VOLUMEN X No. 4
DICIEMBRE 1980

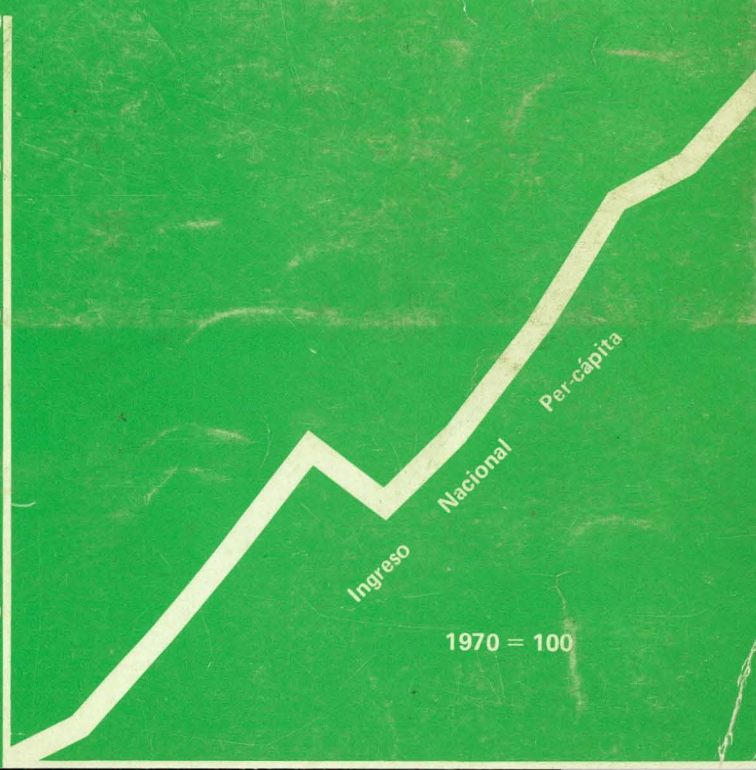
FEDESARROLLO - BIBLIOTECA
EJ 1

FEDESARROLLO

coyuntura económica

ANALISIS Y PERSPECTIVAS DE LA ECONOMIA COLOMBIANA

10 años



DIRECTOR EJECUTIVO
Miguel Urrutia Montoya

SECRETARIA GENERAL
María Cristina Trujillo de Muñoz

EDITOR COYUNTURA ECONOMICA
Eduardo Sarmiento Palacio

DIRECTOR DE PUBLICACIONES
Juan Orlando Buitrago D'Lleman

INVESTIGADORES DIRECTORES
Hernando Gómez Buendía
Eduardo Sarmiento Palacio
Miguel Urrutia Montoya

INVESTIGADORES MIEMBROS
Yesid Castro Forero
Clara Elsa Villalba de Sandoval

INVESTIGADORES ASISTENTES
Martha Lucía Chaparro de Higuera
María del Rosario Sintes de Restrepo

ASISTENTES DE INVESTIGACION
Mauricio Cepeda Pizarro
Carlos Díaz Ortiz
Germán Mancera Méndez
Miton Forero Ríos

INVESTIGADORES ASOCIADOS
Mauricio Carrizosa Serrano
Rodrigo Losada Lora
José Vallejo Gómez
En licencia: Luis Jorge Garay Salamanca

PRESIDENTE COMITE BIBLIOTECA
Camila Botero Restrepo

DIRECTORA BIBLIOTECA
Fenney Lucía Pérez Moreno

DEPARTAMENTO DE PUBLICACIONES
Elsa Rodríguez de Cortés

CONSEJO DIRECTIVO DE FEDESARROLLO

Alberto Vargas Martínez
José Alejandro Cortés
Henry Eder Caicedo
Alvaro Hernán Mejía
José Vicente Mogollón
Juan Gonzalo Restrepo
Jorge Cárdenas Gutiérrez
Oliverio Phillips Michelsen
Jorge Mejía Salazar
Gastón Abello
Javier Ramírez Soto
Germán Botero de los Ríos

Sara Ordónez de Londoño
Rodrigo Botero Montoya
Hernando Gómez Otálora
Francisco Ortega
Roberto Junguito Bonnet
Jaime Carvajal Sinisterra
Miguel Urrutia Montoya
Carlos Haime
Benjamín Martínez Moriones
Alejandro Figueroa
Rodrigo Escobar Navia
Guillermo Perry Rubio

FEDESARROLLO - BIBLIOTECA

coyuntura económica

VOLUMEN X
No. 4
DICIEMBRE 1980

Coyuntura Económica es una publicación de la
Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo, FEDESARROLLO
Calle 37 No. 20-27 — Teléfonos: 2323592 - 2853196 - 2854105
Apartado Aéreo 20513 — Bogotá, D.E., Colombia
Licencia del Ministerio de Gobierno No. 000374

Impresor: EDITORIAL PRESENCIA, Calle 23 No. 24-50 — Teléfono 2681817, Bogotá
Impreso en Propalcote de 90 gramos

coyuntura económica

Análisis Coyuntural

Introducción y Resumen 5
El Comportamiento de la Industria y las Cifras del DANE 7
Actividad Económica General 14
Transporte y Energía 32
Salarios y Empleo 42
Comercio Exterior 47
Finanzas Públicas 55
Moneda y Banca 59
Diez Años de Labores 1970-1980 65

Informes de Investigación

Estructuras del Mercado y Determinación de Precios en Colombia. *Yesid Castro F.* 105
Pautas para una Decisión Sensata sobre Transporte Masivo en Bogotá. *Jorge Acevedo* 124

Comentarios

Diseño Industrial 141
El Transporte Urbano de Pasajeros en la Ciudad de Medellín 154
Tren Metropolitano de Medellín 158

Análisis Coyuntural

Introducción y Resumen

La evolución del presupuesto nacional señala claramente que el Plan de Integración Nacional (PIN) está en pleno funcionamiento. La inversión pública crecía hasta octubre en 82% con relación al mismo período de 1979, lo cual no ha tenido hasta el momento ninguna influencia positiva sobre la actividad del sector privado. La industria crecía 2.7% hasta septiembre. La producción de los cultivos transitorios, según estimativos casi definitivos, disminuirá un 6% con relación al año anterior. La construcción privada no ha salido del estado de estancamiento de los últimos años. El área construida disminuyó en más del 5% con relación a la registrada en 1979 cuando, a su vez, se había experimentado una fuerte caída con relación a 1978. Esta información es insuficiente para estimar el producto para 1980 con la precisión deseable. Permite sostener, sin embargo, que el producto interno bruto no aumentará en más del 4.0% en el presente año.

La tasa de crecimiento de los medios de pago se mantuvo por debajo del 20% durante más de un trimestre. Las decisiones adoptadas en los últimos meses por la autoridad monetaria y las perspectivas en materia de gasto público y de financiación de la cosecha cafetera para el final del año hacen improbable que tal comportamiento se mantenga por mucho más tiempo. La tasa de crecimiento anual de los medios de pago podría situarse en diciembre alrededor del 28%.

La política de estabilización del Gobierno no ha tenido los frutos deseados. La tasa de inflación ascendía a 26.5% a finales de noviembre y seguramente solo será algo inferior al final del año, cuando se colocará alrededor del 25% pronosticado por las últimas dos ediciones de *Coyuntura.*

Las reservas internacionales continúan aumentando, pero a un ritmo menor que el de los últimos años. La reducción del precio externo y los menores volúmenes de café determinados por el Pacto Cafetero y el aumento de las importaciones de hidrocarburos se manifestarán en el corto

plazo en un déficit en la balanza cambiaria en cuenta corriente. La política de acumulación de reservas internacionales será un factor que contribuirá a afrontar las perspectivas cambiarias. No así las exportaciones menores, las cuales experimentan un crecimiento que no compensa siquiera la devaluación del dólar.

El desempleo disminuyó con relación a marzo, pero sigue dentro de una tendencia creciente. La evolución de los salarios tiende a mejorarse con relación a los años anteriores. El salario real de los trabajadores industriales, que ha sido uno de los más afectados en los últimos años, muestra un leve aumento.

El panorama anterior señala claramente que el desempeño general de la economía no fue satisfactorio durante 1980. El modelo económico del Gobierno no ha logrado los objetivos propuestos de situar la tasa de inflación en un nivel razonable y estimular un crecimiento económico compatible con el aumento de la fuerza de trabajo. La tasa de crecimiento de la economía está muy por debajo del promedio histórico y se acerca a los niveles registrados durante las épocas de crisis cambiaria. La tasa de inflación también estará por encima del promedio registrado en los últimos 5 años y no distará mucho de los niveles más altos registrados en la historia del país.

La mayor tasa de inflación refleja en parte un aumento en la inflación mundial. Sin embargo, el país está en condiciones de disminuir los aumentos en precios a ritmos anuales inferiores al 20%. La política de estabilización del Gobierno ha buscado ese objetivo y la política monetaria fue estricta hasta octubre, aunque inestable. Esta última ha tenido costos en términos de crecimiento y de empleo, que hubieran podido evitarse mediante una acción más coordinada sobre todos los sectores.

El Comportamiento de la Industria y las Cifras del DANE

El DANE, en un artículo publicado en su revista de septiembre, se refiere a los comentarios formulados en la entrega de *Coyuntura Económica* del mes de octubre sobre el manejo de la información de la encuesta industrial. Fuera de algunas explicaciones técnicas, el boletín del DANE publica una serie de comentarios que ponen en duda la objetividad de FEDESARROLLO, y que dan a entender que nuestra institución utiliza estadísticas de manera acomodaticia para criticar al Gobierno. Vale la pena por lo tanto recordar aquí cuáles son los objetivos de FEDESARROLLO y de su publicación *Coyuntura Económica.*

FEDESARROLLO es una entidad independiente y no-partidista, y su principal patrimonio es su reputación de objetividad. Quienes compran *Coyuntura* o le encargan investigaciones a FEDESARROLLO lo hacen precisamente porque desean conocer una opinión imparcial sobre los problemas económicos y sociales de nuestra sociedad. El día en que FEDESARROLLO deje de ser objetivo, perderá sus fuentes de ingresos y desaparecerá. Por eso no somos ni gobiernistas ni antigobiernistas. En las últimas entregas de *Coyuntura,* por ejemplo, hemos encontrado acertada la política petrolera, pero equivocada la política fiscal y de transporte.

Precisamente para poder analizar nuestra economía con la mayor objetividad, hacemos un gran esfuerzo técnico y financiero para obtener estadísticas propias y analizar las oficiales. También nos rectificamos cuando nuestros usuarios nos muestran errores. Somos grandes usuarios del DANE, y por eso insistimos en la calidad de las estadísticas oficiales. Estas son un insumo fundamental en nuestra función de producción, y por eso tenemos que ejercer un estricto control de calidad. Pero las estadísticas son un insumo aún más importante en el proceso de toma de decisiones en materia de política económica, y consideramos que la inoportunidad o inexactitud de las estadísticas puede afectar de manera

grave e indeseable la política económica, con un alto costo para la ciudadanía.

Somos usuarios del DANE, y deseamos que esa entidad tenga el prestigio necesario para que se facilite el proceso de concertación y todos los interesados puedan iniciar el diálogo con un consenso sobre los datos que describen nuestra realidad económica. Por eso nos permitimos criticar las estadísticas que consideramos no estén reflejando con oportunidad y exactitud la coyuntura de nuestra economía.

El comentario del DANE fue ocasionado por nuestra crítica de que las cifras industriales en la forma en que se han venido presentando por el DANE en el último año y medio no reflejan la situación real de la industria y de que esta atraviesa una situación de estancamiento que no se refleja en las cifras.

Debe recordarse que en esa oportunidad concluimos nuestras observaciones diciendo que la tasa de crecimiento de 5.9% presentada por el DANE para junio de 1980 no la podíamos aceptar como base de que la industria atravesaba por una situación normal y señalamos que dicha cifra estaba sujeta a un sesgo introducido por la aplicación súbita de un nuevo deflactor. Pues bien, las cifras más recientes de la encuesta industrial del DANE nos dan la razón. En efecto, según dicha encuesta el crecimiento anual de la industria era de 3.2% hasta agosto[1]. Ante esta cifra todos estamos de acuerdo de que la industria se encuentra en un estado de estancamiento. Se dirá que las condiciones de la industria se modificaron entre junio y septiembre del presente año. No lo creemos así. El proceso de deterioro de la actividad industrial se inició en el primer trimestre de 1979 cuando *Coyuntura Económica* lo identificó y lo señaló y se ha venido acentuando con el correr del tiempo. Nuestra defensa a los ataques del DANE podría parar en este punto. No nos impulsaba otro propósito que el de mostrarle a la opinión pública la presencia de fenómenos irregulares en la industria y la de urgir la adopción de acciones para remediarlas. Sin embargo, la publicación del DANE en el intento de defender lo indefensable incurre en una serie de errores de estadística, de economía elemental y de criterio que no podemos dejar de señalar por ser inaceptables en la entidad rectora de la estadística nacional.

El DANE trata de desvirtuar nuestras apreciaciones con las siguientes afirmaciones:

> La encuesta industrial del DANE tiene mayor cobertura que las utilizadas por otras entidades.
>
> El consumo de energía eléctrica y el empleo no están relacionados en el corto plazo con la producción.
>
> El desarrollo científico de la estadística hace necesario introducir permanentemente cambios en la metodología que modifican las cifras.

El DANE sustenta la mayor veracidad de su información en el hecho

[1] El DANE acaba de publicar los resultados de septiembre, los cuales reducen aún más la tasa anual: 2.7%.

de que su encuesta industrial tiene una mayor cobertura que las adelantadas por entidades particulares. Es importante que quede claro que en ningún momento hemos puesto en duda la mayor cobertura de la encuesta del DANE. Más aún, reconocemos que, bajo condiciones equivalentes, la información de dicha encuesta es más confiable que la de FEDESARROLLO. Nos preocupa, sin embargo, que las directivas del DANE consideren que la cobertura de una muestra es el único criterio para evaluar su significancia. La mejor prueba de este error se encuentra en las innumerables encuestas que el DANE ha iniciado que, pese a cumplir con los requisitos de cobertura, han tenido que abandonarse por apartarse de la realidad. En nuestro medio los sistemas de recolección de la información se encuentran todavía en un estado muy insatisfactorio y los encuestados muestran en general renuencia a contestar en forma precisa las preguntas. La información bruta está sujeta a grandes deficiencias que es necesario corregir mediante procedimientos analíticos de consistencia global. Un trabajo de recolección de información con orientación práctica debe tener ciertas características que permitan su confrontación con elementos observables de la realidad. Este es un punto básico y no debe interpretarse como una crítica. La tendencia general de los institutos de estadística es la de conformar grandes oficinas en donde el personal se especializa en actividades muy concretas y no tiene una concepción de conjunto ni un conocimiento del funcionamiento global de la economía. Por ello en muchos países el trabajo de depuración y consistencia tiene que ser efectuado por otras entidades o por investigadores independientes. Aquí tiene validez una analogía con la medicina que es familiar a muchos. En general se espera que la información reportada por un hospital sobre un paciente esté fundamentada tanto en pruebas de laboratorio de alta significancia estadística como en la observación directa. Pues bien, a veces la información del DANE contempla únicamente las pruebas de laboratorio. Aún más importante que lo anterior es la selección de los deflactores. En nuestra publicación demostramos que cuando las tasas de inflación son altas el deflactor puede modificar significativamente las variables reales. Nada se avanza con una encuesta de amplia cobertura cuando ella finalmente se traduce en términos reales aplicando un deflactor inapropiado. Puede ser mejor una encuesta pequeña bien deflactada que una grande mal deflactada. Es así como las pruebas de laboratorio de alto grado de significancia se invalidan totalmente cuando no se adoptan las equivalencias apropiadas entre las observaciones de laboratorio y los índices clínicos.

Cuando rechazamos el crecimiento industrial de 5.9% reportado por el DANE para junio, simplemente consideramos que las pruebas eran inconsistentes con la información obtenida mediante la observación del paciente y exámenes directos elementales. Nuestra actitud fue reforzada cuando nos enteramos que las equivalencias entre las observaciones químicas y los índices clínicos habían sido modificados por el laboratorio sin ninguna advertencia previa.

En nuestros comentarios anotábamos que la teoría económica más elemental y los experimentos estadísticos coinciden en señalar una estrecha relación entre el consumo de energía, el empleo y la producción industrial. Señalábamos que el consumo de energía crecía usualmente 2 puntos por encima de la producción y el empleo 2.5 puntos por debajo. Posteriormente demostramos que la cifra de producción del DANE de junio no se ajustaba ni a la teoría ni a la experiencia histórica. De un lado, implicaba que para acelerar la producción no se requería más empleo ni una mayor utilización de las máquinas que debía reflejarse en el consumo de energía. De otro lado, al comparar la cifra de crecimiento con los índices de empleo y consumo de energía se encontró que dicha comparación no guardaba ninguna relación con la tendencia histórica. En los Cuadros II-1 y II-2 se reproducen las cifras del DANE escogidas para desvirtuar la relación entre la producción y el consumo de energía. En el Cuadro II-1 se observa que la relación entre el consumo de energía y la producción es muy estrecha y que ella solo se apartó en 1977 por la razón bien conocida de que en ese año hubo racionamiento de energía. En el Cuadro II-2 se muestra que la relación entre la producción y el empleo, aunque es menos cercana, también se observa en cada uno de los años presentados.

El DANE acusa a FEDESARROLLO de aplicar los parámetros antes indicados en forma axiomática en el sentido de que ellos se observan siempre. Una afirmación en este sentido solo puede formularse cuando se desconocen los procedimientos usuales de estadística empleados para determinar los coeficientes de una relación de comportamiento. Estos coeficientes se refieren usualmente al promedio de una tendencia. Por ello cuando decimos que la producción y el consumo de energía guardan cierta relación nos estamos refiriendo al promedio de una tendencia. Así mismo, cuando afirmamos que una observación no es consistente con un promedio es porque éste se aparta considerablemente de aquella. El procedimiento del DANE de desvirtuar la validez de un promedio mostrando que éste no coincide con los datos puntuales es deplorable. Este es un error muy común en el hombre de la calle, pero inadmisible en nuestra entidad rectora de las estadísticas. En el curso más elemental de probabilidad, que usualmente se encuentra en los programas de educación secundaria, se enseña que los promedios no corresponden necesariamente a los datos puntuales. Así cuando el DANE dice que hay 6.4 personas por familia, se está refiriendo a un promedio que difiere de las cifras puntuales. Sería muy grave que la presente administración procediera a modificar este parámetro obtenido de su encuesta de hogares sobre la base de que no ha encontrado ninguna familia con 6.4 personas.

Una de nuestras observaciones más graves tenía relación con el manejo de los deflactores y la revisión de cifras que ha venido haciendo el DANE en el último año y medio. Demostramos que los cambios de cifras del DANE han deformado la evolución de la economía durante los últimos dos años. De un lado durante 1979

CUADRO II - 1

VARIACIONES DE LA PRODUCCION INDUSTRIAL Y EL CONSUMO DE ENERGIA ELECTRICA

Períodos	Variación en la producción real industrial según encuestas de FEDESARROLLO	Variación en el consumo de energía eléctrica para usos industriales (%)	
	(%)	ICEL	Banco de la República
1976/1975	7.7	8.9	12.4
1977/1976	9.4 (ó 5 ó 6)	0.1	– 0.1
1978/1977	8.5	11.3	10.8
1979/1978 (*)	4.5	–	6.3

Fuentes: *Coyuntura Económica* abril de 1979 Vol. VII, No. 1, mayo/77: Vol. VIII, No. 1, abril/78, Vol. IX, No. 1, abril/79 Vol. X, No. 1, abril de 1980.
ICEL – Informes Anuales.
Banco de la República: cifras para 14 ciudades. "Colombia, indicadores Económicos", junio de 1980.

