

Lo reciente: crisis en México y en el mundo

ANTONIO GERSHENSON

Agregamos datos recientes a los que ya mostraban parcialmente el tamaño del desplome de la economía mexicana. Ya habíamos visto la caída, especialmente grave, del sector automotor, que depende mucho de las exportaciones. Según el Inegi, organismo oficial a cargo de estas cifras estadísticas, el sector industrial, ya en su conjunto, bajó 11.1 por ciento en enero de este año, frente al mismo mes del año anterior.

En especial, el ramo de las manufacturas bajó 14 por ciento en el mismo periodo. Líderes patronales y empresarios, a partir de los datos mencionados, han señalado que con éstos es imposible soñar con una pronta recuperación de la economía nacional. Y el Indicador Global de la Actividad Económica, al cual se atribuía un 4 por ciento de bajada, ya el Inegi informó que el descenso fue de 9.48 por ciento.

En el campo, sin embargo, la situación parece estar más grave. Un dirigente regional de la Confederación Nacional Campesina (CNC) señaló que en el campo se suma a la crisis financiera el aumento en los precios del diesel —que ya tiene su propia bronca—, los fertilizantes —que ya tienen meses causando estragos y que se derivan de la privatización de la petroquímica del ramo— y de las refacciones. Hay que agregar el aumento salvaje en las tarifas eléctricas para riego agrícola. De una tarifa base de 26 centavos a finales de 2002, han pasado a otra de 1.22 pesos a finales de 2008, casi cinco veces más. El cuadro que describe el mencionado dirigente regional estima la baja en la producción agrícola entre 20 y 30 por ciento. Y el problema humano, tanto en el campo como en el abasto de alimentos a las ciudades, queda totalmente desatendido, y eso se debe cambiar.

Las medidas tomadas ante la crisis son ridículas. A la nueva refinería, cuya inversión, retrasada una y otra vez, iba a contrarrestar la crisis, ahora le agregan una especie de circo romano. Supuestamente para definir el sitio, que hemos visto que en los hechos ya está casi definido, se convoca a varios gobernadores a hacer un *show* para que, si usamos términos de la Roma antigua, la plebe se entretenga mientras se retrasan los plazos otro mes.

Los bancos regionales. Se están aplicando medidas muy importantes en otras partes del mundo. Es sabido que la falta de crédito ha sido una de las principales causas de la crisis. En América del Sur se dio un paso importante en la formación del ya acordado Banco del Sur, que permitirá que haya crédito para muchos proyectos de la región, sin condiciones impuestas desde el exterior. En una reunión de ministros de economía y finanzas de los siete países miembros —Argentina, Brasil, Bolivia, Ecuador, Uruguay, Paraguay y Venezuela—, en Caracas, capital de este último país, además de que se resolvieron puntos pendientes, se programó una nueva reunión técnica y ministerial en mayo en Argentina, a principios de mayo. Inmediatamente después y en el mismo país, se realizará una reunión de jefes de Estado en la que se instalará formalmente el Banco del Sur, con un capital inicial de 10 mil millones de dólares, aportados por los países miembros.

La nueva ruta de la seda. En otras partes ya se formaron bancos regionales

con una intención similar. Y ya están operando. Por ejemplo, el Banco de Desarrollo de Asia (BDA) ya autorizó un financiamiento de 700 millones de dólares, de la llamada “nueva ruta de la seda”, que atraviesa de lado a lado Kazajstán, más de 2 mil 700 kilómetros. Este país, situado en el centro de Asia, tiene un nivel de atraso considerable. Aunque produce petróleo y gas, esto no ha bastado por sí solo para cambiar esa realidad.

La antigua ruta de la seda se empezó a usar en el siglo II antes de nuestra era, entre China —la antigua capital, Si-An, fue durante siglos la principal salida hacia Europa— y la antigua Roma. Se transportaban, entre otras mercancías, especias, té, papel, plata, diamantes... y seda. La rama norte pasaba por lo que ahora es el sur de Kazajstán. El tiempo promedio para recorrerla, con camellos u otros animales, era de 200 días. Cuando, a partir del siglo XVI, se desarrollaron las rutas marítimas de Europa a Asia, la ruta de la seda, luego de mil 500 años de vida, fue quedando abandonada y algunos países y regiones que atravesaba quedaron aislados por mucho tiempo.

La obra que ahora tiene asegurado su financiamiento cruzará Kazajstán desde la frontera con Rusia, por el occidente, hasta la frontera con China, por el oriente de este.



Fecha 29.03.2009	Sección Opinión	Página 15
----------------------------	---------------------------	---------------------

país. Se conecta por los dos lados con otras carreteras y redes ferroviarias, y logrará la comunicación de extensiones gigantescas que ahora la tienen, pero muy deficiente. Se calcula que va a dar un fuerte impulso económico a toda la región. Este es un ejemplo de lo que durante décadas no se pudo hacer con el Banco Mundial, por ejemplo, y sí se está pudiendo hacer con un banco regional. Y bien claro que lo tienen en América del Sur. Sin embargo, aquí, por lo visto, plantear que el actual gobierno haga algo similar, o participe, es pedirle peras al olmo.

El financiamiento. Como se ha publicado, ante la falta de resultado de medidas anteriores, incluidas las de Bush, y en vista de que sigue sin haber suficiente crédito, el gobierno de Obama, con parte del capital de origen privado, destinará hasta un millón de millones de dólares para comprar acciones, o deudas, con problemas de pago. Con eso, nuevamente se podría prestar dinero, ya sin esa traba.

Mientras que en Estados Unidos se

busca tener crédito, en China, con un sistema bancario muy sólido, con grandes bancos nacionalizados o en general estatales, y con mucho dinero, *se ha prestado más en los últimos tres meses que en los 12 meses anteriores.* Esto ha sido parte de las medidas contra la crisis, y uno de los elementos que han hecho posibles las grandes obras que ya muestran sus primeros resultados en el plano económico. Estas inversiones incluyen, por ejemplo, nuevos ferrocarriles y carreteras, que a la larga van a contribuir a menores costos de producción.

El que en Estados Unidos apenas se esté queriendo resolver el problema del crédito significa que para que su recuperación nos llegue a nosotros, por ejemplo volviendo al ritmo anterior de importación de coches hechos en México, falta muuucho tiempo. Y los funcionarios mexicanos que se atienen a eso para nuestra recuperación, van a tener que esperar todavía más. ■

gershen@servidor.unam.mx