiendo recordar que una unidad de estas características cuesta 25 millones de pesos. Los costos de operación de Ruta 100 en dicho período se incrementaron de 11,135 millones de pesos a 103,405.<sup>16</sup>

En lo que atañe a trolebuses, en 1982 se contaba con una red de 295 kms. y con 275 unidades y para 1986 las cifras son de 424 y 534, respectivamente, en un marco en que ahora el costo de un trolebús es de 60 millones de pesos. Entre esos años los gastos

de operación del servicio pasaron de 1,835 millones de pesos a 13,075.

Por su parte la introducción de un nuevo subsistema denominado "tren ligero", que en breve comenzará a operar en su primer tramo Tasqueña-Huipulco, con 5.5 kms. 8 estaciones y dos terminales, tuvo un costo de 6,600 millones de pesos (algo más de mil millones por kilómetro)<sup>18</sup> Y, en fin, sin la intención de recoger aquí todas las informaciones oficiales en la materia, sólo cabe subrayar que la loca carrera por satisfacer una incesante demanda de éste y otros tipos de servicios, constituye un rasgo dramático de la expansión de la metrópoli.

El alza de tarifas del transporte público constituye, indudablemente, un duro golpe para la economía de las clases populares, ya que de diciembre de 1981 a agosto de 1986 el salario mínimo se ha deteriorado en 31%.<sup>19</sup> Empero, dado que el déficit de transporte ha desvirtuado la función social del subsidio al ser captada la demanda insatisfecha por otros medios más costosos e inadecuados, cabe considerar que a la postre serán las más beneficiadas por las mejores perspectivas de desarrollo y expansión de estos servicios.

Por lo pronto, de acuerdo con una hipótesis media de crecimiento demográfico, para el año 2000 la población del área metropolitana de la ciudad de México ascenderá a 28.5 millones de personas, lo cual implicará, entre otras cosas, la generación de 35 millones de viajes/persona/día. Para satisfacer tan elevada demanda de viajes será necesario que la urbe cuente para ese año con 240 kms. de Metro, 9,000 autobuses, 750 trolebuses, 13 kms. de líneas de tren ligero y 85 kms. de Metro ligero, con lo cual el transporte público operado por el DDF absorbería el 69% del total de los viajes. Empero, esas metas presuponen una inversión de más de 2 billones de pesos a precios constantes de 1985.<sup>20</sup> Cabe tener presente que de haberse mantenido las tarifas anteriores, el subsidio alcanzaría en el año 2000 la estratosférica cifra de 350 mil millones de pesos, a precios de 1986.<sup>21</sup>

<sup>13</sup> *Uno más Uno*, 8, 9, 11 y 12 de julio y 5 de septiembre de 1986.

<sup>14</sup> *Uno más Uno*, septiembre 5 de 1986.

<sup>15</sup> *Uno más Uno*, 9 de mayo, *Excélsior*, 8 de julio y *El Nacional* 11 de septiembre de 1986.

<sup>16</sup> *Novedades*, 27 de mayo, *Excélsior*, 8 de julio, *El Nacional*, 9 de julio, *Uno más Uno*, 14 de julio de 1986.

<sup>18</sup> *Uno más Uno*, julio 14 y *El Nacional*, 28 de agosto de 1986.

<sup>19</sup> Cálculos realizados por el equipo de la revista *Momento Económico*, IIEC, UNAM.

<sup>20</sup> *Sistema de Transporte del DDF*, Coordinación General de Transporte, DDF, abril de 1986, s/n.

<sup>21</sup> *Uno más Uno*, 14 de julio de 1986.

Aunque todavía son cuestiones sujetas a revisión, se estima factible lograr para el año 2000 la siguiente distribución modal: Metro, 29%; Metro ligero 4.5%; Autobuses Ruta-100, 27%; trolebuses y tren ligero, 8.5%; taxis colectivos, 6%; autobuses suburbanos y otros, 10%, y automóviles particulares, 15%.<sup>22</sup> Paralelamente a las metas de tipo cuantitativo figuran otras de índole cualitativa, tendientes, por un lado, a aumentar, la productividad y uso óptimo de los recursos disponibles en el transporte público que opera el DDF. Y por el otro, las concernientes a la regularización y control del transporte concesionado (taxis y suburbanos), en cuanto a tarifas, itinerarios, infraestructura, coordinación con los subsistemas operados por el DDF, etcétera, así como con respecto a lograr una mayor racionalización en el uso del automóvil privado.<sup>23</sup>

Sin defecto de que no se plantee — como a nosotros nos parecería más conveniente—, la municipalización de todos los medios de transporte colectivo y su integración en un sistema único con una coordinación central para toda la metrópoli, es de considerar que alcanzar dichas metas significa un avance importante con respecto a la situación actual. Sobre todo porque definirlos implica avanzar hacia ellas desde ahora, aunque esto no es fácil en la situación económica por la que atraviesa el país y en particular por los problemas financieros que enfrenta el DDF.

Como informó recientemente el jefe del DDF, para sanear las finanzas de esa dependencia y liberarla de cargas que rebasan su capacidad, el gobierno federal absorbió la totalidad de su deuda que al 31 de diciembre de 1985 era de 300 mil millones de pesos y solventará las inversiones que se realicen en materia de transporte, drenaje e infraestructura hidráulica. Según lo expresó, los requerimientos de financiamiento del DDF alcanzan un monto cercano a su presupuesto, pues sus ingresos son de 700 mil millones de pesos mientras que su presupuesto es de un billón cien mil millones, lo cual significa un déficit de casi 100%.<sup>24</sup>

<sup>22</sup> Programa Integral de Transporte y Vialidad, Versión Preliminar, Op. cit., Segunda Parte, Figura 12, p. 16.

<sup>23</sup> Ibidem, pp. 1-166.

<sup>24</sup> Novedades y Uno más Uno, mayo 27 de 1986.



Ahora bien, al hablar de los diversos problemas que aquejan a nuestra metrópoli, siempre iremos a dar a lo que ya es un imprescindible lugar común: la urgencia de la descentralización como parte de un desarrollo socioeconómico menos dispar. Sólo en la medida en que se aprovechen racionalmente los recursos naturales y humanos en el interior del país, será efectiva la política de borrar gradualmente las disparidades que hay entre los costos de los servicios públicos en el Distrito Federal y el resto de las ciudades, disminuyendo gradualmente los elevados subsidios de que éste disfruta

y que, de alguna manera, pagan todos los mexicanos.