(*) No se incluye I semestre 1980/1979, debido a que los datos disponibles sobre consumo de energía apenas son parciales.

se dio una imagen del crecimiento industrial sobrevaluado que luego fue corregida a mediados de junio de 1980 cuando ya muy pocas personas estaban interesadas por lo que ocurrió en el año anterior. De otro lado, en 1980 se introdujo un cambio de índice que no fue anunciado y que fue uno de los factores que introdujo el sesgo que llevó a la tasa de crecimiento industrial que se presentó para junio. El DANE no entendió la gravedad de esta objeción, o no la quiso entender y, al menos, no la trata con la seriedad debida. Plantea el problema dentro de un plano personal. Dice que la molestia se origina porque las cifras del DANE, que son mejores, se apartan de las de FEDESARROLLO. También dice que la naturaleza técnica de la estadística hace que sea necesario introducir cambios metodológicos que modifican las cifras anteriormente reportadas. Al respecto le manifestamos que no estamos interesados en justificar nuestras cifras que muchas veces las hemos tenido que elaborar por la demora de las cifras oficiales. Nunca el propósito de FEDESARROLLO ha sido el de convertirse en una segunda fuente de datos. De otro lado, coincidimos en que la naturaleza de la ciencia estadística hace necesario introducir mo-

CUADRO II-2

VARIACIONES DE LA PRODUCCION INDUSTRIAL Y DEL EMPLEO SEGUN FEDESARROLLO*

Períodos	Variación de la producción industrial (%)	Variación en el empleo (%
1975/1974	−8.2	0.8
1976/1975	7.7	—
1977/1976	9.4 (ó 5 ó 6)	3.6
1978/1977	8.5	4.2
1979/1978	4.5	0.3

* Véase "Coyuntura Económica": Volumen VI, No. 3 de octubre de 1976, Volumen VII, No. 1 de mayo de 1977, Volumen VIII, No. 1 de abril de 1978, Volumen IX, No. 1 de abril de 1979 y Voluemn X, No. 1 de abril de 1980.

dificaciones en las metodologías que a veces cambian la información del pasado. Nuestro punto es que estos cambios metodológicos deben realizarse dentro de unas reglas definidas de juego para evitar que ellas sirvan para alterar los hechos. Y más importante, que la magnitud de esos cambios debe estar dentro de un margen razonable. Las metodologías estadísticas no son ningún secreto y en los últimos años ha habido un esfuerzo grande para lograr una unificación internacional. El efecto de una nueva metodología es marginal y no debe introducir modificaciones sustanciales si anteriormente las cosas se hicieron bien. Lo que pasa es que muchas veces se utiliza como disculpa para justificar la corrección de errores de otro tipo. La actitud despectiva del DANE con relación a la corrección de cifras es irresponsable e irrespetuosa con el país. Los directivos del DANE no pueden decir que continuarán cambiando las cifras cuando lo consideren conveniente. Se ha llegado a un punto en que es necesario ponerle un pare a esta arbitrariedad. No debe repetirse el caso actual en que en una publicación del DANE se dice que en un año reciente la producción de la industria disminuyó 3.3% y en un trabajo, elaborado seguramente por otro departamento, se dice que aumentó 5.1%.

El manejo de las cifras industriales del DANE durante el último año y medio le ha hecho mucho daño al país. En 1979, sirvió de base para que el Ministro de Hacienda sostuviera en el grupo de consulta de París que la tasa de crecimiento de la economía sería del 7% cuando fue únicamente del 5.1%, y para que el jefe de Planeación le informara repetidamente al CONPES que la situación de la industria era normal. Permitió al director del DANE demeritar las cifras de otras instituciones que señalaban guarismos más bajos, para luego introducir modificaciones que las aproximó. En el presente año la cifra de crecimiento de la industria reportada por el DANE fue utilizada por el Ministro de Hacienda para sostener sinceramente, pues así lo mostraban las cifras oficiales, que el comportamiento de la industria era satisfactorio y afirmar que dicha información contradecía las apreciaciones de los "profetas del desastre". Dos meses más tarde y en forma silenciosa, se publica un crecimiento industria, entre enero y agosto de 3.2% con relación al mismo período del año anterior, cifra que corresponde a uno de

los niveles más bajos de los últimos diez años. Todo ello ha llevado a ocultar una situación de deterioro de la industria que habría podido contrarrestarse si se hubieran tomado los correctivos pertinentes desde el primer semestre de 1979 cuando anunciamos la iniciación del proceso. Muchos colombianos desocupados podrían estar empleados si el DANE no se hubiera empeñado en desfigurar una situación que aparecía evidente en otros indicadores y que ya ha salido a flote con la cifra reportada para agosto por el mismo DANE.

Para terminar reiteramos que la cifra de crecimiento industrial reportada por el DANE para junio no la podemos aceptar como base para sostener que la industria atraviesa por una situación normal. Consideramos que las cifras de la Encuesta Industrial de FEDESARROLLO y de la ANDI y los indicadores de energía eléctrica y empleo son más confiables y que ellos en conjunto indican un estado de estancamiento industrial. La mayor cobertura de la encuesta del DANE, que es la única razón sensata dada en el documento del DANE para justificar su información, fue compensada por el sesgo temporal introducido por la entrada súbita de un nuevo deflactor. De nuevo vále la analogía con la medicina. No podemos aceptar los resultados del laboratorio de junio, no obstante su alta significancia estadística, que dicen que el paciente está en perfecto estado de salud cuando la información más directa sobre él y exámenes simples muestran que la respiración es interrumpida, las pulsaciones irregulares, los dolores intensos, el semblante transparente y la temperatura ardiente. Menos ahora cuando sabemos que una muestra tomada dos meses más tarde se manifestó en indicadores clínicos que se presentan con muy poca frecuencia y que están por debajo de los niveles normales.

Actividad Económica General

Industria Manufacturera

1. *Nota Metodológica*

Al evaluar el comportamiento del sector industrial, ya sea en su conjunto o a nivel de sectores o industrias particulares, es necesario precisar la dimensión temporal de las variables consideradas. Por ejemplo, para evaluar la producción del semestre que acaba de pasar se tienen dos alternativas: la primera consiste en apreciar el desarrollo de la producción *durante* ese semestre, es decir, su evolución mensual. Esto permite identificar la fase (creciente o decreciente) del ciclo productivo por la cual atraviesa la industria en los actuales momentos[1].

La segunda consiste en comparar la producción total del semestre (es decir, la suma de sus producciones mensuales) con el valor correspondiente a un semestre pasado, preferiblemente el mismo semestre del año inmediatamente anterior. Esto permite apreciar parcialmente la tendencia de la producción en el mediano plazo la cual, naturalmente, no tiene por qué coincidir con la tendencia *actual* que se basa en el comportamiento mensual reciente.

La diferencia entre estas dos alternativas se ilustra en la Gráfica III-1, donde cada barra representa el valor de la producción real del mes indicado en el eje horizontal. En los tres casos hipotéticos allí ilustrados la producción real creció entre el primer semestre de 1979 (1-79) y el primer semestre de 1980 (1-80). Sin embargo, durante el semestre 1-80 la producción fue decreciente en el primer caso, creciente en el segundo caso y decreciente a partir de abril en el tercer caso.

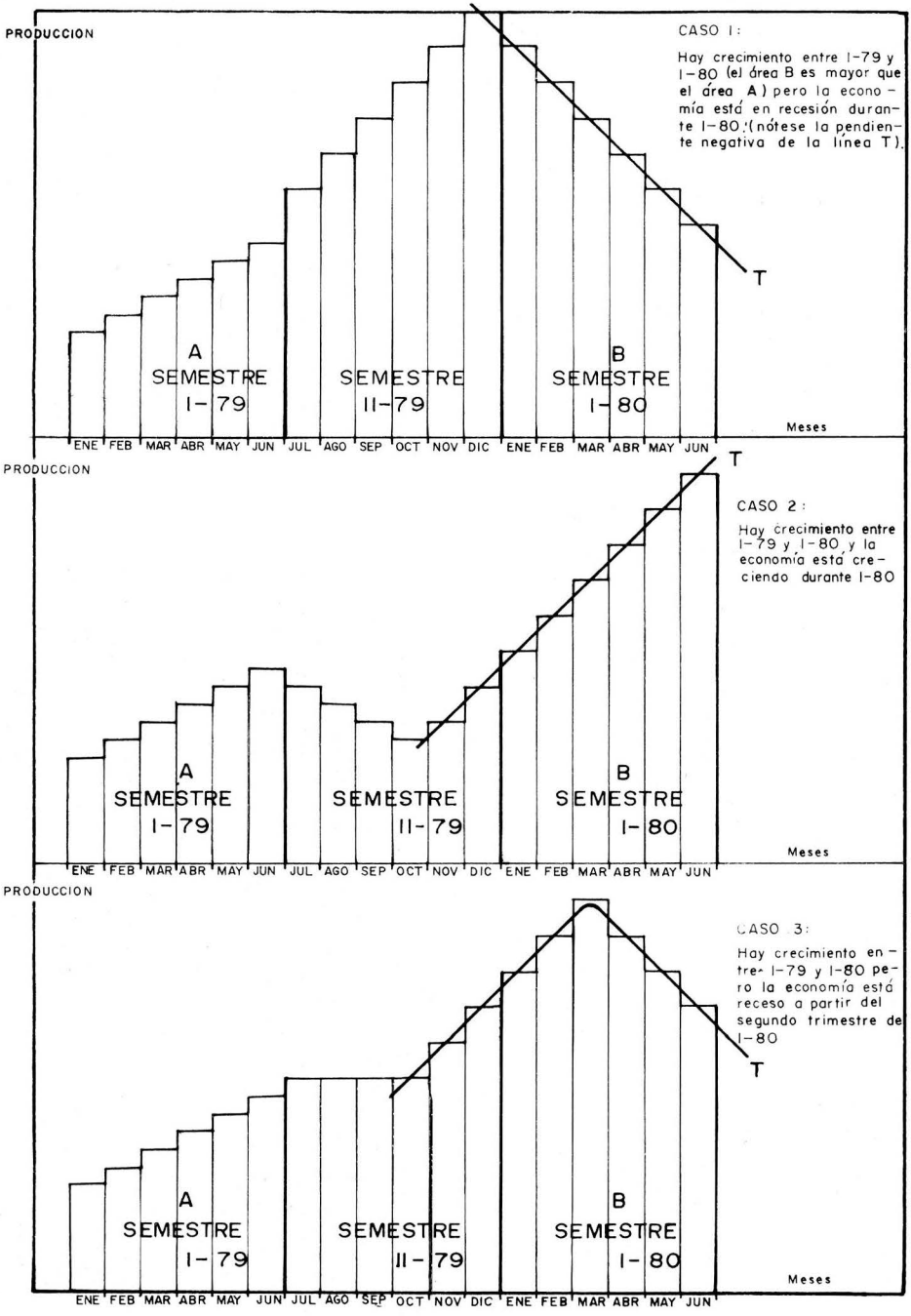
Como puede verse, la inclinación de T (esto es, la tendencia de la producción durante el semestre 1-80) nada tiene que ver con la relación entre A y B (esto es, con el hecho de que la producción del semestre haya

[1] Habida cuenta de las correcciones por estacionalidad.

DESARROLLO - BIBLIOTECA

GRAFICA III - 1

CRECIMIENTO ENTRE SEMESTRES VERSUS CRECIMIENTO DURANTE UN SEMESTRE



crecido o no con respecto al mismo período del año anterior). Este hecho se ignora en general en Colombia, pues regularmente se comparan trimestres o semestres y no se analiza la tendencia dentro del período en cuestión.

Con base en la información disponible en septiembre, en la pasada entrega de *Coyuntura Económica* se hizo una evaluación de la situación industrial en los siguientes términos: Primero, se encontró que "La actividad industrial del país parece encontrarse en una fase de estancamiento global y aún, en algunos sectores específicos, de retroceso en términos absolutos. Este fenómeno ha sido detectado por la Encuesta de Opinión Empresarial a partir del segundo trimestre del año"[2]. A renglón seguido se hace referencia a una serie de gráficas basadas en la misma encuesta, las cuales muestran que, en efecto, el indicador de producción real *mensual* sigue una tendencia horizontal o decreciente entre abril y agosto, en la mayoría de los sectores industriales considerados y en el total de la industria[3]. Es decir, se estaba evaluando T. Se estaba analizando la evolución de la industria mes a mes durante 1980, independientemente de lo que hubiera podido ocurrir en 1979.

Segundo, una vez demostrado el "estancamiento global" de los últimos meses se procedió a hacer un "análisis cuantitativo"[4] en el cual se buscaba comparar el nivel de la producción alcanzada en el primer semestre con el correspondiente al mismo período del año anterior. Esto es, se pasaba a comparar A y B. Una serie de consideraciones llevó a la conclusión de que la cifra publicada por el DANE (5.9%) no era confiable, en parte porque daba una impresión del comportamiento industrial contraria a la que ofrecían otros indicadores independientes de FEDESARROLLO, de Planeación Nacional (sobre consumo de energía), de la ANDI y del mismo DANE. Consecuentemente, *Coyuntura* rechazó la cifra del DANE para el primer semestre (5.9%) y se acogió a los indicadores alternativos, "los cuales, en conjunto, coinciden en señalar un estancamiento de la actividad industrial".

CUADRO III - 1

CRECIMIENTO REAL DE LA PRODUCCION INDUSTRIAL ANUAL SEGUN DANE

(Cifras Porcentuales)

	CRECIMIENTO ANUAL		
Años	Método 1	Método 2	Método 3
1976-77	2.5*	3.7	3.6
1977-78	6.1*	6.7	8.1
1978-79	5.3	6.3*	4.7
1979-80 (a junio)	n.d.	n.d.	5.9*

Fuente: DANE

* Cifras oficiales de crecimiento industrial publicadas respectivamente, en el Boletín Mensual de Estadística (BME) 323, junio 1978, BME 332, marzo 1979; BME 348, julio 1980 y boletines de prensa.

2 *Coyuntura Económica,* Vol. X No. 3, octubre 1980, pp. 10 y 11.

3 *Coyuntura Económica,* op. cit., gráficas II-1 a II-7.

4 C.E. ob. cit., p. 20.

Obviamente, ya no se está hablando aquí de la evolución mensual *durante* 1980 ni mucho menos de lo sucedido *durante los últimos meses,* sino de la comparación de las cifras totales de un semestre frente a las cifras totales de otro semestre.

Estos dos aspectos del análisis de *Coyuntura* fueron claramente diferenciados en la siguiente síntesis: "En conclusión, la situación de la industria en lo que va corrido del año puede caracterizarse así: *en primer lugar,* la producción real del primer semestre fue superior a la del mismo semestre del año anterior, en un porcentaje probablemente inferior al que arroja la muestra del DANE. Y en *segundo lugar,* durante los últimos meses la producción ha estado estancada e incluso ha disminuido marcadamente en varios sectores importantes como resultado del debilitamiento de las ventas y la consecuente acumulación excesiva de inventarios"[5]. De nuevo en términos de la Gráfica III-1, lo primero se refiere a la relación entre A y B y lo segundo a la inclinación de T en los últimos meses.

Esta explicación elemental se justifica solamente debido a la confusión del reciente editorial del DANE sobre las cifras de crecimiento industrial de FEDESARROLLO[6].

2. *Comportamiento Industrial Durante 1980*

El estancamiento de la industria en el segundo trimestre y su posible retroceso en agosto, detectados por la Encuesta de Opinión Empresarial, se han visto confirmados por otros indicadores, incluyendo —para desconcierto de algunos— la encuesta mensual del DANE.

En el Cuadro III-2 se aprecia cómo la tasa de crecimiento acumulada, cuyo nivel se considera exagerado, ha venido reduciéndose desde mayo, como resultado de bajas absolutas de la producción mensual en junio (—7.6%) y en agosto (—5.8%). Si se tiene en cuenta el comportamiento estacional de la producción (columna 4) se concluye que la producción real industrial estuvo decayendo durante *cuatro* meses consecutivos hasta agosto, como se aprecia en la columna 2(b).

La declinación en la tasa de crecimiento acumulada hasta 3.2% en agosto resulta de una declinación en la tasa correspondiente en la mayoría de las actividades industriales y no al comportamiento excepcionalmente negativo de algún sector particular. Con posterioridad a agosto solo se dispone de los resultados de la Encuesta de Opinión Empresarial, los cuales parecen indicar una reactivación de la industria en septiembre y octubre (Cuadro III-3 y Gráfica III-2). En efecto, para esos dos meses la actividad productiva mostró balances positivos y crecientes (es decir, fue mayor el porcentaje de empresas que reportó aumento en su actividad productiva que el porcentaje que reportó disminución, y la diferencia fue mayor en octubre que en septiembre). Simultáneamente se registró un mejoramiento en el "clima de los negocios", en la situación de existencias (aumentó el porcentaje de empresas con existencias "demasiado peque-

[5] C.E. ob. cit., p. 22.

[6] DANE, Boletín Mensual de Estadística, No. 350, septiembre de 1980, pp. 5-7.

CUADRO III - 2

EVOLUCION DE LA PRODUCCION REAL INDUSTRIAL EN 1980

(Tasas de Crecimiento)

	Acumulada Anual	Mensual		Mensual Anual	Coeficiente estacional
Mes	(1)	(2) a.	(2) b.	(3)	(4)
Enero	10.6	−1.8	8.3	10.7	0.8723
Febrero	7.8	10.3	−0.1	5.5	0.9602
Marzo	5.9	2.1	−4.8	2.4	1.0298
Abril	7.1	1.4	6.5	10.6	0.9803
Mayo	6.2	1.9	−0.1	3.0	1.0036
Junio	5.9	−7.6	−2.7	4.8	0.9532
Julio	4.9	1.6	−4.5	−1.1	1.0110
Agosto	3.2	−5.8	−6.7	−8.1	1.0210

Fuente: DANE y cálculos de FEDESARROLLO

(1) Producción acumulada hasta el mes indicado comparada con la de igual período del año anterior.

(2)a. Producción del mes respectivo comparada con la del mes inmediatamente anterior.

b. Igual a la anterior, desestacionalizada.

(3) Producción del mes respectivo comparada con la del mismo mes del año anterior.

(4) Coeficientes obtenidos con base en: "X-11 Seasonal Adjustment Program" U.S. Bureau of the census, Economic Research and Analysis Division, Nov. 1, 1968. El Programa se aplicó a los índices de producción real industrial según DANE.

ñas" y disminuyó el porcentaje con existencias "demasiado grandes"), y en el nivel de pedidos por atender (aumentó el porcentaje de empresas con pedidos "altos" y disminuyó el de "bajos").

Este giro favorable en los indicadores de la actividad industrial se observa también a nivel sectorial, con pocas excepciones. Sin embargo, continúa la tendencia negativa o de estancamiento en la producción del sector textil, en industrias metálicas básicas y en el sector metalmecánico.

Es de destacar otros dos aspectos importantes de la situación industrial en los dos últimos meses. El primero se refiere a las expectativas de producción (para los próximos tres meses) las cuales se deterioraron marcadamente tanto a nivel global como sectorial, con excepción de los sectores de alimentos y de metálicas básicas. El segundo consiste en que el nivel que registran los indicadores de existencias, de pedidos, de expectativas de producción y de empleo, y el clima de los negocios, es sensiblemente igual o inferior (menos favora-

CUADRO III - 3

ENCUESTA DE OPINION EMPRESARIAL – SECTOR INDUSTRIAL

Resumen de Resultados

(Porcentajes)

Indicadores	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre
I. Desarrollo y evaluación del mes					
1. Situación económica de las empresas					
Buena	22	18	21	21	27
Aceptable (normal)	56	59	58	55	55
Mala	22	23	22	24	18
Balance	0	–5	–1	–3	9
2. Actividad productiva comparada con la del mes anterior					
Más intensa	16	27	12	27	31
Aproximadamente la misma	54	57	60	51	53
Más débil	30	16	28	21	17
Balance	–14	11	–16	6	14
3. Existencias de productos terminados, a fin de mes					
Demasiado pequeñas	12	11	12	16	18
Suficientes	64	65	65	65	65
Demasiado grandes	24	24	22	19	16
Balance	–12	–13	–10	–3	2
4. Pedidos recibidos en comparación con el mes anterior					
Aumentaron	20	34	24	31	42
No cambiaron	41	39	45	38	42
Disminuyeron	39	27	31	31	16
Balance	–19	7	–7	0	26
5. Volumen de pedidos por atender a fin de mes en comparación con el mes anterior					
Mayor	15	21	20	24	30
Aproximadamente igual	49	50	50	47	49
Menor	36	29	29	29	21
Balance	–21	–8	–9	–5	9

(Continuación) **CUADRO III - 3**

ENCUESTA DE OPINION EMPRESARIAL – SECTOR INDUSTRIAL

Resumen de Resultados

(Porcentajes)

Indicadores	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre
6. Apreciación del volumen de pedidos por antender a fin de mes					
Alto	12	7	8	10	15
Normal	45	50	50	50	53
Bajo	43	43	42	40	32
Balance	–31	–36	–34	–30	–17
7. Precios de venta en el país durante el mes					
Aumentaron	16	15	20	15	18
No cambiaron	79	81	77	82	80
Disminuyeron	4	4	4	3	2
Balance	12	11	16	12	16
II. Planes y Expectativas					
8. Producción en los próximos tres meses					
Aumentará	45	41	48	36	33
Aproximadamente igual	46	46	42	51	51
Bajará	10	13	9	13	17
Balance	35	28	39	23	16
9. Precios: crecimiento esperado en los próximos tres meses comparado con el crecimiento en el trimestre anterior					
Mayor	29	32	20	25	32
Igual	46	44	54	51	43
Menor	25	24	26	24	25
Balance	4	8	–6	1	7
10. Exportaciones en los próximos tres meses					
Aumentarán	52	44	37	32	29
Permanecerán aprox. igual	40	44	47	51	56
Bajarán	8	11	16	17	15
Balance	44	33	21	15	14

(Continuación) CUADRO III - 3

ENCUESTA DE OPINION EMPRESARIAL – SECTOR INDUSTRIAL

Resumen de Resultados

(Porcentajes)

Indicadores	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre
11. Situación económica de las empresas en los próximos seis meses, en comparación con la situación actual					
Más favorable	40	39	41	41	43
Aproximadamente la misma	46	46	44	47	46
Más desfavorable	14	16	15	12	11
Balance	26	23	26	29	32
III. Preguntas Especiales					
12. Capacidad instalada en relación con la demanda actual					
Más que suficiente	38	42	38	40	37
Suficiente	54	52	56	53	55
Insuficiente	8	6	6	7	9
Balance	30	36	32	33	28
13. Capacidad instalada en relación con la demanda esperada en los próximos doce meses					
Más que suficiente	28	31	29	29	28
Suficiente	57	57	58	57	58
Insuficiente	15	12	12	14	14
Balance	13	19	17	15	14

Fuente: FEDESARROLLO, Encuesta de Opinión Empresarial, Sector Industrial. Los resultados de meses anteriores pueden consultarse en *Coyuntura Económica* Vol. X, No. 2, Cuadro 1, Vol. X, No. 1, Cuadro II-7 y Vol. IX, No. 4, Cuadro II-5.