Cabe recordar, para terminar, que según declaraciones de los gobernadores de Aguascalientes, Baja California Norte, Baja California Sur, Campeche, Chihuahua, Chiapas y Colima, a consecuencia de la crisis por la que atraviesa el país, el gobierno federal ha reducido sus aportaciones a los estados de la República, entre 16 y 20%.<sup>25</sup>

Ciudad Universitaria, D.F., a 17 de septiembre de 1986.

**U**NO DE LOS ASUNTOS QUE más han acaparado la atención en los últimos meses, es sin lugar a dudas el proceso de adhesión de México al Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT), que desde su fundación en 1947 ha intentado regular el comercio mundial, teniendo como objetivo central el abolir gradualmente las barreras arancelarias y no arancelarias, al igual que eliminar las prácticas desleales en el comercio mundial.

México desde su fundación rechazó participar en dicho organismo, al advertir la inutilidad de ser un socio más de un "club de millonarios", en el que el grueso de las decisiones se tomaban preponderantemente por las potencias comerciales, quienes imponían, como lo siguen haciendo hasta ahora, los lineamientos generales y particulares, acerca de las políticas de comercio exterior, siempre acordes con sus intereses.<sup>1</sup>

México sin embargo siempre asistió a las diversas rondas de negociación en calidad de observador, por lo que a pesar de no ser socio, estuvo vinculado con la problemática y rumbo de las discusiones sobre comercio mundial sin que existieran presiones o intereses muy especiales para que se integrara como socio. El problema surgió a partir de que se iniciaran en los Estados Unidos una serie de desequilibrios internos y externos, como el que se refiere a su abultado déficit presupuestal, el cual asciende hoy día a aproximadamente 220 mil millones de dólares, y fundamentalmente a su serio desequilibrio comercial que ya apunta hacia los 170 mil millones en 1986, y el cual se vino engrosando a raíz de la toma de posesión del presidente Reagan, quien en base a su política de elevados gastos armamentistas ha erogado grandes cantidades de recursos a tales fines, lo que ha traído como consecuencia que se agudicen dichos desequilibrios, dentro de los que los comerciales son de primer orden.

Este déficit en su comercio exterior, ha generado un endurecimiento de la política global de los Estados Unidos hacia el resto del mundo y de manera muy particular hacia los países ende-

<sup>1</sup> Coordinador de Estudios del Sector Externo, IIEC-UNAM

<sup>2</sup> Se calcula que alrededor del 60% del comercio mundial está en manos de los países desarrollados, a través de sus grandes corporaciones transnacionales.

## El ingreso al GATT: nuevo cerco de la dependencia

**Arturo Ortiz Wadgyman\***

dados, quienes tienen que pagar los platos rotos de estas políticas, y lo cual se ha reflejado en la serie de presiones respecto al rumbo que deben seguir en su política económica, de manera muy particular a través de las severas políticas de ajustes fondomonetaristas, que prácticamente ahogan a los países deudores.

Dentro de tales políticas de ajuste, destaca la obligación por parte de los países endeudados, a abrir sus economías a la competencia internacional, dentro de lo que la liberalización del comercio a las mercancías preferentemente norteamericanas, viene a ser el motor esencial que nos explica el porqué tanto interés en que en México se genere un "cambio estructural" o apertura al exterior y a fin de cuentas el ya realizado ingreso al GATT.

En efecto, los Estados Unidos están atravesando por el problema de su déficit comercial, por lo que están urgidos por abatirlo: para ello, como país hegemónico, están en condiciones de presionar a todos sus socios comerciales, y de manera muy especial a los países endeudados, a que ajusten sus políticas económicas no hacia la solución de los problemas de sus crisis internas, sino en función de las necesidades actuales del imperio.

Por ello, se exige a nuestros países a que abran sus economías, no sólo a las mercancías del exterior, preferentemente estadounidenses, sino a que eliminen todo tipo de trabas a las inversiones extranjeras, a fin de facilitar el saqueo del país vía remisión de utilidades: al igual que se les obliga a seguir una política cambiaria tan flexible que prácticamente permite la más impune fuga de capitales. Visto así, la apertura al exterior implica la adopción de políticas económicas de corte neoliberal, enfocadas a liberar el comercio, la inversión extranjera y los movimientos de capital.

Las presiones para que México iniciara todo este proceso, empezaron desde 1978, en que México solicitó su

adhesión al GATT, para lo cual se integró todo un grupo de negociadores que elaboraron en 1979 un protocolo de adhesión, el cual tras una consulta popular fuera rechazado en una primera instancia. Sin embargo, los Estados Unidos no quitaron el dedo del renglón y en su Ley de Acuerdos Comerciales de 1979, establecen la obligación de participar en el GATT, con la amenaza de que quienes se rehúsen se harían acreedores a la aplicación de **sanciones compensatorias** a productos que se consideran de acuerdo con su Congreso como subsidiados en el exterior.

A partir de este ordenamiento y en virtud del rechazo de México a ingresar al GATT, se vinieron una avalancha de impuestos compensatorios, a multitud de productos mexicanos, lo cual generó que a partir de 1983, y a raíz de la firma de la Carta de Intención con el FMI, México iniciara el conocido proceso de "**apertura al exterior**" consistiendo como se dijo en el desmantelamiento del proteccionismo a la industria nacional, a través de la sustitución de los sistemas de "permisos previos", por bajos aranceles.

Puede decirse que a partir de ese año, se sientan las bases de dicha política, la cual hacia 1986 se está consolidando plenamente ya que alrededor de un 90% de la tarifa de importación se ha liberado, con aranceles que van del 10 al 50 por ciento como máximo.

Al liberalizar México su comercio exterior, se procedió en mayo de 1985 a firmar un **Entendimiento Comercial entre México y los EU**, con lo cual en forma bilateral se obtenía la posibilidad de evitar que se aplicaran los famosos impuestos compensatorios a muchos productos mexicanos, ya que con ese Entendimiento era posible apelar al recurso jurídico conocido como la "**prueba de daño**", mediante la cual era factible demostrar que México no estaba subsidiando a sus exportaciones y que por lo mismo no afectaba a la economía norteamericana, razón por la

cual no procedían las sanciones o impuestos compensatorios.<sup>2</sup>

Esto desde luego implicó en forma paralela, dismantelar el sistema tradicional de subsidios y apoyos a las exportaciones mexicanas por lo que fueron eliminados los incentivos fiscales y promocionales que anteriormente eran el rasgo esencial de la política comercial de México, al grado de que uno de los organismos centrales de promoción del comercio exterior que era el Instituto Mexicano de Comercio Exterior, fuera liquidado en 1985. Tales cuestiones quedaron consagradas en los nuevos programas comerciales del Estado como son el PRONAFICE y el PROFIEIX, que constituyen la forma como se ha instrumentado la apertura al exterior.<sup>3</sup>

Habiendo México liberalizado su comercio, eliminando subsidios a sus exportaciones y al suscribir el Entendimiento Comercial sobre subsidios e impuestos compensatorios, resultaba superfluo el ingreso del país al GATT, pues en forma bilateral y merced a los acuerdos con el Fondo Monetario Internacional, se había logrado plegar la política comercial de México a las leyes comerciales de los EU. Sin embargo hubo más presiones internas y externas para que nos adhiriéramos a dicho organismo aun cuando en la práctica ya estábamos dentro de sus lineamientos esenciales. Para ello se llevó a cabo una farsa de consulta popular en la que los argumentos a favor nunca resistieron minimamente los embates de una discusión ni académica ni de sentir práctico, sin embargo, se decretó arbitrariamente en noviembre de 1985 que no habría ningún obstáculo para que México ingresara al GATT y que el país se vería ampliamente beneficiado con la participación en dicho organismo.

En agosto de 1986, México se integró sin pena ni gloria como miembro número 92 del Acuerdo General, en base a la suscripción de un Protocolo de Adhesión que plantea esencialmente que se trata de un país en desarrollo, por lo que al menos teóricamente recibirá un trato de no reciprocidad en las negociaciones internacionales, al igual que se consideran sectores estra-

tégicos a la agricultura, a los energéticos y se protege a algunas ramas principalmente dominadas por las transnacionales como la automotriz y la farmacéutica, las cuales se considera necesario protegerlas —que ironía—

Las barreras arancelarias de México se eliminarán en un plazo de 8 años con aranceles no mayores del 50%. El país puede apelar a la cláusula de salvaguardia para restringir, en algunos casos sus importaciones; se eliminan todo tipo de subsidios a las exportaciones, salvo las aceptadas en el Acuerdo General que están contempladas en el Programa de Fomento Industrial y Comercio Exterior, PROFIEIX.<sup>4</sup>

En dicho Protocolo de Adhesión se plasma esencialmente la parte comercial de la apertura al exterior, que se ha convertido en eje de la política económica del actual gobierno. La tesis central es la de favorecer a la modernización de la industria nacional, para obligarla a actualizarse mediante la competencia exterior, a fin de generar lo que ellos llaman el "cambio estructural" que teóricamente nos convertirá en país moderno y competitivo en el exterior, o sea lo que denominan de acuerdo con la retórica oficial "la reconversión industrial".

Es evidente que el lograr tan loables objetivos nadie podría estar en contra, sin embargo, la recesión internacional apunta al recrudescimiento de prácticas proteccionistas por parte de las potencias, lo que implica que la política de cambio estructural topa con serias dificultades, aparte de que la industria nacional encara la peor de sus crisis, ya que el crédito exterior está por los cielos y el interno no se diga, al igual que la demanda nacional se ha restringido y las importaciones también por efecto del libre deslizamiento del tipo de cambio.

Con esta política hay el peligro de que aumenten las importaciones en detrimento de lo poco que queda de la industria nacional, y de manera muy especial de la pequeña y mediana empresa, que no está en condiciones de competir frente a los grandes gigantes de la tecnología moderna, los cuales nos llevan años luz en esta materia; por lo que exigirle al empresario mexicano que se modernice y exporte, resulta tan poco realista como pedirle a un enfermo que compita en una olimpiada mundial.

En el Protocolo de Adhesión aparecen una serie de productos que se verán afectados con la competencia exterior, dentro de los que destacan los lácteos, los productos vitivinícolas, y sobretodo los de bienes de capital, que a pesar de no ser poderosos en México, los pocos que hay difícilmente resistirán los embates de una competencia a todas luces desleal.<sup>5</sup>

La mayor inutilidad de participar en dicho organismo, se puso de manifiesto al observar el comportamiento en la reciente reunión ministerial en Punta del Este, Uruguay, en la que como siempre, el tercer mundo sólo hizo el triste papel de comparsa, y aunque se le permitió quejarse respecto a los graves problemas de su deuda externa y a la necesidad de vincular el comercio al servicio de la misma, esto no pasó a mayores. En cambio, los países poderosos como Estados Unidos y Japón, se salieron con la suya de incluir en la agenda de negociaciones que se le denominó la "Ronda Uruguay", la liberalización del comercio de servicios, para la que están apostadas gran cantidad de transnacionales de los seguros, teléfonos, telex, compañías navieras y de transporte, despachos y asesorías, las cuales ya están acechando a las economías de los países subdesarrollados, para invadirlas y desplazar a las empresas de servicios ya establecidas en esos pueblos.

Con la perspectiva de una mayor apertura al exterior, claramente definida en la reunión de la Punta del Este, se evidencia el rumbo hacia una mayor internacionalización del capital, dentro de la cual las transnacionales juegan y jugarán un papel clave dentro de la nueva división internacional del trabajo. Asimismo las maquiladoras que en el caso de México van en ascenso. El peligro es una cada vez mayor pérdida de la soberanía nacional mediante un debilitamiento del papel del Estado como rector de la economía, y una mayor penetración del capital extranjero incluso en sectores estratégicos. Las presiones externas son fuertes y en medio de todo está el problema de nuestra creciente deuda externa: sin embargo, lo que más llama la atención es que frente a todo este proceso des-nacionalizador la postura del gobierno es de debilidad, ya que no sólo no hace frente a tan serias presiones, sino que continúa señalando que es el camino correcto.

Arturo Ortiz Wadgymar, *El Memorandum de Entendimiento Comercial México-Estados Unidos/Momento Económico/Instituto de Investigaciones Económicas-UNAM, México 1985.*

<sup>2</sup> PRONAFICE: Programa Nacional de Fomento Industrial y Comercio Exterior 1984. PROFIEIX Programa de Fomento Integral de las Exportaciones Mexicanas 1985.

<sup>3</sup> Véase BANAMEX, *Examen de la situación Económica de México*, agosto 1986.

<sup>5</sup> GATT, *Informe del grupo de trabajo de la adhesión de México*, Ginebra, Suiza, 4 de julio de 1983 L/6010.

**L**A ACTUAL POLITICA CAMBIARIA del país caracterizada por una de tantas variantes del control de cambios: el del "doble mercado", refleja no solamente la vulnerabilidad del sector externo y la escasez de divisas, sino la crisis estructural de la economía, cuyo lado sensible se manifiesta con intensidad en los llamados circuitos financieros, particularmente con la "crisis de deuda", fruto de una problemática que combina los límites del modelo interno de acumulación, el déficit público y la expansión del sector financiero internacional.