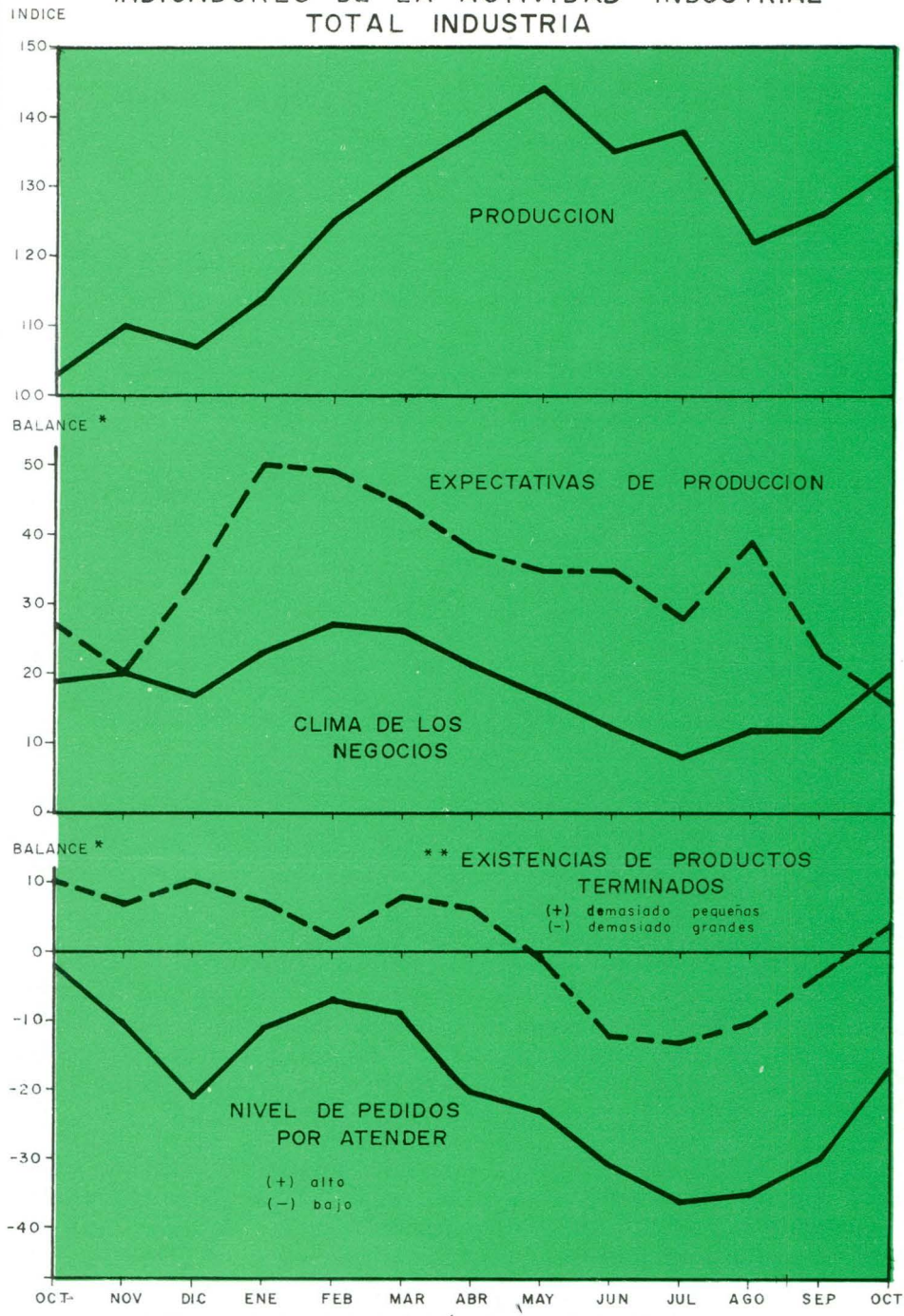
ble) al registrado por la misma época el año pasado[7]. Ambos fenómenos podrían indicar que el "giro favorable" de los dos últimos meses es de carácter puramente estacional. Este es evidentemente el caso de confecciones.

Otros indicadores importantes tienden a confirmar la anterior hipótesis. A este respecto se destacan los relativos a la utilización de capacidad.

[7] La Encuesta de Opinión Empresarial se inauguró en septiembre de 1979 con cerca de trescientas empresas. Actualmente responden mensualmente unas cuatrocientas empresas.

GRAFICA III - 2

INDICADORES DE LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL
TOTAL INDUSTRIA



Fuente : FEDESARROLLO, Encuesta de Opinión Empresarial de OCT 1.979 a OCT 1.980

* Diferencia entre el porcentaje de respuestas favorables y el porcentaje de respuestas desfavorables.

** Tendencia hacia arriba en la curva indica que la situación de Existencias mejoró y viceversa.

Por ejemplo, la capacidad instalada se considera excesiva ("más que suficiente") para atender la demanda actual, en el 28% neto[8] de las empresas, frente al 14% hace un año.

El comportamiento de la industria nacional durante 1980, y su evolución comparativa con relación a 1979 puede explicarse, a nivel global y sectorial, por una serie de razones de naturaleza coyuntural, a las cuales se ha hecho referencia en anteriores entregas de *Coyuntura Económica.* Por ejemplo, el contrabando de ciertos artículos, la mayor importación legal de otros, el control oficial de ciertas producciones, las huelgas en ciertas empresas importantes y los efectos depresivos de las medidas antiinflacionarias[9]. Sin embargo, como se verá a continuación, este enfoque coyuntural y de corto plazo puede ser inadecuado para el análisis de ciertos sectores.

3. *Antecedentes de la Crisis en la Industria Textil*

Como acaba de verse, la actividad productiva en este sector ha venido declinando durante la mayor parte del año. La caída en producción parece haberse detenido en los últimos dos o tres meses, como resultado de la reducción de existencias a niveles más normales y de la reactivación de las ventas por la proximidad del fin de año. El mes de junio fue especialmente crítico para este sector, a juzgar por la magnitud de los balances negativos que registró la Encuesta de Opinión Empresarial para dicho mes; el 28% (*neto*) de las empresas redujo su actividad productiva, el 35% registraba existencias demasiado grandes; el 31% vio disminuir sus pedidos y el 53% consideraba excesiva su capacidad instalada para atender la demanda actual. Aunque dichos indicadores han tendido a mejorar en los últimos meses, el nivel que mostraban en septiembre y octubre era muy similar o más desfavorable del que tenían hace un año, lo que hace pensar que su aparente mejoría no pasa de ser un fenómeno estacional.

Hasta agosto las cifras oficiales de crecimiento industrial mostraban una tasa anual negativa para la industria textil (—4.0%). Según parece, 1980 será el tercer año consecutivo de retroceso en esta industria lo que quiere decir que esta crisis obedece a algo más que a causas puramente coyunturales, es decir, las causas de la recesión textil hay que buscarlas entre los factores que han determinado su comportamiento en el largo plazo.

En el pasado, la expansión de la industria textil se basó en tres elementos fundamentales: la sustitución de importaciones, la expansión del mercado interno y el crecimiento de las exportaciones.

La sustitución de importaciones por producción nacional se adelantó siguiendo un esquema de integración vertical, de acuerdo con el cual a la sustitución de los bienes finales (por ejemplo, telas) seguía la sustitución de las materias primas más inmediatas (por ejemplo, fibras e hilados).

---

[8] Diferencia entre el porcentaje de respuestas favorables y el porcentaje de respuestas desfavorables.

[9] La falta de demanda es la causa que mencionan con más frecuencia los empresarios como impedimento para aumentar su producción.

Las condiciones favorables para que la producción interna pudiera desplazar a los bienes importados fueron creadas con base en los mecanismos conocidos de protección: altos aranceles, controles cuantitativos o prohibición de importaciones. Fue al amparo de esta protección, complementada con medidas que aseguraban la compra interna de toda la producción de algodón nacional a precios remunerativos para los productores, que el país pudo convertirse en exportador neto de algodón a partir de 1959. Fue también al amparo de esa protección que se inició en el país el montaje de plantas para la producción de fibras e hilados sintéticos. Debido a la protección, estos productos textiles todavía se venden en el país a precios mayores a los internacionales y a los de exportación colombiana[10]. Pero la sustitución de importaciones dejó de ser una fuente importante de expansión de la industria textil antes de 1970[11].

El crecimiento del mercado interno (estimado con base en el consumo aparente), factor importante de expansión en el pasado, parece haber dejado de serlo en los años setenta, especialmente en el ramo de tejidos: su crecimiento anual pasó del 11.1% durante 1965-70 al —0.7% durante 1970-76[12]

Las exportaciones han sido, sin lugar a dudas, la principal —si no la única— fuente de crecimiento de la producción textil en los últimos años. Su crecimiento real promedio pasó del 9.2% en el período 1965-70 al 26.1% en 1970-76. Como se sabe estas exportaciones están constituidas fundamentalmente por hilados y tejidos de algodón. Las exportaciones de textiles, sin embargo, nunca han sido para los productores nacionales más atractivas que el mercado interno, gracias a la protección efectiva que todavía se otorga a ese sector. Aparte de la protección en sí, puede citarse como evidencia el hecho de que las cuotas textiles asignadas a Colombia para exportaciones a los Estados Unidos jamás se han cumplido en un 100%[13]. De esta forma se demuestra que "hasta el presente, las limitaciones a las exportaciones de textiles han estado del lado de la oferta (dado el esquema de protección e incentivos), y no del lado de la demanda externa"[14].

Si se tiene en cuenta que es precisamente en las exportaciones donde la industria textil debe basar su crecimiento futuro (dado el relativo agotamiento de las alternativas de sustitución y el lento crecimiento del mercado interno), debe concluirse que paradójicamente, la actual estructura de protección[15] otorgada a

---

10 Véase Departamento Nacional de Planeación. "Industria Textil" *Revista de Planeación y Desarrollo,* Vol. XI, No. 2, mayo-agosto 1979.

11 Las importaciones de productos textiles fueron decrecientes en el período 1965-70 (—7.2% promedio anual) y altamente crecientes en el período 70-76 (27.1%). DNP, ob. cit. p. 58.

12 Departamento Nacional de Planeación, ob. cit.

13 El porcentaje de cumplimiento (exportaciones como porcentaje de la cuota asignada en yardas cuadradas) fue, en promedio, del 80% entre 1968 y 1973 (véase Yesid Castro, *Las Confecciones en Colombia.* Bogotá, mayo 1976, p. 130). Entre 1975 y 1978 se redujo al 50% (DNP, ob. cit., p. 121).

14 Departamento Nacional de Planeación, ob. cit., p. 132.

15 Es equivocado hablar de un exceso de protec-

la industria textil puede estar limitando su crecimiento. Esto porque la protección a algunas fibras e insumos puede estar aumentando costos. Fuera de que la protección no incentivó cierto tipo de cambio tecnológico, también pudo haber llevado a altos costos al forzar a la industria a producir todo tipo de productos para el mercado interno, dificultándose así el aprovechamiento de las economías de escala implícitas en una estructura de protección más especializada.

Las actuales dificultades de la industria textil pueden, sin embargo, estar siendo agravadas por factores coyunturales. Hay que analizar la influencia que pueda tener la revaluación real reciente del peso sobre las exportaciones y el contrabando de textiles y confecciones. Parte de la crisis también está relacionada con una cartera de excesivo plazo, y esto a la vez tiene que ver con las políticas oficiales hacia el crédito comercial ordinario y las ventas a plazos a los consumidores. La ANDI ha iniciado un estudio del sector textil, y será muy interesante conocer el diagnóstico que se hará de una industria que tanta importancia tiene en términos de generación de empleo.

Agricultura

El sector agrícola se ha visto fuertemente afectado en su comportamiento. El verano alteró las siembras y las cosechas del primer semestre y los programas de siembras para la segunda cosecha, lo cual disminuyó la producción agrícola con respecto a 1979. Además, el aumento en los precios de fertilizantes, plaguicidas y herbicidas ha determinado, por su impacto en los costos, una menor utilización que ha contribuído a reducir los rendimientos por hectárea.

En el Cuadro III-4 se muestra que la disminución de la producción cosechada se concentra en ajonjolí, arroz, cebada, maíz y sorgo. Las causas de este comportamiento, aunque son de diferente tipo y de difícil identificación, están asociadas con una serie de fenómenos que se presentaron en forma acentuada durante el año. El verano y la elevación de costo contribuyeron a la elevación insatisfactoria de la producción de ajonjolí, sorgo y cebada. El deterioro de los precios domésticos y la falta de una política coherente de exportación de excedentes han desestimulado la producción de arroz y papa. La reducción de la producción de maíz, en cambio, viene de tiempo atrás y este año más bien se logró aminorar gracias a la elevación de los precios de sustentación.

De acuerdo con las últimas cifras obtenidas en OPSA, para el total de diez cultivos (ver Cuadro III-4) en 1980 se presenta una caída del 6.7% en el volumen de producción con relación al año anterior. Esta reducción se debió principalmente, como ya se dijo, a la disminución de los rendimientos por los efectos del verano, de la menor utilización de insumos y en un menor grado, al área cosechada que cayó 0.6% con respecto al año anterior. Este no será, entonces, un buen año para el sector agrícola.

ción. El problema es una protección excesiva a ciertos productos e insumos y una desprotección a otros.

CUADRO III - 4

SUPERFICIE – PRODUCCION Y RENDIMIENTOS POR COSECHA Y AÑOS AGRICOLAS

1979 y 1980

	AREA COSECHADA (Miles de Hectáreas)							PRODUCCION (Miles de Toneladas)						
	Año Agrícola 79			Año Agrícola 80			Variación	Año Agrícola 79			Año Agrícola 80			Variación
PRODUCTO	Cosecha 78/79	Cosecha 79	Total Año	Cosecha 79/80	Cosecha 80	Total Año	Porcentual Anual	Cosecha 78/79	Cosecha 79	Total Año	Cosecha 79/80	Cosecha 80	Total Año	Porcentual Anual
Ajonjolí	19.5	8.2	27.7	18.6	5.6	24.2	–12.6	11.1	4.5	15.6	10.9	1.9	12.8	–17.4
Algodón	130.9	55.6	186.5	160.0	59.1	219.1	17.5	165.4	116.2	281.6	247.9	105.0	352.9	25.5
Arroz	138.0	304.0	442.0	126.6	289.9	415.8	– 5.9	761.1	1171.3	1932.4	691.5	1106.4	1797.9	– 6.7
Cebada	18.2	55.7	73.9	17.4	45.2	62.6	–15.3	29.0	107.6	136.6	28.5	81.0	109.5	–19.8
Fríjol	70.4	42.0	112.4	70.5	47.0	117.5	4.5	43.7	30.9	74.6	48.9	33.0	81.9	9.8
Maíz	259.6	356.0	615.6	255.9	358.5	614.4	– 0.2	359.8	510.4	870.2	360.8	492.8	853.6	– 1.9
Papa	67.2	80.8	148.0	70.1	71.9	142.0	– 4.1	805.9	1160.2	1966.1	878.6	848.1	1726.7	–12.2
Sorgo	142.1	79.1	221.2	115.4	90.6	206.0	– 6.9	299.9	201.4	501.3	250.3	180.3	430.6	–14.1
Soya	37.0	34.3	71.3	47.0	31.1	78.1	9.5	73.8	71.8	145.6	98.6	55.9	154.5	6.1
Trigo	7.7	23.0	30.7	8.1	29.5	37.6	22.5	9.3	32.7	42.0	9.7	36.0	45.7	8.8
Total Grupo	890.6	1038.7	1929.3	889.6	1028.4	1917.3	– 0.6	2259.0	3407.0	5966.0	2625.7	2940.4	5566.1	– 6.7

Fuente: OPSA

CUADRO III - 5

COMPARACION ENTRE LA SUPERFICIE Y LA PRODUCCION ESTIMADAS EN LA COSECHA 80/81 Y LA 79/80 PARA ALGUNOS CULTIVOS TRANSITORIOS

	Area Cosechada			Producción 000 tns		
	Cosecha 79/80	Cosecha 80/81*	Variación Porcentual	Cosecha 79/80	Cosecha 80/81*	Variación Porcentual
Ajonjolí	19.5	13.0	−33.3	10.9	7.5	−31.2
Algodón	130.9	140.0	7.0	247.9	252.0	1.6
Arroz	138.0	145.8	5.7	691.5	800.5	15.8
Cebada	18.2	20.0	9.9	28.5	32.0	12.3
Maíz	259.6	265.0	2.1	360.8	370.0	2.5
Sorgo	142.1	140.0	− 1.5	250.3	322.0	28.6
Soya	37.0	25.0	−32.4	98.6	50.0	−49.3
Trigo	7.7	9.0	16.9	9.7	11.3	16.5
Total grupo	753.0	757.8	0.6	1698.2	1845.3	8.7

Fuente: OPSA

* Estimada

1. *Expectativas de Producción*

El clima no ha sido hasta el momento desfavorable para la cosecha 80-81. Se observan, sin embargo, reducciones en las áreas cosechadas y en los volúmenes de producción estimados en ajonjolí y soya principalmente (ver Cuadro III-5). El comportamiento del ajonjolí se explica por la depresión de los precios internacionales. El de la soya es resultado de los incrementos en los costos de producción y por no haberse fijado con anterioridad a la siembra los precios de sustentación, lo cual incidió negativamente en las expectativas de los agricultores, quienes disminuyeron las áreas sembradas. Según OPSA, la cosecha de cereales, arroz y trigo se está desarrollando normalmente. Estos resultados son apenas aceptables. El aumento del volumen proviene de un incremento de los rendimientos esperados, que en la anterior cosecha fueron notablemente bajos por el verano y en un mínimo grado por el área cultivada que apenas crece 0.6%.

2. *Importaciones y Exportaciones*

Desafortunadamente, no ha sido posible obtener cifras recientes sobre las importaciones y exportaciones agropecuarias. Las entidades que manejan estas estadísticas llevan un atraso considerable en su trabajo (las últimas informaciones corresponden al mes de junio de 1980).

Actualmente, no se presenta claridad en la política de exportaciones de algunos productos, como por ejemplo para el caso de la papa y el

cacao. Si bien uno de los objetivos de la política gubernamental es el incentivo a las exportaciones no tradicionales, el ministro de Hacienda, en su afán de controlar los precios domésticos, no ha permitido la exportación de los excedentes de producción de estos productos. Esta situación ha causado una depresión en los precios internos, desincentivando de esta forma los incrementos en la oferta al causar pérdidas o caídas en la rentabilidad de los agricultores. En consecuencia, en el mediano plazo esto se traducirá de nuevo en aumentos en los precios por las reducciones en la oferta.

En el arroz y el ajonjolí, los problemas son diferentes, ya que si bien se han autorizado las exportaciones de excedentes, estas no se han llevado a cabo por la baja en los precios externos. Para el azúcar, las expectativas de incrementos en los volúmenes y los precios de exportación son muy favorables al país. Además, Colombia mejoró su posición en el Convenio Internacional del Azúcar, al ingresar con el cuarto lugar en poder de voto al "Consejo de la Organización Mundial del Azúcar".

Según las declaraciones de prensa del gerente de COMEGAN, ya se realizó al primer embarque de carne en canal a Rusia, y aunque los precios pactados no fueron excelentes, tampoco produjeron pérdidas. Para diciembre se espera realizar un nuevo embarque de 2.000 toneladas y para 1981 se están negociando los precios para exportar 6.000 toneladas a este mercado. La reapertura de las exportaciones de ganado y carne a Venezuela parece un hecho inminente. Sin embargo, este mercado es muy inestable por las consideraciones o elementos de juicio que se aplican en el vecino país a las importaciones de estos productos provenientes de Colombia. Los anteriores acontecimientos han contrarrestado la tendencia a la baja de los precios al productor, que son consecuencia del ciclo ganadero.

3. *Precios de Sustentación e Intervención*

Para la cosecha 80-81[16] el Ministerio de Agricultura, a través del IDEMA, efectuó los reajustes en los precios de sustentación de algunos productos que venían vigentes desde el 1o. de junio (ver Cuadro III-6). Para el año completo se observan grandes incrementos (superiores al 19.6%) en casi todos los productos, con lo cual se ha buscado compensar los efectos en la producción de los incrementos en los costos.