Esta expansión financiera internacional tiene su origen, indudablemente, en el desbordamiento del mercado de eurodólares creado a fines de la segunda guerra mundial, el cual se convierte en el núcleo financiero internacional de donde salieron la mayor parte de los recursos que se han prestado al mundo capitalista en su conjunto, como resultado de una política deliberada de los Estados Unidos, que al convertir al dólar en activo de reserva para el resto del mundo, pudo financiar sus desequilibrios de balanza de pagos, "exportando" su moneda nacional.

Aunados a este hecho fundamental, otros elementos como el desarrollo de las actividades de las empresas transnacionales y la formación de un cuantioso superávit en los países exportadores de petróleo influyeron en la expansión de la liquidez de la banca internacional, en especial a partir de los años setenta, que condujo al actual estado de crisis potencial de todo el sistema financiero internacional.

La expansión del financiamiento internacional que se experimenta en la década pasada se produce a la par que las tendencias imperantes en la producción y el comercio mundiales sufren cambios de importancia, lo que redundó en el crecimiento y generalización de la inflación en los países industrializados, lo que obliga a la adopción de políticas económicas restrictivas consistentes en frenos a la demanda y a los flujos monetarios, en especial al gobierno norteamericano, con el fin de fortalecer su posición dentro del sistema financiero. Todo esto significó descenso en la producción y en el comercio internacionales.

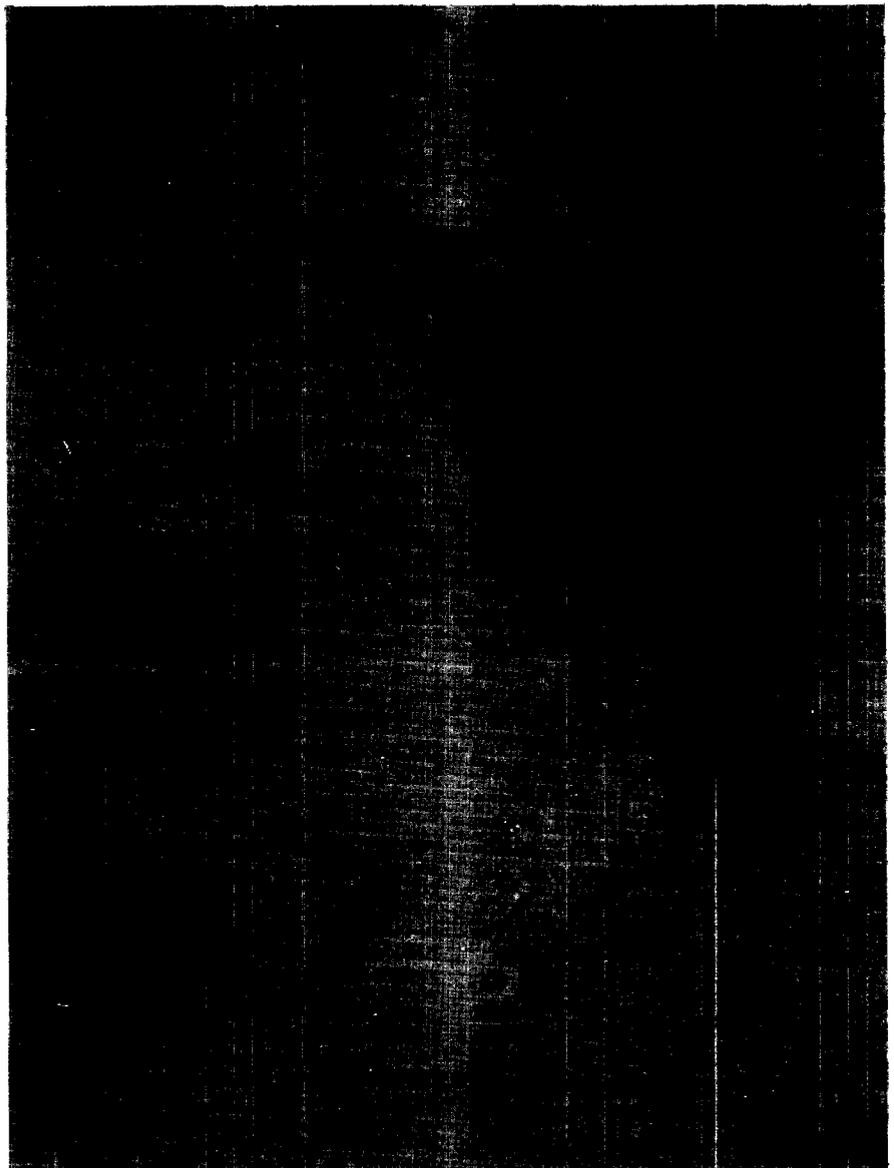
Estas circunstancias y la estrategia norteamericana tuvieron el conocido efecto en la economía mundial, es de-

## Política cambiaria y crisis estructural

Irma Manrique

cir. inflación permanente, que acompañada del debilitamiento de la demanda de crédito al interior de los países desarrollados, estimuló a la banca internacional para buscar nuevos destinos para su creciente capacidad crediticia. De este modo, los llamados países "en desarrollo" empezaron a ganar atractivo para estos fondos ociosos.

Vale recordar que simultáneamente se presenta el continuo deterioro en la capacidad de nuestros pagos externos ante el debilitamiento del comercio internacional, la caída en los términos de intercambio, y el enfrentamiento al proteccionismo de los países industriales y a los bruscos aumentos de las tasas de interés provenientes de las políticas



monetarias restrictivas seguidas por Estados Unidos desde 1982.

La crisis del mundo industrializado de los setenta, sumada a los factores descritos, llevaron a nuestro país a desequilibrios crecientes en sus pagos internacionales, al tiempo que aumentaba su deuda externa a niveles insospechados, sobre todo a fines de esa década y principios de la presente, justo en el momento en que se volvió más caro endeudarse y se presentó una profunda recesión económica. La abundancia de dólares y el incentivo de ganancias cuantiosas tuvo una perfecta convergencia con la mayor demanda de financiamiento externo de México.

El desplazamiento del eje monetario al predominio financiero convierte a los bancos en los creadores de los medios de pago internacionales, pero la crisis estructural capitalista, no resuelta a lo largo del pasado decenio, antes bien incentivada por las múltiples contradicciones del sistema económico, hubo de reflejarse, esta vez con mayor fuerza, en los circuitos financieros, cuya expansión generó mecanismos que retroalimentan la inflación, la deuda y la especulación financiera internacional.

Es cierto que la necesidad de la banca privada internacional de colocar excedentes financieros se volvió más imperiosa en la medida en que, dada la inexistencia de reglas y controles sobre estos bancos, la capacidad crediticia creció a pasos agigantados, pero resulta innegable que ese enorme y veloz endeudamiento de nuestro país estuvo caracterizado por elementos adicionales de orden interno: devaluaciones continuas; liberación de medidas de comercio exterior y de los movimientos de capital, combinados con crecientes tasas de interés.

Esta política de altas tasas de interés y la serie de cambios implantados desde 1975 (instalación de sucursales de bancos mexicanos en el extranjero y aumento de sus operaciones externas: entrada de agencias y oficinas de bancos extranjeros; dolarización de los circuitos financieros y aumento de los depósitos de los mexicanos en cuentas del exterior; presencia del Estado Mexicano en el mercado internacional de futuros para la cotización del peso y el crecimiento de la deuda externa privada y pública) encaminados al aumento de la captación de recursos en moneda extranjera, sumada al incremento de los recursos de origen petrolero, dan por resultado un nuevo ciclo de expan-

sión de los pasivos bancarios en moneda extranjera.

Esta integración del circuito financiero doméstico al internacional condujo a una nueva política cambiaria (1980), la de las "microdevaluaciones" o deslizamiento del tipo de cambio, con el propósito, se dijo, de que los dólares que se convertían a pesos no recibieran un interés relativamente alto al reconvertirse en dólares nuevamente.

No obstante, el mecanismo sólo sirvió para establecer un mejor cálculo en el terreno especulativo, ya que se creó un círculo vicioso a través del cual, mientras el sistema de captación se dolarizaba, se daba estímulo a la generación de préstamos en moneda extranjera, ya que los costos financieros en dólares, por las simples diferenciales de tasas de interés, permitieron la contratación de préstamos en esta moneda.

Las altas tasas de interés, el deslizamiento de la moneda nacional y la inflación imprimieron al sistema financiero interno un carácter fuertemente especulativo en moneda extranjera, con lo que se obtuvieron importantes ganancias, pero el ahorro interno no aumentó; sino que por el contrario, fue desplazado por el ahorro externo. Las funciones de la moneda nacional fueron perdiéndose para ser efectuadas, cada vez más en dólares.

Esta dinámica monetaria y financiera que en un principio se manifestó como escasez de dólares y mayores deslizamientos o devaluaciones llevó hacia un mercado doble y triple de cambios que desembocó, como sabemos, en devaluación y control total de cambios.

Pero esta nueva modalidad de la política cambiaria mexicana, adoptada a fines de 1982<sup>1</sup> en un marco de recesión y de disminuciones en los precios del petróleo, coincide con un cambio radical en el financiamiento de los pagos internacionales: es decir, en el mo-

Fue un sistema de tipo de cambio dual basado en la segmentación del mercado cambiario, con un tipo de cambio controlado y un tipo de cambio libre. Se dijo oficialmente que el primero tendría por objeto mantener la competitividad de la industria nacional al "propiciar la exportación y la sustitución eficiente de importaciones". Se esperaba, además, que la segmentación del mercado cambiario evitara transitoriamente que la fuga de capitales tuviera un efecto directo sobre el nivel de precios interno, pues este quedó vinculado principalmente a la evolución del tipo controlado.

El mercado libre se estableció para evitar perturbaciones especulativas transitorias que afectarían las reservas del Banco Central.

mento en que los pagos del servicio de la deuda dejan de ser un problema de financiamiento de los pagos internacionales, de movimiento de capitales y de pasivos y activos externos, para convertirse en uno de asignación de recursos, es decir, de cuántos recursos propios deben destinarse al cumplimiento de los compromisos de la deuda externa.

Las medidas complementarias adoptadas durante 1983 y 1984 fueron resultado de la disminución del superávit comercial; del todavía enorme déficit público; de la persistente inflación; de las altas tasas de interés externas e internas y de los deprimidos precios del petróleo, que volvieron insostenible el deslizamiento.

Las más recientes modificaciones en la política cambiaria, en las que se decreta "flotación regulada del tipo de cambio controlado", con un "tipo de cambio controlado de equilibrio" y un "tipo de cambio controlado de ventanilla", dejando un mercado libre para las operaciones de turismo, remesas de trabajadores y transacciones fronterizas, no han podido evitar la actual especulación y la enorme fuga de capitales.

Todo lo cual indica que la política cambiaria por sí misma, no puede ni podrá resolver la problemática que resulta de la crisis financiera, pues ésta se da en el marco de la crisis estructural interna, que evidencia como nunca antes, circunstancias en que el mismo modelo de crecimiento económico y el cambio social están en tela de juicio, pues no logran dar respuesta a las demandas más urgentes de amplios segmentos de la población: crisis que se ubica en un contexto conflictivo que abarca la totalidad del proceso económico social y político.

La globalidad de la crisis configura la compleja red de intereses del sector financiero mexicano con las plazas transnacionales que afectan a todo el aparato productivo y al sistema de poder, por lo que se impone la transformación de los esquemas teórico-ideológicos y de las propuestas de política económica que afectan por igual a las relaciones financieras externas y al sistema económico general.

<sup>1</sup> El desplazamiento de la cotización controlada del peso frente al dólar de 17 centavos diarios (tasa que prevalecía hasta diciembre) a 21 centavos, fue seguida también por el tipo de cambio libre. Esto representó un aumento de las tasas de depreciación a 35 y 48 por ciento anual, respectivamente.

## Una propuesta para la moratoria\*

Mario Joaquín Zepeda M.

### La urgente necesidad de cambios

El fin del siglo XX se acerca. México ha caído en una situación de crisis que ha producido un virtual estancamiento en su desarrollo a partir de 1982, en tanto que urgentes necesidades de carácter social se añaden a los rezagos acumulados en el pasado.

Paradójicamente esto ocurre cuando el país concentra la mayor capacidad productiva acumulada en su historia: la mayor planta de trabajadores capacitados, de cuadros técnicos y científicos y enormes recursos naturales, aun considerando las importantes insuficiencias, rezagos y deformaciones que presentan. Es, sin embargo, en las formas vigentes de dirección y organización de la economía mexicana —me refiero a las políticas económicas, y a una estructura productiva progresivamente dominada por oligopolios nacionales y extranjeros— que se localiza hoy el principal obstáculo para el despliegue de los potenciales productivos del país, y para la superación de las deformaciones, vicios y lagunas de que adolecen. Se trata, en resumen, de la antidemocracia económica que caracteriza a la vida de la nación, no sólo debida a la grave y creciente desigualdad en la distribución del ingreso, sino a lo que es tan importante como lo anterior, a la insignificante injerencia popular en las decisiones pequeñas y grandes de la economía mexicana.