Actualmente la labor de intervención del IDEMA se está canalizando a través de la Bolsa Nacional Agropecuaria, buscando que ésta opere como medio de formación de los precios, para algunos productos e insumos agropecuarios. Dentro de este orden de ideas, en septiembre se reajustó en 20% los precios de intervención para los productores de cacao, quienes no recibían reajustes desde 1978; a los productores de fique, se les aumentó en octubre el precio en promedio 24.8% con respecto a los establecidos en febrero de 1980. Estas medidas están orientadas a lograr el mejoramiento en los ingresos de los cultivadores de estos productos. Además, a

[16] Vigentes a partir del 1o. de diciembre.

CUADRO III - 6

PRECIOS DE SUSTENTACION PARA ALGUNOS PRODUCTOS

$/Tonelada

Producto	Cosecha 79/80	Cosecha 80	Variación %	Cosecha 80/81	Variación %	Variación % anual
Ajonjolí	29.820	29.820	—	29.820	—	—
Arroz	11.202	12.500	11.6	13.500	8.0	19.6
Cebada	9.000	10.500	16.7	13.000	23.8	40.5
Fríjol	30.000	36.337	21.1	40.500	11.5	32.6
Maíz blanco	9.627	12.000	24.6	14.200	18.3	42.9
Maíz amarillo	9.520	11.200	17.6	13.200	17.9	35.6
Sorgo	8.645	9.800	13.4	11.500	17.3	30.7
Soya	13.400	16.000	19.4	19.300	20.6	40.0
Trigo	12.000	14.000	16.7	15.500	10.7	27.4

Fuente: OPSA

los productores de empaques de fique se les autorizó un incremento de precios de 18.5% por kilo de empaque.

Por último, es de resaltar la introducción al Congreso de la República de dos proyectos de ley por parte del Ministerio de Agricultura. El primero de ellos propone la creación de un comité consultivo del Fondo Financiero Agropecuario, que mediante la reglamentación de la asistencia técnica y el control de las inversiones, la creación de un fondo de asistencia a los pequeños cultivadores, busca un desarrollo equilibrado de este sector productivo. El segundo de ellos es el que propone la creación de las zonas de reserva agrícola alrededor de las ciudades, ley que complementaría la Ley 61 de 1978 sobre desarrollo urbano; en este proyecto de ley se proponen algunos mecanismos para garantizar el uso agrícola del suelo en estas zonas, buscando reducir la ociosidad de las mismas al igual que la reducción en la renta de la tierra causada por la prohibición expresa de destinar estas tierras (de calidades Y, II y III) a la construcción de vivienda a actividades económicas diferentes a las agropecuarias. El proyecto, sin embargo, tiene la desventaja de facilitar el engorde de terrenos agrícolas cercanos al perímetro urbano, disminuye los avalúos catastrales (y por lo tanto los impuestos predial, de patrimonio y la renta presuntiva) mientras solo se autorice su uso en agricultura, y no cobra un impuesto de valorización al incluirse el terreno en el perímetro urbano.

Construcción

El Cuadro III-7 describe el comportamiento de las licencias para construcción en las diez principales ciudades del país durante los nueve primeros meses del año. Aun cuando

CUADRO III - 7

LICENCIAS PARA CONSTRUCCION EN 10 CIUDADES DEL PAIS

Ciudad	Ene.-Sep. 1979 (miles de m^2)	Ene.-Sep. 1980 (miles de m^2)	Incremento 1979-1978 %	Incremento 1978-1979 %
Barranquilla	281	186	−33.6	−25.9
Bogotá	1381	1313	− 4.9	−18.0
Bucaramanga	158	175	10.9	−21.2
Cali	522	532	2.0	1.2
Cartagena	57	94	65.3	19.9
Cúcuta	62	63	1.6	−51.4
Manizales	193	142	−26.2	− 7.2
Medellín	537	529	− 1.5	−30.7
Neiva	56	27	−51.9	208.6
Pasto	45	45	0.6	−22.0
TOTAL	3292	3109	− 5.6	−17.1

Fuente: DANE

las licencias miden más bien la intensidad de los proyectos que la actividad de construcción efectiva, las cifras ponen de presente el agravado estancamiento de la industria. Si, como se recordará, el metraje total habrá aumentado en un 1.1% entre los primeros semestres del año pasado y del presente, una disminución del 5.6% entre los tres trimestres comparados por el cuadro implica franco retroceso durante los últimos meses. Más aún, según señala la última columna, la recesión sectorial ya había sido severa durante 1979, de modo que el bienio ha sido inequívocamente negativo para la industria constructora.

La edificación de vivienda, que representa cerca del 80% de los metros a construir según licencias, da cuenta de la recesión en la actividad: entre 1978 y 1978, su caída fue del 24%, y entre los períodos de enero-septiembre de 1979 y 1980, de 7.1%. En cambio, el metraje en otros tipos de construcción aumentó en 19.3% durante 1979 y en 0.2% durante 1980.

En cuanto a diferencias interurbanas, solo Cartagena ha crecido a ritmos apreciables durante el bienio; Bucaramanga, Cúcuta y Pasto repuntaron o se estabilizaron en 1980, y Cali mantuvo una expansión mínima pero positiva. Destaca la inestabilidad de las tasas para ciudades intermedias, Neiva en particular, lo cual podría imputarse al gran impacto que sobre ellas tiene la iniciación o terminación de unas pocas obras voluminosas. Pero el ciclo insatisfactorio de la industria refleja en esencia la mala situación de Bogotá y Mede-

llín, al igual que la preocupante y sostenida desmejora de la construcción en Barranquilla.

El declive en la construcción autorizada contrasta con los aumentos en captaciones y en préstamos de las Corporaciones de Ahorro y Vivienda. Entre el 4 de enero y el 31 de octubre del año en curso[17], los depósitos acumulados por el sistema pasaron de $56.196 millones a $82.415 millones, al paso que las colocaciones acumuladas se expandían de $56.403 millones a $76.444 millones; es decir, se registraron aumentos nominales del 46.7% y del 35.5%, respectivamente. Si se toma en cuenta que los costos de vivienda habían crecido en un 20.2% a septiembre, resultarían aumentos en el valor real de las captaciones en exceso del 20% y en el de las colocaciones, por encima del 12%. En alguna medida, tal contraste sería atribuible al desfase de las corporaciones, que venían represando solicitudes y aplazando desembolsos sobre los créditos ya otorgados. En otra medida, las corporaciones habrían optado por una política más conservadora de préstamos, para prevenir los cuantiosos desencajes de años anteriores. Pero también es posible que se venga produciendo alguna desviación de recursos ya que las tasas al constructor (29%) y al usuario (27%) se han encontrado muy por debajo de las vigentes en otros sectores.

Por último, además de las dificultades financieras de corto plazo, parecerían estar incidiendo sobre la industria de construcción problemas de más honda envergadura. Las alzas aceleradas en el precio de venta durante los últimos años, junto con la exigencia de cuotas iniciales proporcionalmente más altas (fruto del mayor precio y de la restricción financiera) en un mercado pequeño por virtud de la distribución del ingreso vigente (y del deterioro en la capacidad de compra de las clases medias) llegan tarde o temprano a saturar la demanda efectiva. El ingreso al mercado de numerosos constructores ineficientes atraídos por el *boom,* los cuellos de botella en el suministro de ciertos insumos, la presión especulativa sobre la tierra, la ausencia de planeación urbana y los cambiantes criterios para la dotación de servicios públicos, serían otros tantos factores limitantes por el lado de la oferta.

[17] Aunque sería más propio tomar tasas anuales, estas fechas se seleccionan porque en ellas se dispone de información para todas las corporaciones. Por lo demás, una inspección cuidadosa de las series semanales puso de presente que las fechas elegidas no contienen la brusca fluctuación estacional que podría hacer engañosa su comparación.

Transporte y Energía

Transporte

1. *Política Oficial*

a) Subsidio al Transporte

Tal como se ha reiterado en entregas anteriores de *Coyuntura Económica,* el Gobierno nacional, por intermedio del INTRA, continúa adelantando una política de transporte urbano que no favorece los intereses del público en general. Por ejemplo, entre todas las medidas que rigen este servicio no se encuentra ninguna que tenga en cuenta los problemas regionales y es así como el sistema de subsidio es similar para todas las ciudades del país. Adicionalmente, no se tiene en cuenta para la asignación de estos recursos la diferencia en ruta, ya que existen sitios en algunas ciudades que por ubicación geográfica con respecto al centro, el estado y la pendiente de las vías, hace que lás rutas sean poco atractivas para la prestación adecuada del servicio.

La formulación de una política racional debe tener en cuenta estos problemas para discriminar el monto del subsidio de acuerdo con la ruta y así garantizar la prestación del servicio a todos los barrios de las ciudades. En general, los barrios marginados, donde la población es de pocos recursos y el servicio de transporte urbano es insuficiente, serían los más beneficiados con estas medidas.

b) Incremento del Parque Automotor

El Gobierno nacional mantiene vigente la política de restricción al incremento de parque automotor para el transporte urbano. No es claro que en ciudades como Bogotá y Medellín se deba limitar el ingreso de vehículos nuevos; desde 1979 se ha mantenido congelado el otorgamiento de notas opción, olvidando que es imposible tener el mismo número de buses de hace dos años para una población que no solo crece vegetativamente sino también como resultado

de movimientos migratorios. De otro lado, los vehículos viejos son incómodos y obsoletos, lo cual hace muy difícil garantizar un buen servicio para el usuario.

El Acuerdo No. 0034 del 24 de octubre de 1980 dictado por la Junta Directiva del INTRA reglamentó nuevamente la autorización para adquirir vehículos para el servicio público. Con él se busca, posiblemente, eliminar el proceso engorroso que significa obtener una nota opción. Sin embargo, la medida no soluciona el problema expuesto anteriormente. Es decir, se mantiene la política oficial de controlar el ingreso de vehículos nuevos limitando la renovación del parque obsoleto, ya que a cada empresa se le fijará la capacidad transportadora. De otro lado, en la actualidad se continúa expidiendo la nota opción, pues en el Artículo 15 se determina que solo hasta que el director general del INTRA dicte una resolución el acuerdo entrará en vigencia.

Nuevamente, entonces, se llama la atención sobre la necesidad de dar solución a este problema, lo cual solo se logra al descongelar el parque automotor.

c) Medidas en el Distrito Especial

A nivel mundial se ha venido presentando un gran movimiento de urbanización que trae consigo diferente tipo de problemas, entre ellos el de organización del transporte público y privado, del cual no se ha escapado nuestra capital.

En Bogotá, después de muchos intentos por organizar el tráfico, no se había logrado ningún avance. Afortunadamente, en los últimos meses se han tomado algunas medidas tendientes a solucionar este problema y se espera sean mantenidas.

Después de muchos meses de haber instalado unos semáforos modernos y costosos, se ha decidido aprovechar sus beneficios. La llamada "ola verde", aunque todavía no bien perfeccionada, ha dado idea de lo que pueden ser en cuanto eficiencia y seguridad los resultados en la organización del tráfico. La campaña de control del tránsito, con el aumento de policías que multan las infracciones, ha logrado a muy bajo costo mejorar sustancialmente el tráfico. Se debe felicitar a las autoridades del DATT de Bogotá, pues demostraron que con un mínimo de esfuerzo policivo, apoyado por mejoras de bajo costo en los sistemas de control de tráfico, se puede lograr una mejoría en la colaboración ciudadana. Esto muestra que la anarquía en el transporte puede ser corregida.

De otro lado, el establecimiento de paraderos de buses y busetas y los esfuerzos hechos para obligar a su cumplimiento nos muestran la Carrera 10a. la Carrera 13 y la Avenida 19 menos anárquicas en comparación con las vías en las cuales no se han tomado estas medidas. Si a lo anterior, que produce orden y un poco más de seguridad para el pasajero, las autoridades agregaran un sistema de control a la frecuencia de despachos de los viajes, estaríamos asegurando un flujo regular de buses y busetas, obteniendo, por lo tanto, un servicio adecuado y eficaz.

CUADRO IV - 1

MERCADO AUTOMOTOR NACIONAL

(Datos a octubre 31)

	1980		1979		Variación %	
Industria Nacional	**Producción**	**Ventas**	**Producción**	**Ventas**	**Producción**	**Ventas**
Automóviles	29024	26666	27593	25688	+ 5.2	+ 3.8
Comerciales	9685	9710	13260	12454	– 27.0	–22.0
TOTAL	38709	36376	40853	38142	– 5.2	– 4.6
Importados					**Variación %**	
Automóvile:		9130		1459	+525.8	
Comerciales		17007		17966	– 5.3	
TOTAL		26137		19425	+ 34.6	
Total mercado						
Automóviles		35796		27147	+ 31.8	
Comerciales		26717		30420	– 12.2	
TOTAL		62513		57567	+ 8.6	
Participación %					**Variación %**	
Nacionales		58.1		66.2	– 8.1	
Importados		41.9		33.8	+ 8.1	

No es difícil concluir que estos esfuerzos pequeños originan buenos resultados y demuestran, además, que muy posiblemente con inversiones en organización poco costosas se haría innecesario el establecimiento de sistemas de transporte excesivamente caros para la nación y la ciudad.

d) Mercado Automotor

Como se puede apreciar en las cifras del Cuadro IV-1, la participación de los vehículos nacionales en el mercado automotor ha disminuido hasta el 31 de octubre de 1980 en 8.1%.

Cabe anotar la baja en la producción y venta de vehículos comerciales nacionales (27.0%) causada por el incremento en la importación de camionetas pequeñas (tipo japonés). Como resultado de lo anterior se han disminuido las ventas de camiones livianos tipo *pick-up* producido en el país. También hay una competencia desigual de los camiones importados (dobletroques y tractomulas), además estos vehículos que llegan al país violan las disposiciones del INTRA, ya que sus especificaciones de capacidad de carga son superiores a las establecidas por el instituto.

2. *Combustibles y Tarifas*

a) Alza en Combustibles

Al comienzo de octubre el Gobierno Nacional decretó el alza en el precio de combustibles y tarifas de transporte.

La decisión del alza de combustibles aunque impopular viene a disminuir en parte los grandes problemas económicos de Ecopetrol generados por la diferencia entre el precio interno y el internacional. Sin embargo, en pocos meses se volverá a presentar una brecha que obligará a la entidad estatal a asumir pérdidas diarias, más aún cuando el problema Irán-Irak ha hecho incrementar los costos del crudo. En consecuencia y a pesar de los problemas que estas decisiones originan es necesario equilibrar definitivamente la diferencia en los precios de los combustibles.

Como en disposiciones anteriores, en la de octubre se incrementaron, después de impuestos de ventas y márgenes para distribuidores, en 40% los ingresos para el Fondo Vial y 60% para Ecopetrol. Estamos de acuerdo con que se debe hacer un esfuerzo por obtener recursos para la construcción de carreteras con base en el cobro de una tarifa, lo cual se cumple con el impuesto al ACPM y gasolina. Sin embargo, gran parte del dinero para el Fondo es generado en las ciudades. Esto quiere decir que los usuarios de los buses y en general de todos los automotores urbanos, están contribuyendo a la financiación de las carreteras sin que a las vías que utilizan diariamente se destine parte de tales ingresos. Además se debe tener en cuenta que varias carreteras nacionales se han entregado a empresas privadas para que con base en el cobro de peajes aseguren el mantenimiento necesario, con lo cual se disminuyen las erogaciones oficiales por este concepto. Por lo tanto, vale la pena que se piense en un replanteamiento en la distribución de este impuesto para que beneficie, por lo menos en parte, a los usuarios de transporte urbano que generan estos aportes.

b) Reajuste de Tarifas

Al mismo tiempo que se incrementó el precio en los combustibles se determinó el reajuste de las tarifas del transporte. En lo que respecta al servicio urbano, el pasaje de bus pasó de $2.50 a $3.00. No hubo variación en los pasajes nocturnos ni en los dominicales y feriados. En busetas se reajustó de $6.50 a $7.50 y de $7.50 a $8.00 ordinario y dominical respectivamente. El subsidio pagado a los transportadores también fue incrementado según aparece en el Cuadro IV-2.

CUADRO IV - 2

MONTO DEL SUBSIDIO PARA BUSES URBANOS

Modelos	Anterior[1]	Actual[2]	Variación %
1959 y anteriores	21.510	24.917	16
1960–1964	22.046	25.811	17
1965–1969	23.175	22.687	15
1970–1973	26.398	30.443	15
1974 y Posteriores	39.164	42.812	9
Diesel	44.890	47.736	6

[1] 3 de mayo
[2] 11 de octubre

CUADRO IV - 3

REAJUSTES TEORICOS Y REALES DE LAS TARIFAS DE BUSES

(en porcentajes)

		Aumento ACPM y Gasolina	Aumento necesario en tarifa	Aumento efectivo octubre
Bus, ACPM/costos variables totales[1]	36	29.4	10.58	20.0
Bus, gasolina/costos variables totales[2]	40	29.4	11.76	20.0
Busetas, gasolina/costos variables totales[2]	40	29.4	11.76	15.0

Fuente: [1] FEDESARROLLO
[2] INTRA, División de costos.

De las medidas anteriores parece que el reajuste hecho a los transportadores fue superior a lo necesario. Esta idea se sustenta en el Cuadro IV-3. Dada la participación de los combustibles en los costos variables, el aumento necesario en la tarifa debería haber sido de 10.58% para buses diesel y 11.76% para buses de gasolina y busetas, con lo cual se cubre el aumento en costos. Por lo tanto parecería que el aumento en el subsidio fue un poco elevado. Sin embargo, hay que recordar que las tarifas y el subsidio se deben aumentar para cubrir incrementos en costos de otros insumos, en los salarios y en las tarifas y subsidio que afecta las cuotas de amortización. No obstante, el alza en los dos rubros probablemente implicó un pequeño aumento en las utilidades, el cual no se justifica si no se autoriza la entrada de nuevos buses que mejorarían el servicio.

El incremento del subsidio para vehículos diesel (ver Cuadro IV-2) fue menor que para los demás. Este hecho está en contradicción con la política de "dieselización" que había sido adoptada racionalmente. También es un error estimular el mantenimiento del parque automotor obsoleto aumentando en mayor proporción el subsidio para buses viejos.

El Cuadro IV-4 muestra que teniendo en cuenta solamente los días ordinarios trabajados, a causa del reajuste de las tarifas de pasajeros, se disminuyeron las entradas extras diarias de los choferes en 50% lo cual representa una disminución del 17% en el salario mensual real. Por lo tanto, el ingreso real de los choferes de bus urbano se viene deteriorando y como consecuencia de ello se dan las condiciones para el desmejoramiento de la prestación del servicio de trans-

CUADRO IV - 4

ESTIMATIVO DEL IMPACTO DEL REAJUSTE DE TARIFAS SOBRE LOS INGRESOS DE UN CHOFER DE BUS

	Pasajeros diarios	Ingresos jornal diario[1] ($)	Extras	Variación %	Total	Ingresos 20 días ordinarios al mes ($)	Variación %
Septiembre	1.000	390	200[2]		590	11.800	
Octubre*	1.000	390	100[3]	−50	490	9.800	−17

* Un día posterior al 11 de octubre

[1] Por convención colectiva la participación 39 ¢ por pasajero.
[2] Se queda con $1.00 por pasajero nocturno
[3] Se queda con $0.50 por pasajero en viajes nocturnos

porte después de las 8 de la noche. Dado que la única forma de garantizar un adecuado servicio nocturno de transporte es mantener un diferencial conveniente en las tarifas, es necesario que en el futuro se tenga en cuenta este fenómeno en el momento de efectuar los reajustes pertinentes.

Minas y Energía

En la anterior *Coyuntura* se identificó al sector de minas y petróleo como uno de los más dinámicos. En efecto, la política de precios para crudos marginales y de recuperación secundaria ha revertido la tendencia en la producción petrolera. La producción de los campos petroleros ha dejado de declinar, y para el año entrante se espera un nivel de producción de 47 millones de barriles contra una proyección de 38 millones que se había previsto en las proyecciones hechas en 1979. La producción en 1981 será algo superior a la de 1979, lo cual implica que de una producción declinante se pasa a aumentos en producción.

Aunque la principal causa de la terminación de la declinación es que los nuevos precios son un incentivo para producir más petróleo en los campos existentes, las negociaciones de Cocorná y Orito garantizan la entrada de importantes cantidades de crudo al mercado en los próximos años.

Pero la política petrolera también ha estimulado la explotación para localizar nuevos campos. De menos de 11 pozos exploratorios en 1975, se ha pasado a unos 42 pozos en 1980, y para 1981 se prevé la terminación de más de 70 pozos. Esto es sin duda una evidencia clara del éxito de la política petrolera.

En anteriores entregas de *Coyuntura* se había criticado la política de compras de crudo y gasolina de Ecopetrol. En efecto, los combustibles se compraban a altos costos en el mercado "spot", sin garantía de suministro. Se criticaba también el no haber negociado con los países exportadores del Grupo Andino contratos que garantizaran estabilidad en el suministro. Este problema también ha sido resuelto, y hoy en día el 50% de los volúmenes de crudo y gasolina importados provienen de contratos gobierno a gobierno con Perú y Venezuela. Por otra parte, el crudo en los contratos con Venezuela se obtiene a precios más favorables que los del mercado "spot".

Dentro de este panorama positivo, sin embargo, permanece el problema del alza continua en los precios del crudo y sus derivados en el mercado internacional. Debido a la guerra Irán-Irak, la gasolina subió de US$34 por barril a US$44 por barril. Estos aumentos en precios han neutralizado los beneficios para Ecopetrol de la última alza en el precio de los combustibles. Esto hará necesario subir nuevamente los precios de derivados del petróleo el año entrante.

Las perspectivas en el sector eléctrico, a diferencia de lo que ocurre en petróleos, no son buenas. Parece acercarse una crisis con graves repercusiones. En 1981 y 1982 pueden ser necesarios racionamientos de energía eléctrica más fuertes que los de 1977. Esto puede afectar la producción industrial y agrícola de manera significativa. Las causas de esta crisis de energía son muchas, incluyendo los retrasos en la inundación del pueblo de Guatape y la negativa del Consejo de Estado a autorizar la construcción sin licitación de una térmica diseñada para evitar este racionamiento, pero la principal causa ha sido el retraso en varias obras originado en la desfinanciación del sector. Dicha situación fue originada por una política tarifaria equivocada y aplicada durante la primera parte de la década del setenta y se ha empeorado recientemente.

El Cuadro IV-5 presenta cifras sobre producción, exportación e importación de hidrocarburos en lo corrido del presente año hasta agosto. De él se puede señalar: Comparando con el mismo período del 79, la tasa de declinación en la producción de crudo es apenas de 0.03% anual, la que resulta insignificante si se compara con la registrada en el período 70 a 79 (6% aproximadamente). Avances de información hasta octubre muestran que la variación cambia de signo.

Por su parte, las importaciones de crudo registraron una disminución del 22%, la cual no alcanzó a ser compensada con la mejor situación en producción de crudo. Lo anterior sugiere una disminución en la carga de crudo en las refinerías. Pese a la disminución en la cantidad se registra un incremento en el valor de las importaciones de crudo, lo cual es reflejo del aumento de precios en el mercado internacional.

Los avances hechos en los últimos meses en materia de suministro de petróleo hacen prever que las importaciones en 1980 registren un nivel parecido al de 1979.

CUADRO IV - 5

HIDROCARBUROS

(Período enero a agosto)

	PRODUCCION Cantidad[1]			IMPORTACIONES ( ) Y EXPORTACIONES . Cantidad[1]			Valor[4]		
	1979	1980	Variación % Anual	1979	1980	Variación % Anual	1979	1980	Variación % Anual
Petróleo crudo	30.321	30.311	– 0.03	(6.695)	(5.238)	–21.76	(146)	(154)	5.48
Gasolina motor corriente	10.154	11.320	11.15						
Gasolina motor extra	843	761	– 9.73	(6.045)[3]	(5.372)[3]	–11.13	(185)[3]	(207)[3]	11.89
Diesel Fuel Oil (ACPM)	5.229	5.503	5.24	(400)	(1.681)	*	(16)	(38)	*
Fuel Oil	11.666	11.234	– 3.70	(6.713)	5.643	–15.94	99	124	25.25
Gas propano	1.102	1.330	20.69						
Gas natural[2]	74.284	80.304	8.10						
Gasóleo				–	(2.349)	*	–	(74)	*

Fuente: Ministerio de Minas y Energía y cálculos de FEDESARROLLO.

* Variación superior en 100%

[1] Todos en miles de barriles de 42 galones menos el gas natural; éste en millones de pies cúbicos.
[2] Datos a junio 30
[3] Total gasolina motor
[4] En millones de dólares corrientes

CUADRO IV - 6

PRECIOS EN DOLAR POR GALON DE ALGUNOS COMBUSTIBLES

País	Gasolina Regular	Gasolina Super	Diesel Oil
Venezuela	0.13	0.31	0.09
México	0.46	0.66	0.17
Ecuador	0.17	0.68	0.13
Colombia[1]	0.73	0.91	0.73
Perú	0.80	0.96	0.41
Canadá	0.87	0.93	0.85
Bolivia	0.95	1.14	0.76
Honduras	1.80	1.91	1.15
Estados Unidos	1.22	1.30	1.12
Argentina	1.56	1.89	0.73
Guatemala	1.67	1.70	0.88
Chile	1.70	2.00	1.63
Costa Rica	2.40	—	1.19
Nicaragua	2.15	2.48	1.18
Brasil	2.64	3.97	1.09
Uruguay	3.56	4.44	1.47

Fuente: Energy Détente, Septiembre 5 de 1980. Vol. 1 No. 1.

[1] Antes del último reajuste

En cuanto a gasolina motor, se tiene que su producción aumentó en los primeros ocho meses del año, hecho que contrasta con la disminución registrada en 1978 (21.0%) y 1979 (1.7%).

En el caso de este derivado, la reducción de las importaciones sí resultó compensada con el incremento en la producción. Su consumo aparente hasta agosto 31 (producción más importaciones) fue superior en 2.4% con respecto al del mismo período del año anterior.

En lo que hace relación a ACPM, se destaca un gran incremento de las importaciones, cuya cantidad hasta agosto 31 era superior en 19% a la contabilizada en todo el año pasado.

El único hidrocarburo en la actualidad exportable, el Fuel Oil, registró decremento tanto en producción como en ventas al exterior. También vale la pena subrayar la importación de gasóleo, el cual es un sustituto parcial del crudo con el que se produce gasolina.

Antes del 1o. de octubre, fecha del último reajuste de varios combustibles derivados del petróleo, el valor de la gasolina corriente vigente en Colombia era el cuarto más barato de

los 16 países que se relacionan en el Cuadro IV-6. Luego, el reajuste de $10 por galón equivalente a un alza del 30% de la gasolina corriente, coloca a Colombia en el sexto lugar, después de Venezuela, Ecuador, México, Perú y Canadá.

En cuanto a minería, resulta destacable el gran incremento registrado en la producción de oro. Hasta agosto del presente año, las compras netas, deducidas las ventas para usos industriales, llegaban a un nivel de 307.3 onzas, lo cual implica un aumento del 16% con respecto al contabilizado en el año 79. Sin duda este hecho tiene origen en gran parte en la acentuada alza de los precios.

Salarios y Empleo

Salarios

La estabilidad en el poder de compra sigue siendo la nota característica de los salarios en la industria manufacturera durante 1980, como lo fuera durante 1979. Tras el ligero descenso de febrero pasado, el obrero mejoró un poco su salario real y, en agosto (último dato disponible) se situó dos puntos por encima de principios de año (Cuadro V-1). Para el empleado en cambio, se mantiene en general la tendencia al deterioro en el

CUADRO V - 1

SALARIO MENSUAL PROMEDIO PARA OBREROS Y EMPLEADOS DE LA INDUSTRIA MANUFACTURERA, 1976 - 1980 (Total Nacional)

Año	Mes	Obreros		Empleados	
		Nominal	Real	Nominal	Real
1976	Agosto	3.348.8	95.7	7.547.2	89.0
1977	Agosto	4.325.5	88.7	9.361.1	83.0
1978	Agosto	5.615.9	95.0	11.618.2	96.2
1979	Agosto	7.511.1	97.0	14.715.9	102.0
	Diciembre	8.005.8	100.0	16.284.0	100.0
1980	Febrero	8.143.7	98.5	16.388.0	97.0
	Abril	8.947.9	101.7	17.528.6	98.7
	Junio	9.239.8	100.1	18.023.6	97.3
	Agosto	9.579.1	102.7	18.668.2	98.4

Fuente: DANE, Muestra Mensual Manufacturera, y avances.

nivel de vida (aun cuando las prestaciones pueden compensar en algo este descenso, según se ha mostrado en esta sección de *Coyuntura).*

La estabilidad registrada en los salarios fabriles congela el repunte que había venido gestándose desde el segundo trimestre de 1977 y prácticamente devuelve su valor real al que tuvieran antes de la recesión de 1974-1975; pero sigue estando por debajo del vigente al comenzar la década. Esto es válido para los obreros, pero no para los empleados, quienes ni siquiera han recuperado su posición de 1974. Así, puesto que el ingreso nacional *per cápita* ha crecido ininterrumpidamente, la distribución del ingreso se ha deteriorado en perjuicio de los ocupados por la manufactura, y en particular, de sus trabajadores de "cuello blanco". Esta tendencia regresiva ha sido interrumpida, pero no invertida, durante los dos últimos años.

Con posterioridad a la última edición de *Coyuntura* no se ha producido información adicional sobre jornales agropecuarios o remuneración de la mano de obra en el comercio. Por lo tanto, cabe apenas repetir lo dicho entonces. Las series de comercio difieren de las del trabajador fabril en mostrar ganancia entre 1975 y 1977, pero coinciden en señalar incrementos durante el bienio 77-78 y estabilidad a partir de entonces. Las del jornal agropecuario, tras mejoras sustantivas entre 1969 y el final de 1978, estabilización con altibajos estacionales en 1979 y 1980. En síntesis, mientras las capas medias de la ciudad (obreros, empleados, dependientes del comercio) retienen su ya disminuida participación en el ingreso nacional y siguen homogeneizándose internamente en sus condiciones económicas, la tendencia a reducir la brecha entre ciudad y campo se ha interrumpido durante los dos años pasados.

Finalmente, y según lo ha anunciado el Gobierno, el Consejo Nacional de Salarios será reunido para revisar las tarifas mínimas a partir del próximo mes de enero. La obligatoriedad

CUADRO V - 2

PROMEDIO PONDERADO DE DESEMPLEO ABIERTO EN LAS CUATRO CIUDADES MAYORES, 1977 – 1980

Año	Trimestre	Tasa
1977	I	8.2
	II	9.8
	III	9.4
	IV	8.0
1978	I*	9.9
	II**	7.6
	III	8.2
	IV	8.4
1979	I	9.5
	II	8.5
	III	9.0
	IV	8.6
1980	I	10.9
	II	9.3
	III	9.7

Fuente: DANE, Encuesta Nacional de Hogares, y avances.

* Dato correspondiente al mes de abril.

** Total nacional urbano.

de mayor consenso impuesta por sentencia del Consejo de Estado, quizá dificulte la decisión. El mal clima de los negocios y la compleja situación del empleo inclinan los gremios de producción hacia reversiones más bien moderadas. Pero las pérdidas acumuladas por los trabajadores, la poca vocería de los desempleados y la perspectiva de que el gasto público reacelere las alzas de precios en 1981 están llevando a las centrales a plantear correcciones ambiciosas. Por supuesto, será necesario enmarcar cualquier decisión en el contexto de las demás orientaciones que adopte el Gobierno en materia económica, para compensar al trabajador por la inflación del presente año, proteger la estabilidad en el nivel de precios, evitar desestímulos al empleo y volver por la necesaria redistribución del ingreso, sobre todo en el medio urbano.

Desempleo Urbano

Ante el silencio del DANE, y sobre la base de criterios puramente cualitativos, *Coyuntura* había adivinado como tasa de desempleo abierto en las cuatros ciudades mayores un valor de 9.6% hacia junio, y de 9.4% a términos de septiembre. Las cifras reales publicadas de manera conjunta en días pasados son 9.3% y 9.7% respectivamente (Cuadro V-2). Si se las compara con el guarismo de marzo, ellas sugieren una rebaja en la desocupación urbana. Pero referidas a iguales trimestres de años anteriores, ponen de presente un nivel de desempleo superior al de 1979 ó 1978. Y aún, en septiembre, al de 1977. De esta manera, la recuperación del mercado de trabajo, que había venido reduciendo el desempleo desde 1976, fue suspendida en 1979 y contrarrestada por el mal desempeño económico de 1980. Si alguna cosa, al corregir por estacionalidad se encuentra que la desocupación fue algo aliviada durante el segundo trimestre, pero volvió a pronunciarse durante el tercero. Las cifras de desempleo confirman pues el argumento de que la actividad económica urbana durante 1980 ha crecido a ritmo bastante lento.

CUADRO V - 3

DETERMINANTES DEL CAMBIO EN EL NUMERO DE DESOCUPADOS ABIERTOS EN SIETE CIUDADES

Entre septiembre de 1979 y septiembre de 1980

Desocupados en septiembre de 1979	392.894	
Desocupados en septiembre de 1980	445.095	
Diferencia		+152.201
Componentes de la diferencia:		
1. Crecimiento demográfico	+ 21.864	
2. Variación en la oferta de mano de obra	− 26.605	
3. Variación en la demanda de mano de obra	+158.138	
4. Acción conjunta de la oferta y la demanda	− 1.196	
Suma de los componentes		+152.201

El preocupante índice de marzo se debió en parte a un aumento inusitado en la tasa de participación o número relativo de personaa actuantes en el mercado laboral. Con el ánimo de deslindar la incidencia de este factor y la del crecimiento vegetativo de la población, aislando el comportamiento neto de la economía o sea, de su demanda por mano de obra, el Cuadro V-3 cuantifica los ingredientes demográficos, de oferta, de demanda y de interacción oferta-demanda en la evolución del desempleo. Los datos abarcan el período septiembre de 1979 a septiembre de 1980 y se refieren al conjunto de las siete ciudades cubiertas por la Encuesta Nacional de Hogares (Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga, Manizales y Pasto). Sin lugar a dudas, fue una contracción en la actividad económica el principal determinante del aumento en el número de personas desocupadas. La inercia demográfica habría elevado por sí sola en algo menos de 22.000 el número de individuos carentes de trabajo; pero casi 26.000 aspirantes se retiraron del mercado durante el mismo lapso, de modo que la presión neta disminuyó de hecho en 4.000 personas. Más aún, otras mil se "desalentaron" ante el desempleo en aumento y decidieron abandonar la búsqueda de puestos ("acción conjunta de la oferta y la demanda"). En otras palabras, si la tasa de participación no hubiese disminuido entre los dos meses de referencia, se habrían sumando casi 28.000 a los 152.000 desocupados efectivos.

La discriminación por ciudades que presenta el Cuadro V-4 no permite comentarios mucho más optimistas. Con excepción de marzo en Cali y Medellín, y de septiembre en Bogotá, las tasas de 1980 excedieron a las de 1979 en cada mes comparable. Bien es verdad que mayores índices de participación contribuyen a explicar esta agravación del desempleo; pero a septiembre pasado la participación era igual o menor que un año atrás y, de todas formas, la desocupación es un costo social aunque obedezca a una mayor oferta de brazos.

CUADRO V - 4

TASAS DE PARTICIPACION CRUDA Y DE DESEMPLEO ABIERTO EN LAS CUATRO CIUDADES MAYORES
1979 - 1980

		Bogotá		Medellín		Cali		Barranquilla		4 Ciudades	
Año	Mes	Participación	Desempleo	Participación	Desempleo	Participación	Desempleo	Participación	Desempleo	Participación	Desempleo
1979	Marzo	52.4	6.5	51.5	15.5	53.7	11.8	45.6	8.6	52.0	9.5
	Junio	51.6	6.1	51.3	13.9	55.8	10.4	46.5	6.2	51.7	8.5
	Septiembre	53.8	7.5	52.4	12.6	57.6	11.0	45.4	5.9	53.2	9.0
	Diciembre	54.6	6.3	54.0	15.0	59.3	9.6	45.5	4.5	54.3	8.6
1980	Marzo	56.4	9.5	53.5	14.7	58.5	11.7	46.5	9.2	53.9	10.9
	Junio	57.8	7.8	52.1	12.9	57.6	10.8	46.8	7.5	54.4	9.3
	Septiembre	53.7	7.3	54.3	15.9	57.5	11.1	45.3	8.0	53.5	9.7

Fuente: DANE, Encuesta Nacional de Hogares, y avances.

Ante la situación descrita y, más todavía, ante el hecho de que las proyecciones de oferta de trabajo indican que la presión sobre el mercado alcanzará su mayor intensidad entre 1980 y 1985, se hace necesario devolver prioridad al tema del desempleo y revisar la sensación triunfalista que en este punto parece difundida en el país.

Comercio Exterior

Exportaciones

Según el Cuadro VI-1, el total de exportaciones registradas hasta octubre 24 del presente año era superior en 17.9% al correspondiente a la misma fecha del año anterior. Esta tasa de incremento es muy similar al promedio registrado en los diez años anteriores (18.7%)[1].

Las exportaciones de café ganan importancia a costa de las menores.

[1] Esta tasa se derivó de hallar i en VF = VP(1 + i)^n donde VF = 3364.1, VP = 607.5 y n = 10.

CUADRO VI - 1

REGISTROS DE EXPORTACION

(Millones de US$)

		Hasta octubre 24		
	1979	1979	1980[1]	Variación %
Café	2024.9	1624.4	2072.8	27.6
Otros Productos[2]	1339.2	1098.1	1137.1	3.6
Total	3364.1	2722.5	3209.9	17.9

Fuente: Banco de la República.

Nota: No incluye registros de exportación de café sin reintegro.

[1] Cifras provisionales desde julio.

[2] Cifras ajustadas por modificaciones en su valor y otros conceptos.

CUADRO VI - 2

REGISTROS DE IMPORTACION

(Millones de US$)

		Hasta octubre 14		
	1979	**1979**	**1980[1]**	**Variación %**
Reembolsables	4158.7	3203.7	3693.0	15.3
No Reembolsables	428.5	318.6	569.3	78.7
Regímenes especiales	42.5	27.9	48.0	72.0
Total	4629.7	3550.2	4310.3	21.4

Fuente: Banco de la República.

[1] Cifras provisionales desde julio

En efecto, en el período mencionado de 1980 los registros de café representan el 64.6% del total frente a un 60% en el año 79. El lento crecimiento de las exportaciones menores —el menor de la década exceptuando los años 75 y 76— puede reflejar por una parte el desestímulo a las exportaciones ficticias, las que en el año 79 pudieron ser considerables pero por otra, la necesidad de una política dinámica de promoción de exportaciones. El análisis de los registros de comercio exterior por producto y país de origen y destino no se pudo hacer en esta entrega, debido a retraso de la información en el Incomex. En efecto, la implementación del Decreto 895 de abril 18 de 1980 por el cual se adecúa el arancel colombiano a las simplificaciones y correcciones efectuadas a nivel internacional por el Consejo de Cooperación Aduanera de Bruselas y a algunos compromisos adquiridos con los países del Pacto Andino, ha implicado el montaje de nuevos sistemas de estadística con el consiguiente retraso en las cifras. Además de tal retraso se espera que el flujo de productos no se haya trastornado en forma significativa, pues se ha sabido de algunos casos de importadores y exportadores que por falta de conocimiento presentaron licencias con la nomenclatura anterior, siendo por supuesto rechazadas.

Importaciones

En términos nominales, el crecimiento del 21.4% para las importaciones de 1980, es similar al promedio en los diez años anteriores (21.0%) pero inferior a los registrados en los dos últimos años, lo cual como se dijo en la anterior entrega de *Coyuntura* es síntoma de un menor ritmo de actividad industrial. De

CUADRO VI - 3
BALANZA CAMBIARIA
(Millones de US$)

Concepto	1979 US$	1979 Participación %	Enero a noviembre 7 1979* US$	1979* Participación %	1980* US$	1980* Participación %	Variación %
I. Ingresos corrientes	**4622.6**	**100.0**	**3760.8**	**100.0**	**4753.4**	**100.0**	**26.4**
A. Exportaciones	3043.8	65.9	2447.2	65.1	2859.3	60.1	16.8
1. Café	1769.4	38.3	1382.6	36.8	1689.8	35.5	22.2
2. Resto	1274.4	27.6	1064.6	28.3	1169.5	24.6	9.9
B. Oro	74.2	1.6	55.9	1.5	261.3	5.5	367.4
C. Capital petróleo	52.0	1.1	45.9	1.2	64.3	1.3	40.1
D. Servicios	1351.8	29.2	1128.4	30.0	1426.9	30.0	26.5
1. Intereses	237.9	5.2	193.7	5.2	395.9	8.3	104.4
2. Turismo	689.9	14.9	566.0	15.0	534.0	11.2	–5.7
3. Otros	424.0	9.1	368.7	9.8	497.0	10.5	1.3
E. Transferencias	100.8	2.2	83.4	2.2	141.6	3.0	69.8
II. Egresos corrientes	**3488.1**	**100.0**	**2876.8**	**100.0**	**4126.5**	**100.0**	**43.4**
A. Importaciones diferentes de B	2557.6	73.3	2132.7	74.1	2924.2	70.9	37.1
B. Petróleo para refinación y gas natural	77.8	2.2	68.7	2.4	107.1	2.6	55.9
C. Servicios	852.7	24.5	675.4	23.5	1095.2	26.5	62.2
1. Intereses	382.7	11.0	282.0	9.8	546.9	13.2	93.9
2. Fletes	176.9	5.1	149.7	5.2	211.0	5.1	40.9
3. Remesas de utilidades y dividendos	54.7	1.6	45.8	1.6	47.4	1.2	3.5
4. Resto	238.4	6.8	197.9	6.9	289.9	7.0	1.5
III. Superávit o déficit en cuenta corriente	**1134.5**	**70.0**	**884.0**	**68.3**	**626.9**	**55.5**	**–29.1**
IV. Movimiento de capital	**485.9**	**30.0**	**409.8**	**31.7**	**503.5**	**44.5**	**22.9**
V. Variación de reservas	**1620.4**	**100.0**	**1293.8**	**100.0**	**1130.4**	**100.0**	**–12.6**

Fuente: Banco de la República y Cálculos de FEDESARROLLO.