Por otra parte, la agresividad de las tendencias negativas del entorno exterior ganan peso específico, surgidas de una economía internacional organizada en el área geográfica en que se localiza México, primordialmente en función de los intereses de las potencias capitalistas, y de las políticas diseñadas por sus gobiernos. Esta situación viene dificultando severamente, e incluso nulificando, todo esfuerzo nacional por avanzar en el desarrollo económico-social y por fortalecer la soberanía nacional de los países en vías de desarrollo. Así mismo frustra las enormes posibilidades que ofrece la cooperación económica justa, equilibrada y pacífica entre las naciones del mundo.

La problemática de la deuda externa concentra y sintetiza una de las porcio-

nes más graves de los problemas económicos contemporáneos de nuestro país y de la gran mayoría de los países latinoamericanos y del Tercer Mundo. No es el todo de la economía el problema de la deuda externa, pero si no puede solucionarse éste, no hay la posibilidad de pensar con realismo en el arreglo de los múltiples problemas económicos y sociales restantes. Hoy la crisis de la deuda se ha pervertido de tal manera que amenaza con descomponer la situación económica, social y aún política del país, socavando incluso el grado de soberanía nacional —todavía insuficiente pero cierto— alcanzado por el pueblo mexicano a través de casi dos siglos de luchas.

Al cumplirse cuatro años del inicio de la crisis de la deuda, la estrategia proveniente del *bloque acreedor*, encabezada por el Fondo Monetario Internacional, y las estrategias correspondientes adoptadas por los países deudores —especialmente las adoptadas por el gobierno mexicano— no cumplieron las expectativas de sus propios autores. Muy por el contrario, han venido manifestando una incapacidad creciente para, incluso, mantener el problema de la deuda dentro de límites gobernables.

La necesidad —y la viabilidad misma— de políticas alternativas, ganan cada día más terreno en este contexto. A contribuir en esa dirección se encaminan las siguientes notas.

### La deuda externa y las perspectivas mexicanas para el fin del siglo XX.

#### 1. Estancamiento prolongado

En los últimos años se ha producido un hecho inédito en la historia moderna de la economía mexicana: el volumen de intereses pagados a la deuda pública, tanto interna como externa, ha superado al volumen de crecimiento anual real del producto interno bruto (PIB). Así tenemos que, según consta en el último Informe del Banco de México, mientras

el PIB creció en tasas de 3.7% y 2.7% en 1984 y 1985 respectivamente, el pago a intereses de la deuda externa representó un poco más del 5% del PIB en ambos años.

Si a ello añadimos que debido al enorme peso del servicio de la deuda pública externa el gobierno ha contratado una voluminosa deuda interna cuyo costo se ha disparado también, tenemos que el gobierno ha destinado en los dos últimos años un porcentaje superior al 12% del PIB para pagar intereses a la deuda pública total (interna y externa). Es decir, ¡ha destinado al pago de intereses —a rentistas nacionales y extranjeros— una porción que es cuatro veces mayor al promedio de crecimiento de la economía mexicana en esos dos años!

El caso de 1986 es, sin embargo, sencillamente espeluznante (disculparé el lector el uso de términos tan poco académicos, pero es difícil encontrar otro más adecuado): en la versión publicada por la prensa de la cuarta carta de intención que el actual gobierno mexicano ha pactado con el FMI, y que inexplicablemente ha sido presentada como un éxito, se dice que los intereses a la deuda pública total representarán... ¡el 18.5% del PIB de 1986! casi la quinta parte de la mermada riqueza que se generará este año en que además, el producto caerá en una cifra cercana al 4% respecto a 1985.

El resultado global de esta situación es que el valor real de la producción anual de la economía mexicana se ha mantenido estancado desde 1981 en que alcanzó su máximo histórico. Sin embargo la población ha venido creciendo a tasas cercanas al 2.5% por lo cual el producto per cápita se habrá desplomado en un 14% al terminar el año, lo que evidentemente tendrá un grave impacto en el desarrollo socio-económico del país.

Pero el periodo de estancamiento del *producto per capita* que se ha abierto en el país no comprende sólo el quinquenio 1981-1986, ya transcurrido. En uno de los supuestos más optimistas que es posible imaginar desde este agosto de 1986, parecería que el valor real del *producto per capita* de 1981

\* Ponencia presentada al "Foro Sobre Deuda Externa y Soberanía Nacional", UNAM-CIDE, del 18 al 22 de agosto de 1986.

sólo podría volver a alcanzarse en 1995. En efecto, si suponemos que la economía mexicana fuera capaz de sostener un ritmo de crecimiento real del Producto Interno Bruto en una tasa anual promedio de 4 por ciento de 1987 a 1995, en este último año, **apenas igualaría el valor del ingreso per capita alcanzado en 1981**. Es decir, llegaríamos al último quinquenio del siglo XX apenas para superar lo que se había alcanzado quince años antes.

Tal se puede apreciar en el cuadro siguiente:

actuales de la economía mexicana y las tendencias de la economía internacional, hacen temer que aun este escenario de crecimiento moderado sea un escenario con un índice de improbabilidad bastante alto. ¿Por qué? Una razón fundamental la constituye la situación de crisis en que se mantiene la deuda exterior mexicana. Tal y como se encuentra "pactada" en este momento, sólo garantiza inestabilidad estable para la economía nacional. El problema fundamental consiste en que si la inestabilidad de la economía mexicana se

sión de los valores más elementales necesarios para el progreso y el bienestar de cualquier economía: en agosto de 1986, con el nivel que han alcanzado las tasas de interés internas, el Gobierno Federal ha destinado la mitad de su gasto público a cubrir intereses de deuda pública, constituyéndose de hecho en la primerísima prioridad de la política económica. Y más aún, la política fondomonetarista autoadaptada por el gobierno mexicano ha entronizado al ocio, el rentismo y la especulación como las actividades más rentables otorgándoles premios que hace algunos años hubieran sido inimaginables, en tanto el trabajo productivo es castigado severamente con bajísimas remuneraciones reales.

Repetiré aquí el ejercicio expuesto en anteriores ocasiones de comparar el rendimiento entre las tasas de interés y los salarios.