* Cifras preliminares.

otro lado, el aumento de la participación de las importaciones reembolsables implican una mayor actividad del sector público con relación al sector privado.

Balanza Cambiaria

Las reservas internacionales aumentaron US$1.130.4 millones entre enero y noviembre 7. En esta última fecha se registraba un superávit en cuenta corriente de US$626.9 millones y un superávit en cuenta de capital de US$503.5 millones (ver Cuadro VI-3 y Gráfica VI-1).

El superávit en cuenta corriente se explica por el aumento notable de los reintegros de café, de las ventas de oro y de los intereses de las reservas internacionales. Los reintegros por concepto de las exportaciones menores, al crecer únicamente 9.9% no tuvieron prácticamente ninguna responsabilidad por este resultado. Los egresos, en cambio, contribuyeron a aminorar la expansión cambiaria. Las importaciones de bienes crecieron 37.1%, las de hidrocarburos 55.9% y las de servicios 62.2%. Este comportamiento fue estimulado por la aceleración de la tasa de cambio que contribuyó a reducir el atractivo del endeudamiento externo privado.

El superávit de la cuenta de capital es el resultado de la política de endeudamiento externo del Gobierno encaminada a financiar el déficit presupuestal que, según se vio en el capítulo fiscal, se ha venido conformando lentamente. Esta política se manifiesta tanto en los ingresos de crédito externo oficial que llegan a uno de los niveles más altos de los últimos años como en los pagos de la deuda externa que se han venido reduciendo con relación a los años anteriores.

Certificado de Cambio

El Cuadro VI-4 presenta la evolución del valor del dólar en pesos colombianos. El promedio del certificado oficial en noviembre fue de $49.93, implicando una devaluación en el 80 del 15%, frente a la del 7.4% en el año 79.

En el período noviembre 79 a noviembre 80, el precio del certificado transado en bolsa creció en 19.2%, debido a las medidas adoptadas en la Junta Monetaria para reducir el descuento de las ventas directas al Banco de la República.

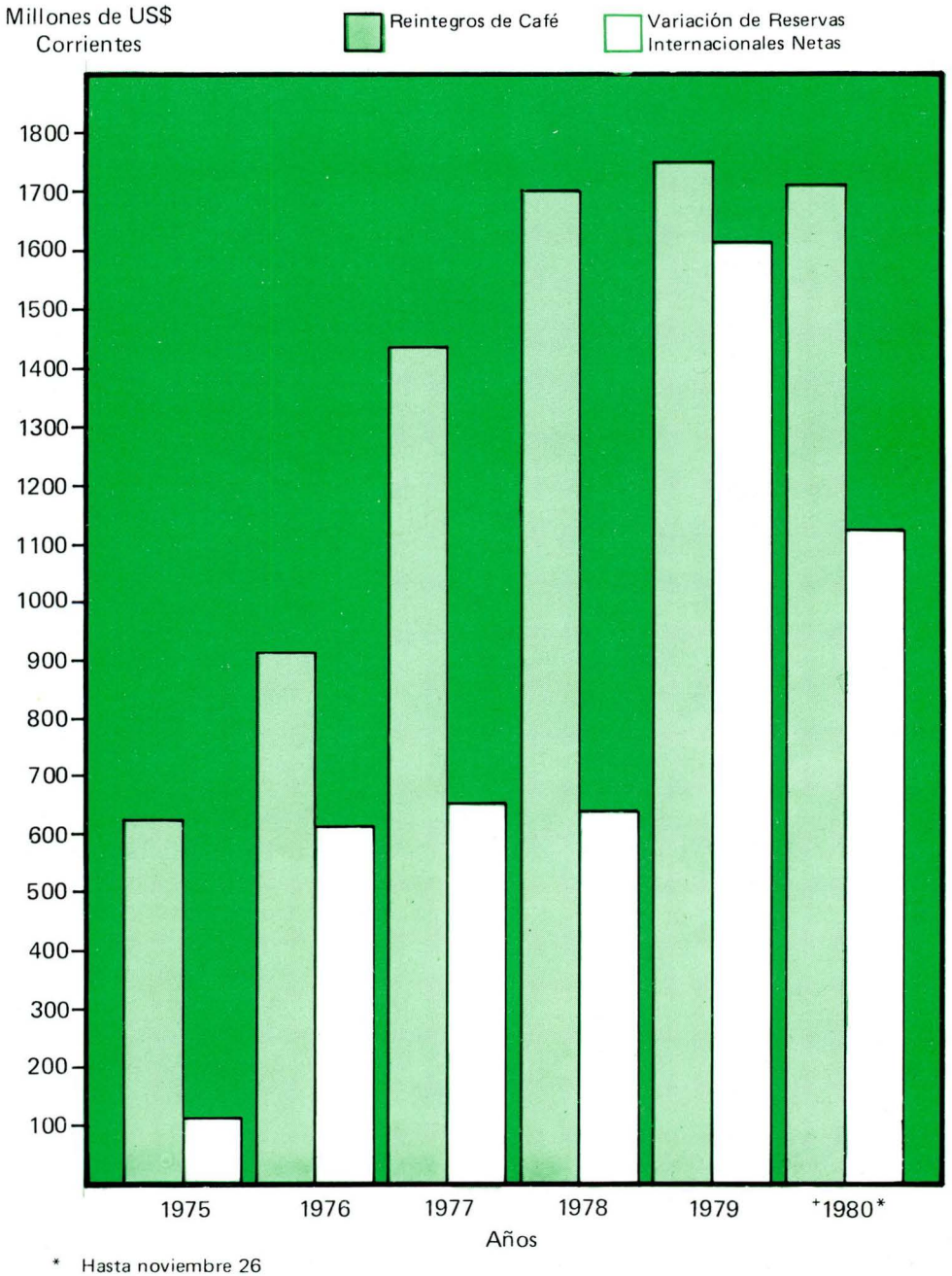
Café

El capítulo sobre política cafetera de la anterior *Coyuntura* fue algo controversial, pues recomendaba no aumentar o aumentar poco el precio interno de la Federación en momentos en que los comités de cafeteros le pedían un reajuste sustancial al Gobierno. El Comité de Cafeteros de Caldas, luego de hacer un análisis cuidadoso de nuestras cifras, nos envió una carta en donde nos demuestra un error estadístico y se manifiesta en desacuerdo con nuestras conclusiones.

Sin embargo, FEDESARROLLO desea dejar constancia de su agradecimiento con el Comité de Cafeteros de Caldas por el análisis que efectuó de nuestro artículo, pues solo a tra-

Gráfica VI-1

Variación de Reservas Internacionales Netas
y Reintegros de Café



* Hasta noviembre 26

\+ Hasta noviembre 21

CUADRO VI - 4

EVOLUCION DEL CERTIFICADO DE CAMBIO

		Col $/US$ Oficial[1]	Variación %	Col $/US$ en Bolsa[2]	Variación %
Diciembre	1976	36.20			
	1977	37.31	4.17		
	1978	40.79	8.17		
	1979	43.79	7.35		
1979	Noviembre	43.38	0.56	40.15	0.38
	Diciembre	43.79	0.95	40.00	1.12
1980	Enero	44.16	0.84	41.00	0.99
	Febrero	44.68	1.18	44.00	7.32
	Marzo	45.32	1.43	43.05	−2.16
	Abril	45.82	1.10	43.41	0.84
	Mayo	46.44	1.35	44.15	1.70
	Junio	47.10	1.42	45.14	2.24
	Julio	47.52	0.89	45.45	0.69
	Agosto	48.02	1.05	45.98	1.17
	Septiembre	48.56	1.12	46.64	1.44
	Octubre	49.23	1.38	47.28	1.37
	Noviembre	49.93	1.42	47.85	1.21

Fuente: Banco de la República, Bolsa de Bogotá y cálculos de FEDESARROLLO.

[1] Promedio mensual de compra
[2] Ultima cotización mensual de bolsa.

vés del diálogo permanente y serio con nuestros lectores podemos mejorar la calidad de nuestro análisis.

A continuación publicamos un cuadro corregido, con base en las sugerencias del Comité de Caldas, de las principales variables cafeteras. El Cuadro VI-5 muestra en efecto que en el primer semestre de 1980 el precio real del café pergamino se encontraba por debajo del nivel de 1970. Esto puede justificar el alza de precio decretada por el Gobierno a principios de diciembre[1], si ésta fuera necesaria para evitar el deterioro del ingreso relativo de la población cafetera. En ese caso sería lógico financiar esa alza con una disminución en el impuesto de exportación, pues dichos impuestos solo se justifican cuando el precio internacional supera los costos de producción internos, y no se desea que aumente la producción. No es claro, sin embargo, que actualmente los costos estén por encima

[1] El precio de Federación se aumentó de $8.732.50 por carga a $9.200.00, o sea 5.4%. Para lograr esto se bajó el impuesto cafetero de 16% a 13%, y 12% a partir de enero.

CUADRO VI - 5

CAFE

Año	Precio Externo de café colombiano en Nueva York[1]	Precio Interno de Café Pergamino[2] Real[3]	Nominal convertido a dólares[4]	Jornales agrícolas reales[5]
1970	0.57	289.6	70.6	3.70[6]
1971	0.49	247.4	62.5	3.53[6]
1972	0.57	261.5	68.6	
1973	0.72	277.1	75.7	
1974	0.78	252.1	84.7	
1975	0.81	252.3	88.3	
1976	1.58	426.2	159.4	4.44
1977	2.40	409.8	195.2	5.00
1978	1.85	357.4	186.7	5.55
1979	1.83	285.1	160.1	5.66
1980*	1.91	278.2	169.1	5.58

* Primer semestre

1 En dólares corrientes la libra de 453.6 gramos

2 Por carga de 125 kilos

3 Deflactado por el IPC obrero base 54-55 = 100

4 Factor de conversión: tasa de compra del Banco de la República para el certificado de cambio

5 Nacional, clima frío, sin alimentación. Deflactado por el IPC obrero base 54-55 = 100

6 Estimaciones del DANE.

del precio internacional. Pero esta comprobación empírica no debería ser difícil.

Vale la pena recordar al analizar las tendencias en el precio interno del café que el aumento en precio real no es un buen índice de lo que le ha ocurrido a los ingresos de los cafeteros. Como se puede observar en la ecuación (1), el ingreso del cafetero está determinado por 4 variables, y no solo por precios y costos.

(1) Ingreso = (Ha)(Prod/ha)(Precio) — Costos

El ingreso del cafetero solo debe aumentar en términos reales cuando aumenta la productividad o la extensión sembrada. Es más, en general el ingreso real per cápita solo puede aumentar cuando se incrementa la productividad en la economía. Cualquier aumento en ingreso real de un sector por encima de los aumentos en productividad implica una redis-

tribución del ingreso a favor de ese sector.

La realidad cafetera es que desde 1970 se ha aumentado tanto el área sembrada como la productividad por hectárea. Esto ha facilitado un aumento en el ingreso real de los cafeteros. Es poco probable entonces que hasta ahora la población cafetera haya disminuido su participación en el ingreso nacional.

Dada la existencia de aumentos en productividad y área sembrada, en la década del setenta, es claro que no se justifica un aumento grande en el precio interno desde el punto de vista de distribución del ingreso. Por otra parte, dado el Pacto Cafetero, el precio interno no debe aumentarse hasta el nivel en que se estimulen siembras de áreas nuevas. La política de precios del café, sin embargo, sí debe evitar un deterioro del ingreso cafetero, y para esto puede ser necesario hacer ajustes en el impuesto y la política cambiaria. Pero dichos ajustes en ningún caso deben de promover la siembra de áreas nuevas.

En la carta del Comité de Caldas se insiste en que lo lógico sería deflactar el precio interno por un índice de costos. Este punto es válido metodológicamente, pero desafortunadamente no existe un buen índice de costos. Sin embargo, no sería difícil para la Federación calcularlo en base a una encuesta de costos. Al mismo tiempo, el precio por carga se debería multiplicar por uno más el aumento porcentual en productividad por hectárea para llegar a un índice de ingresos más pertinente.

Es claro que ante un estancamiento en los precios internacionales, el cafetero solo podrá mantener o mejorar su ingreso real aumentando sus niveles de productividad. Algo de esto probablemente ocurrió en la década del setenta gracias a inversiones en renovación de plantaciones. También el cafetero se defendió plantando una mayor proporción de su finca en café. Pero esta segunda alternativa ya no es viable en una época de pacto cafetero en que Colombia no puede fácilmente incrementar volúmenes de exportación.

En resumen, uno de los grandes retos para la política económica en los próximos años será evitar el deterioro en el ingreso cafetero, pues dicho deterioro afecta negativamente la demanda agregada, y en particular la demanda de una industria nacional que está comenzando a tener capacidad instalada ociosa. El problema será cómo mantener el precio interno en términos reales, sin tener que apelar al crédito del Banco de la República. En un principio se podrá reducir el impuesto a la exportación, pero esta estrategia debe ir acompañada de una disminución en el gasto público o un aumento en otros tributos.

La defensa del ingreso cafetero también tendrá que ver con los aumentos en productividad de las fincas pequeñas con cafetales viejos. Probablemente esta es la mejor opción para evitar un deterioro en el ingreso cafetero sin recurrir al crédito inflacionario del Banco de la República.

Finanzas Públicas

Ingresos

El recaudo de los ingresos corrientes a octubre 31 de 1980 aumentó 53.8% con respecto al mismo período en 1979. Este incremento se explica en parte por la disminución en el número de cuotas de pago del impuesto de renta y complementarios que permitieron un recaudo más rápido durante los primeros 10 meses del año. La Cuenta Especial de Cambios continúa experimentando el mayor incremento debido más a los ingresos por concepto de las reservas internacionales que por el comportamiento

CUADRO VII-1

RECAUDO DE INGRESOS CORRIENTES DEL GOBIERNO CENTRAL
A octubre 31, 1979-1980

(Millones de pesos)

	A octubre 31 1979	A octubre 31 1980[1]	Variación Anual (%)
1. Renta y Complementarios	31.021	40.716	31.2
2. Ventas	19.066	27.661	45.0
3. Aduanas y CIF	13.389	20.913	56.2
4. Cuenta Especial de Cambios	16.857	36.566	116.9
5. Gasolina y ACPM	6.197	8.242	33.0
6. Otros	7.195	10.112	40.5
TOTAL	93.725	144.210	53.8

Fuente: Dirección de Impuestos Nacionales

[1] Cifras provisionales

del impuesto al café. El impuesto de ventas presenta un crecimiento de un 45% durante este período y seguramente superará el crecimiento del Producto Interno Bruto. Esto sugiere una elasticidad ingreso mayor que la unidad; probablemente la demanda agregada se ha desplazado de bienes exentos a bienes gravados. Todos los demás rubros de ingresos presentan un porcentaje de incremento por encima de la inflación esperada para este año en un 26%. Se demuestra una vez más que se logró el principal objetivo de la Reforma Tributaria de 1974, o sea el de devolverle elasticidad al sistema tributario.

Hasta octubre 31 se había recaudado el 85.4% de los ingresos presupuestados comparado con un 75.2% para el mismo período de 1979. El sistema tributario y en especial el Impuesto de Ventas cada vez se vuelve más elástico (Cuadro VII-1).

Por otro lado, los ingresos de Tesorería por concepto de capital corresponden al 65% de lo presupuestado y han ingresado el 86% de los ingresos corrientes recaudados. Además, como se puede observar en el Cuadro VII-2, los pagos efectivos de Tesorería corresponden casi al 100% de los ingresos efectivos.

CUADRO VII - 2

EJECUCION DEL PRESUPUESTO DE INGRESOS Y GASTOS
A octubre 31 de 1980

(millones de pesos)

	Ingresos Totales Presupuestados[1]	Recaudos[2]		Ingresos Efectivos[3]
Ingresos Corrientes	168.749	144.210		124.355
Ingresos de Capital	23.490			15.236
TOTAL	192.239			139.591
	Gastos Totales Presupuestados[1]	**Acuerdos Totales de Gastos**	**Ratificación de Reservas**	**Pagos Efectivos[3]**
Funcionamiento[4]	130.520	102.597	3.203	102.332
Inversión	61.719	38.538	14.964	37.017
TOTAL	192.239	141.117	18.167	139.349

Fuente: Dirección General del Presupuesto, Dirección de Impuestos Nacionales y Tesorería General de la República.

[1] Corresponde a las apropiaciones definitivas a octubre 31, es decir, al presupuesto inicial más las adiciones netas (créditos menos contracréditos).
[2] Cifra provisional
[3] Cifras provisionales de la Tesorería General de la República
[4] Incluye Servicio de la Deuda.

Gastos

Tal como se puede observar en el Cuadro VII-2, los acuerdos de gastos aprobados a octubre 31 ascendían a $141.117 millones. La ejecución presupuestal es menos lenta que en el año anterior, especialmente en los gastos de inversión. Mientras que en octubre 31 de 1979 se había acordado el 65% de los gastos presupuestados, en el mismo período de este año se había acordado el 73.4% (Cuadro VII-3). Las adiciones presupuestales no superarán la cifra de $38.441 millones discutida en la pasada entrega de *Coyuntura Económica.*

El Gobierno está gastando más rápidamente tanto en funcionamiento como en inversión. Llegar a acordar el 98% de los gastos presupuestados es muy fácil.

El crédito externo se está utilizando y la tendencia a incrementar los gastos se puede acelerar hacia finales del año. Por lo tanto, ratificando lo anunciado en los pasados números de *Coyuntura Económica* de este año, el

CUADRO VII - 3

APROPIACION DEFINITIVA Y ACUERDOS DE GASTOS
A octubre 31, 1979 – 1980

(millones de pesos)

	A octubre 31–1979	A octubre 31–1980	Variación anual (%)
A. Apropiación Definitiva	147.359	192.239	30.4
1. Funcionamiento[1]	103.496	130.520	26.1
a. Presupuesto inicial	(84.164)	(115.818)	
b. Adiciones netas	(19.332)	(14.702)	
2. Inversión	43.863	61.719	40.7
a. Presupuesto inicial	(24.092)	(37.980)	
b. Adiciones netas	(19.771)	(23.739)	
B. Acuerdos de Gastos	95.981	141.117	47.0
1. Funcionamiento[1]	(74.829)	(102.579)	37.0
2. Inversión	(21.152)	(38.538)	82.2
C. Porcentaje Acordado de la Apropiación (B/A)	65.1	73.4	
1. Funcionamiento	72.3	78.6	
2. Inversión	48.2	62.4	

Fuente: Dirección General de Presupuesto y cálculos FEDESARROLLO

[1] Incluye Servicio de la Deuda Pública.

presupuesto actuará como factor expansionista.

Situación de Tesorería

La capacidad fiscal no parece muy buena como para terminar el año con una situación satisfactoria de Tesorería. Durante toda la vigencia de 1980, la presión de las exigibilidades ha sido mayor que las disponibilidades. El déficit entre enero y octubre ha sido del orden de los $1.500 millones en promedio. En lo que se refiere a pagos efectivos, la Tesorería ha hecho un esfuerzo para ponerse al día en sus exigibilidades de corto plazo. Vale la pena resaltar, la importancia que dentro de los pagos totales han alcanzado los gastos de inversión, especialmente en los Ministerios de Agricultura, Minas y Energía, Obras Públicas y Salud.

Si el Gobierno quiere presentar una situación favorable de Tesorería al finalizar esta vigencia de 1980, se verá obligado a movilizar recursos congelados en cuentas en el Banco de la República.

Presupuesto para 1981

El 20 de noviembre de 1980 era el último plazo que tenía el Congreso para expedir el Presupuesto Nacional y el de los establecimientos públicos nacionales. Por lo tanto los proyectos de presupuesto presentados por el Gobierno Nacional al Congreso para su estudio, se convierten en Ley de Presupuesto, dejando a un lado cualquier iniciativa de cambio que pudieran aportar los parlamentarios. Además, este hecho no permite que el Congreso pueda incluir sus partidas de apoyo a las regiones, más comúnmente conocidas como auxilios parlamentarios, que para 1981 se estimaban en 1.800 millones de pesos, cifra porcentualmente muy baja pero que en uno u otro grado otorgaban algún beneficio a las regiones. Sin embargo, el Gobierno tratará de incluir estos aportes a través de adicionales al presupuesto en el próximo año. Por lo tanto la Nación iniciará su vigencia con una presión para adicionar su presupuesto en esta cuantía.

Conclusión

Durante el período julio-octubre de 1980 la ejecución del gasto ha adquirido una dinámica mayor. El recaudo de los ingresos corrientes presenta un crecimiento bastante elevado y la utilización del crédito externo llega a un 65% de lo presupuestado. El Gobierno empieza a poner en marcha el plan de desarrollo y ello se refleja en las cifras de ejecución del gasto. Los gastos de inversión alcanzaron su mayor porcentaje de crecimiento en los últimos 3 años. De otro lado, la relación acuerdo de gastos/apropiación definitiva es también la más alta desde la vigencia de 1978. La situación de Tesorería continúa siendo deficitaria en octubre, y obligará al Gobierno a movilizar los recursos congelados en el Banco de la República para tratar de cubrir sus obligaciones.

Se mantiene la proyección efectuada por FEDESARROLLO en la *Coyuntura* de octubre, en lo que a la situación fiscal se refiere. Es decir, el presupuesto va a operar como un factor expansionista.

Moneda y Banca

Introducción

El control de la cantidad de dinero es un requisito fundamental para mantener un nivel razonable de inflación. La experiencia muestra que los procesos inflacionarios, con muy pocas excepciones, se han iniciado como resultado de una aceleración de la expansión monetaria. En los últimos meses se ha arreciado el debate sobre la conveniencia de una política monetaria restrictiva. Se aduce, con razón, que la política que se ha venido aplicando en los últimos dos años no ha tenido la incidencia deseada sobre la inflación, y en cambio, ha generado efectos negativos sobre la actividad económica. No siempre se advierte, sin embargo, que existen distintos procedimientos para controlar la oferta monetaria. Las políticas monetarias selectivas aplicadas en el pasado han sido más efectivas y han originado menos traumatismos que la política actual fundamentada en la liberación del sector financiero y en altas tasas de interés. No se puede ignorar, además, que el control monetario es solo uno de los instrumentos de una política de estabilización encaminada a reducir la inflación sin originar traumatismos en la producción. Los resultados dependen en un alto grado de la capacidad de coordinarla con la política de ingresos, la política cambiaria y la política fiscal. Y esta coordinación no se ha realizado en la forma adecuada. El ajuste del salario mínimo aprobado a principios de 1979 apuntaba en una dirección contraria a la expansión monetaria efectuada durante el primer semestre del mismo año. Las políticas de tasas de interés y de devaluación de la tasa de cambio aplicadas en el segundo semestre de 1979 no guardaban ninguna relación y provocaron una entrada masiva de capital especulativo. Y ahora la política fiscal no es consistente con la necesidad de ampliar el crédito del sector privado, mantener las tasas de interés dentro de niveles razonables y garantizar el control monetario.

Oferta Monetaria

En la última entrega de *Coyuntura Económica* se mostraba que las condiciones generales de la economía favorecían ampliamente el manejo monetario. En esa oportunidad también se celebraron las decisiones de la Junta Monetaria de reducir el encaje ordinario y el encaje de los depósitos a término, porque ello contribuía a ampliar el crédito bancario que estaba seriamente restringido, facilitaba la reducción de las tasas de interés y era congruente con el mantenimiento de una tasa de crecimiento de la oferta monetaria razonable. Se estimaba, después de contemplar la expansión de estas medidas, que la tasa de crecimiento de los medios de pago podía colocarse bajo condiciones normales alrededor de 18% al final del año. No dejamos, desde luego, de advertir que el impacto de estas medidas sobre el nivel general de tasas de interés se vería seriamente restringida por las determinaciones tomadas simultáneamente de elevar la tasa de interés del UPAC y de los depósitos de ahorro. Así mismo, advertimos que la política de expansión del crédito bancario, que era conveniente a todas luces, no era compatible con las políticas de gasto público del PIN y con el control monetario. Tenía sentido dentro del propósito de estabilización de precios solo en la medida en que se ejecutara una política fiscal austera.

La buena receptividad de las medidas de encaje ha estimulado el ánimo expansionista del Gobierno. Posteriormente la Junta Monetaria adoptó determinaciones que originaron una expansión monetaria significativa. La Resolución 52 de octubre 2 suspendió el sistema de certificados para las exportaciones de café. La Resolución 53 de octubre estableció un cupo de crédito a favor de FFA y del FFI. La Resolución 54 de octubre 15 autorizó al Banco de la República para descontar los préstamos que otorguen los establecimientos bancarios a las entidades del sector eléctrico para atender el servicio de la deuda externa.

Al mismo tiempo se ha venido acelerando el gasto público, cuya incidencia monetaria resulta muy difícil de analizar por los innumerables medios que se vienen utilizando para emitir y contraer simultáneamente. La emisión se efectúa por la conversión del crédito externo en pesos, por la baja amortización de la deuda y por los retiros de los depósitos de Tesorería registrados en diciembre de 1979. La contracción se realiza dejando de contabilizar como ingresos de contraloría el crédito externo, las utilidades de la cuenta especial de cambio y el impuesto de aduanas. Al contemplar estas fuentes de expansión en conjunto, se encuentra que el Gobierno ha sido hasta el momento neutral. De esa manera el gasto público ha dejado de ser un mecanismo contraccionista como se había previsto en entregas anteriores de *Coyuntura Económica.* El presupuesto nacional arrojará al final del año un déficit de caja en el sentido de que los gastos de funcionamiento y de inversión excederán los recaudos fiscales.

La expansión monetaria originada por las medidas monetarias antes anotadas y por la aceleración del gas-

to público en los últimos meses todavía no se observa claramente en las cifras monetarias. La tasa de crecimiento de los medios de pago ha fluctuado en lo corrido del presente semestre entre 17% y 21%. Es un margen aceptable que se ajusta adecuadamente a nuestras recomendaciones. Ocurre, sin embargo, que estos guarismos están seriamente afectados por factores contables. Los medios de pago se elevaron artificialmente entre octubre y finales de diciembre de 1979 porque el Gobierno, a raíz de la huelga del Ministerio de Hacienda, mantuvo una cuantía significativa de los recaudos como depósitos en el Banco Cafetero. Luego en diciembre cuando dichos depósitos pasaron al Banco de la República y se estabilizaron en la base monetaria la tasa de crecimiento cayó drásticamente. Este año ocurrirá lo contrario. La tasa de crecimiento de los medios de pago brincará fuertemente en la misma fecha y se situará alrededor de 27%. La autoridad monetaria tratará de corregir esta situación y aminorar el desbordamiento monetario, elevando la tasa de interés de los títulos de participación. De esa manera se neutralizarán las acciones que se han venido tomando en los últimos meses para ampliar el crédito al sector privado. La tendencia alcista de las tasas de interés se recrudecerá acentuando los fenómenos de desplazamiento de depósitos y de desestímulo a la inversión que se han señalado reiteradamente.

Lo anterior nos obliga a ser repetitivos: no se ha logrado una regulación adecuada de los flujos monetarios a lo largo del tiempo. En unas épocas se restringe más de lo necesario y en otras se expande más de lo conveniente. Es un comportamiento que solo puede explicarse por errores de previsión que, al parecer, son introducidos por el desorden fiscal. Evidentemente no es fácil programar la política monetaria cuando el Gobierno está en condiciones de retirar más de $20.000 millones congelados en el Banco de la República y se enfrenta a una estructura presupuestal en donde las apropiaciones exceden ampliamente los ingresos fiscales.

Lo cierto es que los resultados monetarios al final del año no se ajustarán a los anuncios ni a los deseos del gobierno. La tasa de crecimiento de los medios de pago se situará alrededor de 28% en diciembre.

Precios

La política de estabilización no ha dado mayores frutos hasta el momento. El índice de precios del consumidor obrero aumentó 24.6% entre enero y noviembre y seguramente se colocará en diciembre alrededor del 25% previsto en las entregas de *Coyuntura* de julio y octubre.

En el Cuadro VIII-1 se observa que los alimentos es el componente del índice que ha experimentado el mayor crecimiento. El desempeño insatisfactorio de la producción agrícola y la elevación de costos que se ilustró en el capítulo sobre el sector agropecuario ha tenido una contribución importante en el alto ritmo inflacionario.

CUADRO VIII-1

INDICE NACIONAL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR

	NIVEL DE INGRESOS BAJOS (OBREROS)						NIVEL DE INGRESOS MEDIOS (EMPLEADOS)					
	Mensuales		En año corrido		En año completo		Mensuales		En año corrido		En año completo	
	1979	1980	1979	1980	1979	1980	1979	1980	1979	1980	1979	1980
			TOTAL						TOTAL			
Ene.	3.5	2.3	3.5	2.3	20.9	28.3	3.0	2.5	3.0	2.5	21.7	25.9
Feb.	1.7	1.0	5.3	3.3	21.3	27.4	2.0	1.2	5.1	3.8	22.2	24.9
Mar.	4.1	2.1	9.6	5.5	22.3	24.9	4.0	2.0	9.3	5.8	23.1	22.5
Abr.	2.0	4.2	11.8	9.9	22.7	27.5	1.6	3.1	11.0	9.1	23.3	24.3
May.	2.3	3.6	14.4	13.8	22.7	29.1	1.8	3.3	13.0	12.6	22.8	26.1
Jun.	1.8	1.4	16.5	15.3	21.9	28.5	1.2	1.0	14.4	13.8	21.4	25.8
Jul.	1.1	0.8	17.8	16.3	23.7	28.1	1.7	1.5	16.3	15.4	23.2	25.5
Ago.	1.9	0.8	20.0	17.2	26.1	26.8	1.5	0.9	18.1	16.4	24.4	24.7
Sep.	2.2	1.7	22.6	19.2	28.4	26.2	2.2	1.5	20.7	18.2	26.4	23.9
Oct.	1.5	2.2	24.5	21.8	27.7	27.0	1.0	2.3	21.9	20.9	25.3	25.4
Nov.	2.7	2.3	27.8	24.6	29.2	26.5	2.0	2.0	24.3	23.2	25.9	25.4
Dic.	1.6		29.8		29.8		1.8		2.65		26.5	
			ALIMENTOS						ALIMENTOS			
Ene.	4.5	2.9	4.5	2.9	16.2	30.0	4.6	2.9	4.6	2.9	17.9	29.9
Feb.	1.5	−0.1	6.1	2.8	17.6	28.0	2.5	1.0	7.2	3.9	20.4	28.0
Mar.	3.8	1.8	10.1	4.7	18.5	25.6	3.6	2.0	11.1	5.9	21.2	25.9
Abr.	3.4	6.7	13.8	11.7	20.2	29.6	3.1	5.4	14.5	11.7	22.7	28.8
May.	2.1	3.9	16.2	16.0	19.2	31.8	1.4	3.4	16.1	15.4	21.2	31.4
Jun.	2.2	1.4	18.8	17.6	19.0	30.7	1.8	1.2	18.2	16.8	20.5	30.5
Jul.	−0.1	0.0	18.7	17.6	21.0	30.8	1.1	1.2	19.5	18.2	22.9	30.7
Ago.	1.8	0.0	20.8	17.6	24.5	28.6	1.8	0.3	21.7	18.6	26.0	28.8
Sep.	2.0	1.5	23.2	19.3	27.5	27.9	2.5	1.7	24.8	20.6	29.2	27.6
Oct.	1.8	2.2	25.4	21.9	26.9	28.4	1.2	2.3	26.3	23.4	28.1	29.1
Nov.	3.1	2.2	29.3	24.5	30.1	27.2	2.1	2.0	28.9	25.9	29.9	29.0
Dic.	2.2		32.1		32.1		2.5		32.1		32.1	
			VIVIENDA						VIVIENDA			
Ene.	3.5	1.7	3.5	1.7	28.7	25.3	3.2	2.2	3.2	2.2	24.9	19.6
Feb.	0.7	2.2	4.2	4.0	26.9	27.3	0.3	1.0	3.5	3.1	23.5	20.4
Mar.	3.9	2.5	8.3	6.6	27.6	25.5	3.1	1.4	6.7	4.6	24.1	18.5
Abr.	0.3	1.8	8.6	8.5	26.4	27.4	0.4	2.0	7.1	6.7	22.8	20.4
May.	3.3	3.3	12.2	12.1	27.9	27.4	2.7	2.9	10.0	9.8	23.5	20.5
Jun.	1.6	1.7	4.0	14.0	28.5	27.5	0.9	0.9	11.0	10.8	23.3	20.5

(Continuación)

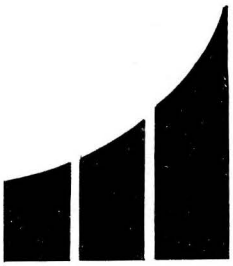
CUADRO VIII-1

INDICE NACIONAL DE PRECIOS AL CONSUMIDOR

	NIVEL DE INGRESOS BAJOS (OBREROS)						NIVEL DE INGRESOS MEDIOS (EMPLEADOS)					
	Mensuales		En año corrido		En año completo		Mensuales		En año corrido		En año completo	
	1979	1980	1979	1980	1979	1980	1979	1980	1979	1980	1979	1980
Jul.	1.8	2.4	16.1	16.8	28.0	28.3	1.0	2.0	12.1	13.0	21.5	21.8
Ago.	1.9	1.5	18.3	18.6	29.7	27.8	0.5	1.5	12.7	14.7	21.7	23.0
Sep.	2.5	2.5	21.2	21.6	30.2	27.9	2.0	1.4	15.0	16.3	22.0	22.2
Oct.	1.7	2.3	23.3	24.4	30.5	28.6	1.0	2.3	16.2	19.0	22.1	23.8
Nov.	2.2	2.4	26.0	27.4	27.9	29.0	2.0	1.8	18.5	21.2	20.4	23.5
Dic.	1.2		27.5		27.5		1.9		20.8		20.8	
	VESTUARIO						VESTUARIO					
Ene.	0.9	0.8	0.9	0.8	27.2	25.4	0.9	0.9	0.9	0.9	28.0	25.1
Feb.	3.5	2.1	4.4	2.9	24.6	23.8	3.1	1.8	4.0	2.7	24.0	23.6
Mar.	3.0	1.4	7.5	4.4	27.4	21.9	2.7	1.3	6.8	4.1	26.2	21.9
Abr.	2.4	1.5	10.1	5.9	27.1	20.7	1.9	1.6	8.8	5.8	26.1	21.6
May.	1.6	1.8	11.9	7.8	27.0	20.9	2.2	2.4	11.2	8.3	26.4	21.9
Jun.	1.6	1.7	13.7	9.6	26.9	21.0	1.5	1.3	12.9	9.8	26.1	21.6
Jul.	1.1	0.7	14.9	10.4	27.4	20.6	1.3	0.9	14.4	10.8	27.3	21.2
Ago.	2.6	1.4	17.9	12.0	27.0	19.2	2.0	1.5	16.7	12.5	26.0	20.6
Sep.	2.5	1.0	20.8	13.1	29.3	17.5	2.5	1.0	19.6	13.6	28.6	18.8
Oct.	1.2	1.4	22.3	14.7	28.7	17.7	1.3	1.1	21.2	14.9	28.1	18.6
Nov.	1.1	1.9	23.6	16.8	27.0	18.6	2.1	2.4	23.7	17.7	26.9	19.0
Dic	1.5		25.5		25.5		1.1		25.1		25.1	
	MISCELANEO						MISCELANEO					
Ene.	0.8	2.0	0.8	2.0	27.4	28.4	0.7	3.1	0.7	3.1	26.2	27.6
Feb.	4.2	2.0	5.0	4.0	30.0	25.7	3.2	1.9	3.9	5.1	26.7	26.0
Mar.	5.6	2.6	10.9	6.7	30.2	22.1	6.4	3.1	10.5	8.3	28.0	22.1
Abr.	0.2	0.5	11.1	7.2	28.9	22.5	0.1	0.7	10.6	9.0	27.0	22.8
May.	1.5	3.5	12.8	11.0	30.4	24.8	1.4	3.7	12.2	13.0	27.9	25.5
Jun.	1.1	0.4	14.0	11.3	25.1	23.9	0.7	0.7	13.0	13.8	24.4	25.5
Jul.	3.9	1.1	18.5	12.5	29.5	20.5	3.2	1.2	16.6	15.2	27.3	23.1
Ago.	2.5	2.1	21.5	14.9	30.2	20.0	2.0	1.2	18.9	16.5	27.3	22.1
Sep.	1.6	1.2	23.4	16.3	30.3	19.6	2.0	1.4	21.3	18.1	27.5	21.4
Oct.	0.4	2.3	23.9	19.0	27.9	21.9	0.6	2.6	22.0	21.3	26.0	23.9
Nov.	2.0	2.4	26.4	21.9	29.6	22.4	1.6	1.8	24.0	23.5	26.8	24.1
Dic.	0.4		26.9		26.9		0.5		24.6		24.6	

Fuente: Banco de la República, Investigaciones económicas.

FEDESARROLLO



DIEZ AÑOS DE LABORES 1970 - 1980

Diseño – Diagramación: María Claudia Bueno, Textos: Elsa de Cortés

BANCO INTERNACIONAL DE COLOMBIA
BANCO INTERNACIONAL DE COLOMBIA

Un banco de hoy con experiencia de años



BANCO INTERNACIONAL DE COLOMBIA

NUESTRAS SUCURSALES

BOGOTA – MEDELLIN – CALI – BARRANQUILLA – CARTAGENA – CUCUTA
BUCARAMANGA – VILLAVICENCIO – PEREIRA

BANCO INTERNACIONAL DE COLOMBIA
BANCO INTERNACIONAL DE COLOMBIA
BANCO INTERNACIONAL DE COLOMBIA
BANCO INTERNACIONAL DE COLOMBIA
BANCO INTERNACIONAL DE COLOMBIA
BANCO INTERNACIONAL DE COLOMBIA
BANCO INTERNACIONAL DE COLOMBIA
BANCO INTERNACIONAL DE COLOMBIA

Autorización: D-B-3853. Superbancaria

"**FEDESARROLLO** es una fundación privada, independiente, sin ánimo de lucro, dedicada a la investigación no partidista en los campos de economía, ciencia política, historia, sociología, administración pública y derecho. Sus principales propósitos son contribuír al desarrollo de políticas acertadas en los campos económico y social, promover la discusión y comprensión de problemas de importancia nacional, y publicar y difundir análisis originales sobre fenómenos económicos y sociopolíticos, nacionales y latinoamericanos que sirvan para mejorar la calidad de la educación superior".

Declaración de principios de FEDESARROLLO
Consejo Directivo, Febrero 7 de 1979

PRESENTACION



Por su naturaleza y su concepción **FEDESARROLLO** ha participado en el proceso de desarrollo colombiano a través de la investigación económica y social, y como mecanismo de comunicación entre los investigadores y la comunidad.

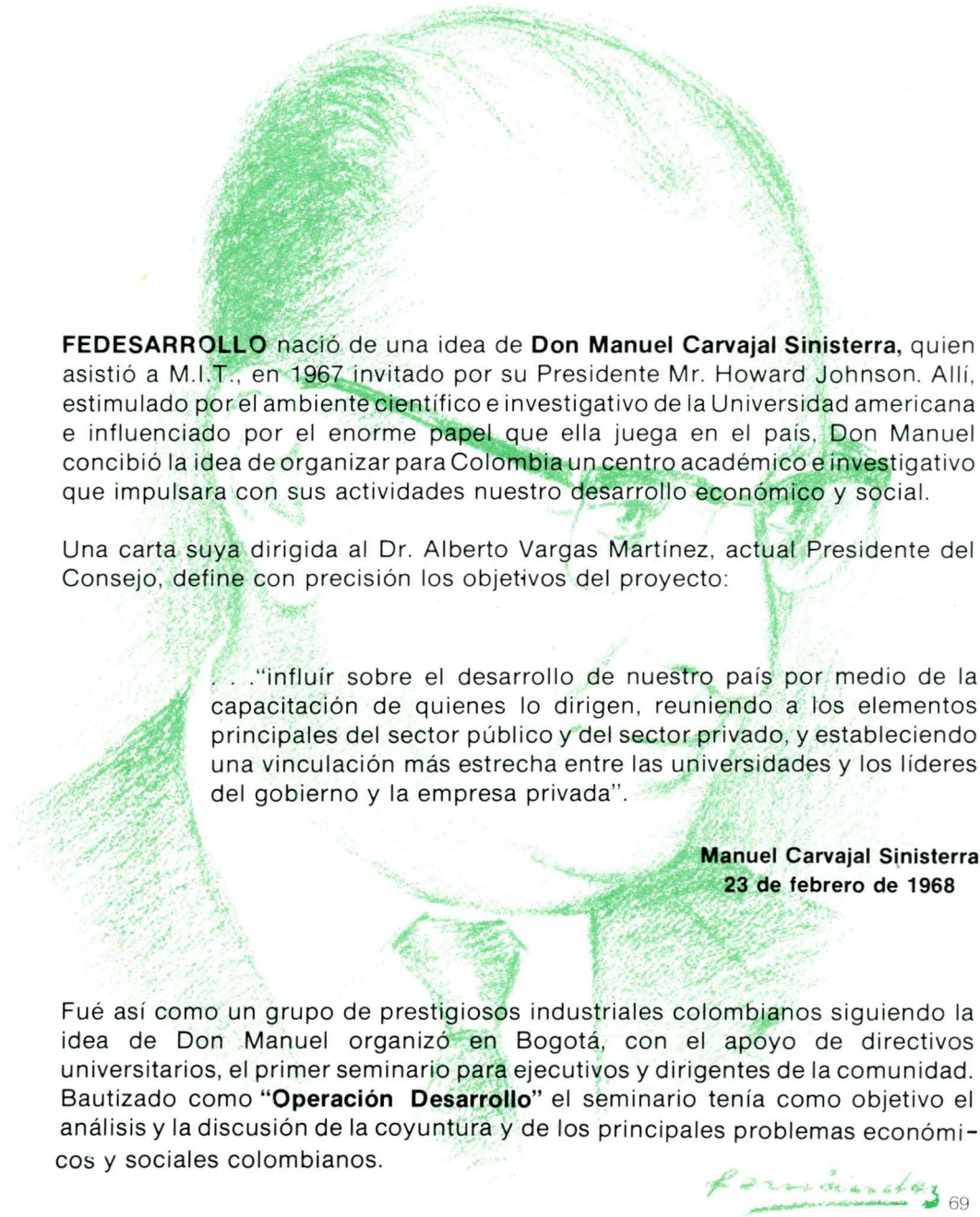
"Coyuntura Económica" y las publicaciones de **FEDESARROLLO** se han convertido en materiales de texto indispensables para el sector académico e investigativo. Con este aporte, **FEDESARROLLO** contribuye a contrarrestar los efectos de fenómenos tales como la falta de continuidad de la investigación en las Ciencias Sociales debido a la politización de la Universidad, las repetidas crisis de los centros educativos de nivel superior y la falta de información sobre los principales aspectos de la vida económica del país.