En julio de 1986 el rendimiento de colocar 3 millones 300 mil pesos (que es lo que costaba un Volkswagen nuevo en esta fecha) en certificados de depósito a plazo fijo de 6 meses, con reinversión de intereses, a las tasas de interés vigentes de 87.5% anual, era de un poco más de 1 millón 700 mil pesos. Estas ganancias son equivalentes a cerca de 28 meses de salario mínimo como pago al trabajo diario de un obrero en el Distrito Federal.

Es decir, en seis meses, sin hacer nada, un rentista menor se hace de ingresos que a un obrero con salario mínimo le llevaría 2 años y cuatro meses ganar trabajando diario.

### 3. Estabilidad de la inestabilidad

Por lo demás, las condiciones antes descritas garantizan la estabilidad de la inestabilidad al mantenerse condiciones que aseguran el desequilibrio del déficit público y el del sector externo, haciendo infructuoso y doloroso el ajuste en cualquiera de esos frentes:

a) **inestabilidad de las finanzas públicas** al obligar al gobierno mexicano a descomunales gastos para pagar la deuda externa —financiándose con deuda interna a altísimas tasas de interés y absorbiendo una gran proporción de los ahorros nacionales— todo ello sin contraparte alguna. Esta situación hace inútil cualquier medida para reducir el déficit de las finanzas públicas, recortando gastos corrientes e inversiones, o aumentando los ingresos públicos vía alzas de precios y tarifas e incrementos en la captación fiscal.

MEXICO: PIB/ POR HABITANTE, 1970-1990

Año (Millones de pesos 1970)	PIB	Población (Millones de personas)	PIB/habitante (pesos de 1970 por habitante)
1970	444.271	51.18	8.680.56
1975	609.976	60.32	10.112.33
1980	841.855	69.66	12.085.20
1981	908.765	71.26	12.752.81
1982	903.839	73.04	12.374.58
1983	856.174	74.79	11.447.71
1984	885.928	76.44	11.589.85
1985	909.848	78.04	11.658.74
1986(e)	873.454	79.60	10.973.04
1987(e)	899.658	81.19	11.080.90
1988(e)	926.647	82.74	11.199.50
1989(e)	954.446	84.23	11.331.43
1990(e)	983.079	85.70	11.471.20
1995(e)	1.196.065	92.94	12.869.23

FUENTE: Estimación del PIB por habitante hasta 1985 con base en datos del Banco de México (PIB) y estimaciones de la población de CONAPO y de INEGI en "Proyecciones de la Población de México y Entidades Federativas: 1980-2010". Para 1986 se supone una caída de 4.0% del PIB real. A partir de 1987, su crecimiento constante y sostenido es del 4% anual.

En la estimación anterior, se supone que la economía mexicana (producto interno bruto real) crecerá a una tasa anual promedio del 4% a partir de 1987 hasta 1995, «es decir, que la crisis termina en diciembre de este año», en tanto que la población reduce sus tasas de crecimiento anual desde una cifra del 2% en 1987, a un ritmo cercano al 1.5% en 1995. Se trata de una estimación de crecimiento moderado, y sin embargo, dadas las condiciones económicas que prevalecen al interior y al exterior de la economía mexicana, puede bien calificarse de una estimación optimista. En este escenario, más bien optimista, es que el valor real del producto *per capita* de 1995 apenas igualará al de 1981. Sin embargo, como se ha introducido arriba, las condiciones

prolonga y no se logra **de inmediato** asegurar tasas de crecimiento sostenido para el futuro, el siglo XXI bien puede encontrar a la nación postrada en su nivel de ingresos, a la altura de lo logrado al inicio de la década de los ochentas del siglo XX, con una gravísima desigualdad social, con intolerables rezagos en el empleo, la alimentación, la nutrición, la salud y la educación de amplios sectores de la población, con la frustración del desarrollo científico y tecnológico, atrasos en la planta productiva del país, etcétera.

### 2. "Rentificación" de la economía mexicana

El peso que ha tomado el pago de los intereses a la deuda pública interna y externa, han repercutido en la perver-

Mientras no se logre reducir el descomunal gasto para pagar servicio de la deuda pública, cualquier ajuste será tan doloroso como inútil.

**b) inestabilidad en el sector externo**  
al exigir el servicio de la deuda externa una proporción creciente de las divisas tan trabajosamente obtenidas por la nación, en una época en que los precios de los productos de exportación mexicanos se han desplomado, así como los volúmenes de exportación se han reducido, en gran medida como resultado de prácticas proteccionistas en los países acreedores. Ningún esfuerzo exportador nacional será suficiente para asegurar las divisas necesarias para mantener una mínima tasa de crecimiento estable si se debe seguir pa-

gando el descomunal servicio de la deuda externa que actualmente está pactado. Considérese al respecto, por ejemplo, que en el primer trimestre de 1986, por primera vez, la factura total de exportación petrolera, que fue de 1 mil 676.7 millones de dólares, fue insuficiente para pagar los intereses a la deuda externa pública (1.835.6 millones de dólares) y, por lo tanto, más insuficiente aún para cubrir el pago de intereses de la deuda externa total (pública y privada) que fue de 2 mil 274.7 millones de dólares. Los intereses fueron de 35.7 superiores a las ventas totales de los energéticos no renovables.

Es fácil comprender que el país tiene comprometido su futuro en la crisis de la deuda externa. No debe vacilar la

nación para enfrentar en el corto plazo los esfuerzos necesarios para modificar substancialmente esta situación.

#### **Hacia una propuesta de moratoria**

Con el propósito de definir un programa de transformación radical de la situación de la deuda externa se hace la siguiente propuesta:

1. La experiencia reciente no permite fincar demasiadas esperanzas en que el gobierno actual esté dispuesto a modificar substancialmente la política de deuda exterior que tan graves consecuencias le está causando a la nación, si no es confrontando una fuerte presión popular. Debido a lo anterior, los trabajadores del país —obreros, campesinos, empleados, técnicos y profesionistas, maestros, intelectuales y artistas— que junto con sus familias constituyen indudablemente la mayoría de su población, ganarían mucho si de inmediato abrieran nuevos y muy superiores cauces de participación e injerencia en la vida política general del país, y en particular, en las grandes y pequeñas decisiones de la economía nacional.

En lo que se refiere a la deuda externa en particular, proponemos el siguiente esquema de moratoria:

2. La suspensión inmediata, unilateral y temporal de todo pago a la deuda exterior mexicana, entre tanto se propicia un diálogo serio, corresponsable y justo entre el *bloque acreedor* y el gobierno mexicano.

3. Repudio a la deuda externa ilegítima. Se propone el desconocimiento de la porción del saldo actual de la deuda exterior mexicana que fue utilizada para financiar fuga de capitales que beneficiaron —por la vía de la especulación— a particulares. La nación mexicana no tiene por que responsabilizarse del pago de divisas que de ninguna manera la beneficiaron:

4. Una vez establecido el diálogo, pago de un máximo del 15 por ciento del valor anual de las exportaciones mexicanas de bienes y servicios a amortización e intereses de la deuda externa:

5. Pago máximo del 50 por ciento de la cantidad que proponemos (punto 4) al pago de intereses;

6. Se rechaza la capitalización de los intereses no pagados;

7. Se rechaza todo pacto financiero, pasado o futuro, que involucre algún grado de condicionalidad a la política económica que se ha de desarrollar en

el país. Por tanto se rechazan el Plan Baker, las cartas de intención con el FMI, los nuevos pactos de "condicionalidad cruzada" que últimamente han involucrado incluso al Banco Mundial:

8. Se desarrolla la máxima iniciativa diplomática mexicana en la dirección de concertar un frente de países latinoamericanos para los siguientes asuntos:

a) la adopción por el mayor número posible de países latinoamericanos de medidas similares a las que proponemos en materia de deuda externa. Se propone en todo caso, el impulso a todo tipo de acciones y organizaciones, nuevas o ya existentes, tendentes a propiciar coincidencia en distintos planos de acción económica y política entre los países latinoamericanos.

b) La constitución de un Banco Latinoamericano a partir del aporte de un 10 por ciento del valor total de los ingresos por exportaciones de bienes y servicios de los países latinoamericanos. Considerando que en los últimos años los países latinoamericanos han logrado en conjunto divisas que superan los 100 mil millones de dólares, el Banco que proponemos contaría con 10 mil millones de dólares anuales y con 50 mil millones de dólares en cinco años.

c) La desdolarización del intercambio comercial entre países latinoamericanos a través de la creación de una divisa o medios de pago latinoamericanos, que serviría para saldar las operaciones comerciales entre los países de la región, sin necesidad de obtener y utilizar dólares. Esta divisa latinoamericana no debería ser ninguna de las monedas nacionales. Con ello se evitaría el absurdo contemporáneo de que comercio, transportes y comunicaciones entre nuestros países deben ser saldados en dólares:

9. El gobierno mexicano enfrentará sus necesidades de nuevos créditos en divisas, financiándose, en parte, del Banco Latinoamericano. Tal Banco ofrecerá créditos blandos a tasas bajas y amplios periodos de pago y de gracia:

10. Se buscará la reforma de los organismos multilaterales de crédito hoy existentes, tales como el FMI, el Banco Mundial y el Banco Iberoamericano de Desarrollo, o la creación de los nuevos idóneos que sean necesarios, con el objeto de eliminar la condicionalidad de sus créditos y ampliar substancialmente

los fondos a disposición de sus miembros, y mejorar las condiciones de pago, especialmente a los países en vías de desarrollo

11. Dado que en las condiciones actuales ni México ni otros países latinoamericanos pueden ser clientes de la banca internacional, y a que esta encontrará crecientes dificultades para substituir a sus clientes latinoamericanos, que tan jugosas ganancias le han proporcionado, y a los cuales ha contribuido de manera tan notable a mantener en crisis, es necesario —y posible— modificar los términos de contratación de nueva deuda, con la misma banca internacional, en términos de su substancial ablandamiento (menores tasas de interés, mayores plazos, tasas fijas a la alza, etc.). La "nueva deuda" se contabilizará en un renglón por separado de la "vieja deuda", sobre la cual se propone declarar la moratoria que se ha esbozado antes. La "nueva deuda" no será afectada por la moratoria pero sólo será aceptada en las condiciones de substancial "ablandamiento" que ya se han definido:

12. Se modificará substancialmente la política y legislación de la deuda pública y de deuda externa del país en la dirección de hacer obligatorio un minucioso control por parte de la sociedad, de su nueva contratación y aplicación:

13. Se ejercerá un control de cambios estricto e integral. Se establecerán sanciones de orden penal a quienes se beneficien personalmente —por la vía de la especulación monetaria y la fuga de capitales al extranjero— de las divisas tan trabajosamente obtenidas por la nación en su conjunto.

La moratoria que se propone deberá aplicarse unilateralmente por el gobierno de México, buscando (pero no condicionado a ello) el mayor respaldo posible de otras naciones latinoamericanas y del Tercer Mundo. La acción unilateral que proponemos no busca suspender toda relación económica con los países industrializados, ni con la banca internacional, sino atender al hecho de que las actuales fórmulas ofrecidas por el *bloque acreedor*, y adoptadas hasta ahora como propias por el actual gobierno mexicano, representan un enfoque unilateral del problema a favor de la parte acreedora, y sólo garantizan la estabilidad de la inestabilidad para nuestros países por lo que resta del siglo, con un brutal e inadmisibles costo económico, social y

político, y con un fuerte costo para la soberanía de la nación. Todo parece indicar que es necesaria la acción unilateral de los deudores, para contrarrestar la puesta en práctica de las fórmulas unilaterales en favor de los intereses del *bloque acreedor*, para propiciar el advenimiento de un necesario esquema bilateral de solución al problema de la deuda exterior, para lograr que la cooperación económica internacional se constituya en una palanca de apoyo al desarrollo de nuestros países, al fortalecimiento de su soberanía, y no en un obstáculo insalvable para el *desarrollo* o limitación a la soberanía, como amenaza con ocurrir hoy.

## MOMENTO económico

Octubre de 1986

26

Información y análisis sobre la coyuntura mexicana.

Publicación mensual del Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Nacional Autónoma de México.

Universidad Nacional Autónoma de México. Rector: Jorge Carpizo. Coordinador de Humanidades: Jorge Madrazo Cuéllar. Director del Instituto de Investigaciones Económicas: Fausto Burgueño Lomeli. Secretario Académico: Carlos Bustamante. Editor: Mario J. Zepeda. Tipografía y formación: Tipart. Distribución: Pedro Medina. De venta en el Instituto de Investigaciones Económicas de la UNAM, Torre II de Humanidades, 1er. piso, Apartado Postal 20-721, México 20, D.F. Tel. 550-52-15 Ext. 2904. Número suelto: 100 pesos. Suscripción anual: 1.000 pesos. Interior 1.200 pesos.

Colaboradores: Ma. del Carmen del Valle, Georgina Naufal, Irma Delgado, Magdalena Alba.

Ilustraciones: Alberto Durero, Ernest Ullmann Editorial Gente Nueva, La Habana, Cuba.