FEDESARROLLO ha mantenido su prestigio nacional e internacional gracias a la calidad y a la objetividad de sus puntos de vista. La Fundación permanece independiente tanto de los grupos de interés como del gobierno, para ofrecer con espíritu de servicio público información clara e imparcial, libre de ánimo partidista. A través de Coyuntura, **FEDESARROLLO** formula periódicamente un exámen crítico de la política económica nacional contribuyendo a elevar el nivel de debate y a estimular al gobierno para que la información económica se presente en forma más completa.

La estructura de **FEDESARROLLO** ha permitido una alta productividad. La entidad presenta hoy un satisfactorio balance de más de 130 investigaciones y publicaciones cuyos resultados se han incorporado a una década de decisiones de política económica en Colombia.

Miguel Urrutia Montoya

ORIGEN DE FEDESARROLLO



FEDESARROLLO nació de una idea de **Don Manuel Carvajal Sinisterra,** quien asistió a M.I.T., en 1967 invitado por su Presidente Mr. Howard Johnson. Allí, estimulado por el ambiente científico e investigativo de la Universidad americana e influenciado por el enorme papel que ella juega en el país, Don Manuel concibió la idea de organizar para Colombia un centro académico e investigativo que impulsara con sus actividades nuestro desarrollo económico y social.

Una carta suya dirigida al Dr. Alberto Vargas Martínez, actual Presidente del Consejo, define con precisión los objetivos del proyecto:

> . . ."influir sobre el desarrollo de nuestro país por medio de la capacitación de quienes lo dirigen, reuniendo a los elementos principales del sector público y del sector privado, y estableciendo una vinculación más estrecha entre las universidades y los líderes del gobierno y la empresa privada".
>
> **Manuel Carvajal Sinisterra**
> **23 de febrero de 1968**

Fué así como un grupo de prestigiosos industriales colombianos siguiendo la idea de Don Manuel organizó en Bogotá, con el apoyo de directivos universitarios, el primer seminario para ejecutivos y dirigentes de la comunidad. Bautizado como **"Operación Desarrollo"** el seminario tenía como objetivo el análisis y la discusión de la coyuntura y de los principales problemas económicos y sociales colombianos.

A los salones de la convulsionada Universidad Nacional de 1968, asistían los altos representantes del gobierno, la industria, la banca, el comercio, las organizaciones sindicales y el clero. En largas sesiones dirigidas por especialistas del M.I.T., los asistentes profundizaban en el tratamiento de los principales problemas nacionales, y buscaban soluciones a los mismos. El éxito del primer seminario y la motivación que despertó entre los dirigentes tanto del sector empresarial como del gobierno llevó a los organizadores a realizar estos seminarios en forma sucesiva.

Surgió entonces la necesidad de adoptar una organización formal para que el proyecto tuviera una estructura legal y administrativa que le permitiera funcionar en forma constante, y realizar directamente o en asocio con los centros de educación superior, investigaciones sobre problemas, de interés nacional.

Así nace entonces, la **Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo, FEDESARROLLO,** entidad privada sin ánimo de lucro, con el objetivo primordial de "fomentar directa o indirectamente el adelanto científico cultural, y la educación superior, orientándolos hacia el desarrollo económico y social del país".

El primer Consejo Directivo de la Fundación estuvo constituído así:

Manuel Carvajal S. Presidente
Gastón Abello
Ignacio Betancur C.
Enrique Caballero
Jorge Cárdenas
José Alejandro Cortés
Carlos J. Echavarría
Luis Escobar
Mario Galán Gómez
José Gómez Pinzón
Carlos Haime
Rodrigo Llorente
Alvaro Hernán Mejía
Jorge Mejía Salazar
José V. Mogollón
Oliverio Phillips M.
Andrés Restrepo P.
Alberto Vargas M.

El Doctor Alberto Montañéz Peña actuó como director encargado de la Fundación y Secretario ad-hoc en los trámites iniciales.

El 6 de Agosto de 1970 se obtuvo la Personería Jurídica de la Entidad, y a continuación el Consejo nombró como primer Director Ejecutivo al Doctor Rodrígo Botero Montoya. Empezó entonces la labor de **FEDESARROLLO** como primer centro independiente de investigaciones económicas y sociales en Colombia.

En aquella época, el país contaba con escaso número de profesionales especializados en las ciencias sociales. Aunque en las Universidades se habían iniciado algunas investigaciones importantes, la comunicación entre los investigadores y la comunidad era deficiente. Resultaba extremadamente difícil la obtención de recursos para financiar investigaciones. Además, era preciso vencer el escepticismo y la desconfianza de nuestro medio hacia la verdadera

función investigativa. Por ello, los primeros años de **FEDESARROLLO** fueron de trabajo intenso y difícil. Sin embargo, fué posible con los resultados de la labor realizada llegar a múltiples sectores de la comunidad y demostrar no solo la calidad de los estudios sino la independencia de la entidad.

Esta independencia de **FEDESARROLLO** ha sido una de sus características constantes. Con recursos de muy diversas fuentes la entidad realiza investigaciones sobre los temas que considera prioritarios en el tratamiento de los problemas nacionales. Los resultados de todas sus investigaciones se publican y difunden sin restricción diferente a la objetividad y a la calidad del análisis.

En forma simultánea a las primeras actividades investigativas se inició la publicación trimestral de **"COYUNTURA ECONOMICA"** La revista obedecía al interés de **FEDESARROLLO** por establecer canales de comunicación con la comunidad, contribuír al análisis de la coyuntura, y elevar el nivel del debate sobre temas económicos en la opinión pública colombiana.

FEDESARROLLO vinculó desde sus inicios a un grupo serio y altamente calificado de especialistas en diferentes áreas. Así la fundación se fué consolidando hasta desarrollar la capacidad propia de investigación que la distingue.

El Dr. Botero orientó la institución hasta 1974. Desde este año hasta 1977 le correspondió la Dirección Ejecutiva al Dr. Roberto Junguito Bonnet, y desde entonces hasta la fecha la ocupa el Dr. Miguel Urrutia Montoya.

1973: Año de las Oportunidades Desaprovechadas: Fedesarrollo

La inadecuada política económica que se puso en vigor durante 1973, hizo de este el año de las oportunidades desaprovechadas.

La afirmación se hace en el último número de la publicación "Coyuntura Económica", elaborado y divulgado por la Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo, Fedesarrollo

insatisfactoria... El desmesurado crecimiento en el nivel de precios que sufrió el país en 1973 tuvo su origen primordialmente en factores internos, en especial en una política económica gubernamental que al menos hasta abril del año pasado, era abiertamente inflacionaria.

—El problema monetario tuvo su origen en una política financiera heterodoxa que acudió

taria

a eco

Fedesarrollo contra centros comerciales

CARTAGENA, Agosto 16 (CIEP).- (Del enviado especial Jairo Jalil).- La Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo (Fedesarrollo) consideró como equivocada para el medio colombiano la estructura moderna de los grandes "Shopping Center" condi-

Prevén Mayor Costo de Vida en 1980

Controlar precios de mayoristas

Fenalco apoya tesis de Fedesarrollo



Miguel Urrutia

CARTAGENA, Agosto 16 (CIEP).-(Del enviado especial, Jairo Jalil).- La Federación Nacional de Comerciantes (Fenalco) y el gobierno nacional, a través del doctor Miguel Urrutia Montoya, coinciden en que es necesario controlar los precios de mayoristas para evitar que continúe el alza en el costo de la vida.

Así lo manifestó el presidente de Fenalco, doctor Jaime Ayala Barrera, quien dijo que "hay evidencia de que el sector agropecuario registró un crecimiento de solo 2.2 por ciento con respecto a 1972.

—El estancamiento en la producción distinta del café explica el comportamiento de los precios de alimentos durante el año. Con un crecimiento en la población de 2.5 por ciento en el año y un incremento en el ingreso per cápita del consumidor del orden de 4 por ciento, se ha requerido un aumento en la producción

comercio detallista y entrega: En este punto, dijo el doctor Ayala Barrera, "Dado el carácter competitivo del comercio al detal plan de lo lógico es que el precios cuando sea conveniente establecerlo, se efectúe exclusivamente a nivel de productores mayoristas.

Al referirse a la generalizada de que en la cialización son altos, la existencia de un número de intermediarios. Urrutia Montoya explicó que "no hay evidencia de que

Las exportaciones clandestinas aumentaron 57.8% en la década del 70

El origen del fenómeno fue expuesto por Roberto Junguito Bonett

Desempleo del 14.5% para 1975 Prevé Fedesarrollo

Por JORGE TELLEZ

El desempleo abierto llegaría en julio al 14 por ciento, según

Advierte que si el Gobierno celebración de la producción en los sectores arriba mencionados, Fedesarrollo

Análisis de diez años hace Fedesarrollo ante el evento

.- Que la organización de tribución facilite el conno de bienes nacionales y le

ARMENIA, febrero 7. (

Crític

ANIF

Política Monetaria y Fedesarrollo

Denuncia Fedesarrollo

Hay política económ sin elementos de juic

Técnicos de la Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo (Fedesarrollo) denunciaron que protecciónista, que bien pod arancel de aduanas y la tasa

—Tampoco se justifica damente con el subsidio a constituido por el Certifica butario, CAT, dada la sit precios internacionale "Fedesarrollo" estima que costo fiscal del orden de $ 2.40 las necesidades fiscales para

colombiana está trabajando a su capacidad plena y "en estas condiciones, cualquier aumento en la oferta mo-

"Así, para este propósito es conveniente adoptar políticas alternativas, por ejemplo, la monetaria".

trializacion de zación de neral) y se las perspect

perspectivas para nala Fedesarrollo

ACTIVIDADES

FEDESARROLLO realiza en forma simultánea varias actividades complementarias a su labor básica de investigación económica y social.

En el área de publicaciones **FEDESARROLLO** realiza una importante labor tanto con la publicación trimestral de **COYUNTURA ECONOMICA,** como en la difusión constante de los resultados de las investigaciones desarrolladas en la entidad a través de libros, textos académicos, folletos, informes y documentos varios.

Con el propósito de aportar información indispensable para la toma de decisiones, **FEDESARROLLO** hace las encuestas industrial y de opinión empresarial. También realiza en varias ciudades del país los seminarios conocidos como **"Operación Desarrollo",** en los que se discuten con empresarios y sindicalistas los problemas de actualidad económica.

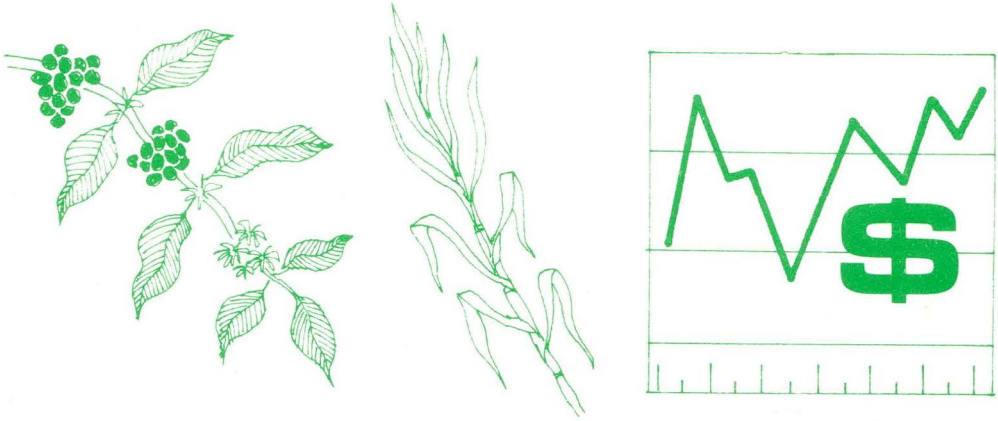
Además de las descritas, **FEDESARROLLO** realiza una serie de actividades complementarias al trabajo propiamente investigativo. Los miembros de la fundación están en permanente contacto con entidades nacionales e internacionales dedicadas a la investigación, con las universidades nacionales y extranjeras, con entidades públicas y privadas para reunir esfuerzos en el estudio de los temas de interés común.

Igualmente a **FEDESARROLLO** acuden investigadores y estudiantes nacionales y del exterior en busca de asesoría y consulta para sus estudios. La entidad ofrece diversas oportunidades para la mejor comprensión de los problemas nacionales a través de conferencias, ruedas de prensa, y discusiones de grupo en donde se difunden los resultados de la tarea investigativa.

...**(FEDESARROLLO)** "una institución que, a través fundamentalmente de la calidad intelectual y la independencia de sus contribuciones, tiene ganado, en Colombia y en el exterior, un respeto que compartimos plenamente".

Albert O. Hirschman y Guillermo O'Donnell
informe para la Fundación Ford a raíz de la
evaluación de FEDESARROLLO
Bogotá, junio 1979

LA INVESTIGACION EN FEDESARROLLO



En 10 años de labores, **FEDESARROLLO** ha cumplido una importante trayectoria en la investigación económica y social en el país. Indiscutiblemente los resultados de sus investigaciones han llenado claros vacíos en el estudio del desarrollo colombiano y han contribuído a orientar la discusión sobre los problemas públicos.

Las áreas prioritarias para la investigación en **FEDESARROLLO** han sido la economía agrícola, la política económica, la política de comercio exterior, la ciencia política, el desarrollo regional y urbano, y los problemas del desarrollo económico colombiano.

En el campo de la economía agrícola se han elaborado estudios sobre la política general del sector y estudios específicos sobre el café, la caña de azúcar, el arroz, etc. Entre ellos se destaca el estudio sobre **"La Economía Cafetera Colombiana"** como la primera publicación que reúne todos los temas sobre la producción y la política cafetera interna así como los principales aspectos del mercado internacional del grano.

En la investigación titulada **"Las industrias azucarera y panelera en Colombia"** se analizó la situación contemporánea de la industria y se hicieron proyecciones que a la postre han resultado ajustadas a la realidad. Por primera vez en Colombia se recomendó la creación de los fondos de estabilización para productos agrícolas de exportación, idea que tuvo muy buena acogida y se tradujo en decisiones de política. El siguiente fué el testimonio del Presidente de la Asociación Colombiana de Cultivadores de Caña de Azúcar de la época:

"El presente estudio constituye, sin duda, uno de los más completos y rigurosos que se hayan hecho hasta el momento sobre los aspectos generales de las industrias del azúcar y la panela en el país, y, aunque fué acordado y financiado por la Asociación de Cultivadores de Caña de Azúcar de Colombia, Asocaña, no representa el pensamiento oficial de la Industria Azucarera Nacional, la cual tiene, por el contrario, diferencias, reservas y observaciones críticas de importancia a algunos aportes sustantivos del brillante trabajo realizado por **FEDESARROLLO**.

Rodrigo Escobar Navia
Presidente
Asocaña. 1976

En el campo de la política económica en general, **FEDESARROLLO** ha efectuado investigaciones que van desde el análisis de la política de seguridad social hasta la formulación de críticas a los planes de desarrollo nacional. El libro de texto sobre **"Lecturas de Desarrollo Económico"** contiene diversos ensayos sobre las políticas sectoriales, y ha sido material obligado en los cursos de economía.

Otro texto valioso para los centros universitarios ha sido el de **"Moneda y Banca"** que tiene varios trabajos de investigadores de la entidad sobre economía monetaria.

FEDESARROLLO ha sido pionera en las investigaciones sobre el gasto público; los trabajos en este campo demostraron por primera vez cuánto depende la inversión pública del endeudamiento externo del Gobierno.

También el sector externo ha sido una de las áreas de mayor concentración de estudios por parte de **FEDESARROLLO.** Fuera de un análisis pormenorizado de la historia del comercio exterior en el siglo XX, se han hecho investigaciones sobre la relación entre tasa de cambio y exportaciones, niveles de protección efectiva, criterios para promover las exportaciones, comercio con los países del Caribe y los países socialistas. Además, **FEDESARROLLO** efectuó la primera evaluación del impacto del Grupo Andino sobre el comercio colombiano y diversos estudios relacionados con la integración.

Los fenómenos políticos también han sido de interés para los investigadores de **FEDESARROLLO**. Así se ha explorado la naturaleza de la afiliación a los partidos políticos, las formas y determinantes de la participación electoral, las actividades de los gremios y sindicatos como grupos de presión, el crecimiento de la burocracia, y los factores que más inciden en la actividad huelguística de los últimos lustros.

En cuanto al estudio de las instituciones gubernamentales y los procesos de gobierno, **FEDESARROLLO** ha emprendido entre sus trabajos algunos relacionados con el papel de las empresas estatales y la descentralización administrativa y un importante exámen crítico sobre el pensamiento y la obra de gobierno de Alfonso López Michelsen.

Sobre desarrollo regional se han realizado varios proyectos. Actualmente se adelanta una investigación sobre los problemas de desarrollo del antiguo Caldas, proyecto que tiene la virtud de haber sido ideado y financiado por instituciones de los departamentos de Caldas, Risaralda y Quindío.

En el aspecto urbano la investigación se ha concentrado en los sectores no formales de la economía. Entre otros, se han efectuado estudios sobre el régimen legal y las características socio-económicas de las urbanizaciones piratas y la estructura y funcionamiento del transporte de autobuses públicos en Bogotá.

El producto de la labor investigativa de **FEDESARROLLO** se manifiesta en el registro de publicaciones que aparece al final de éste informe.

"COYUNTURA ECONOMICA"



Una de las tareas más importantes de **FEDESARROLLO** es la publicación trimestral de **COYUNTURA ECONOMICA,** la cual ha aparecido ininterrumpidamente desde Abril de 1971.

A través de COYUNTURA, **FEDESARROLLO** se ha proyectado hacia la comunidad y ha contribuído al estudio de las políticas de desarrollo.

Periódicamente la revista incluye un análisis independiente de la situación y las perspectivas de la economía nacional, y varios artículos originales sobre los temas que investiga la fundación, o de profesionales independientes. Tanto por la información que ofrece como por la posición crítica y objetiva de sus puntos de vista, **COYUNTURA** cumple una importante función en el debate de los temas coyunturales.

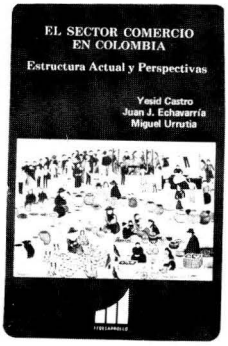
Un número anual está dedicado al análisis de las economías de los países que componen el Grupo Andino, lo cual ha permitido establecer relaciones con centros análogos en varios países.

La publicación se distribuye nacional e internacionalmente con una circulación de 1.500 ejemplares.

"La mayor producción en 1975 se explica principalmente por el aumento de la superficie cultivada, y, en menor grado por un incremento de los rendimientos por hectárea ya que en este año se presentaron disminuciones absolutas o aumentos muy leves con respecto al año anterior, salvo casos excepcionales, como la soya, el café y la caña para panela. No es imposible como lo anota la última entrega de la revista **"Coyuntura Económica"** de **FEDESARROLLO** que el alto índice de crecimiento en el área cultivada se deba en parte a la aplicación de la renta presuntiva, consagrada en la última reforma tributaria".

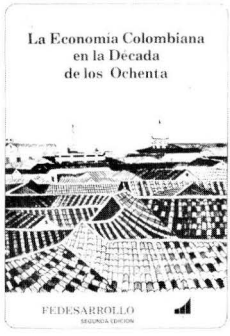
Alfonso López Michelsen
Discurso pronunciado al instalar el XVIII Congreso Agrario Nacional, el 13 de noviembre de 1975, siendo Presidente de la República.

PUBLICACIONES









En forma paralela a la edición de la revista COYUNTURA ECONOMICA, la Fundación ha desarrollado un amplio programa de publicaciones técnicas. En éstas se divulgan los resultados de las investigaciones que se realizan en **FEDESARROLLO**; de otra parte se difunden documentos de destacados autores tanto nacionales como extranjeros, en los que se estudian temas económicos y sociales relacionados con la situación del país. Esta labor, ha proyectado las actividades de **FEDESARROLLO** hacia diferentes sectores, en especial hacia las universidades y hacia los organismos y entidades interesadas en el desarrollo del país.

El anexo al final de éste informe recopila las publicaciones de **FEDESARROLLO**, incluyendo el producto de las investigaciones elaboradas por los miembros de la entidad.

"Pensamos que ha llegado el momento en que el país debe adoptar resoluciones claras y precisas sobre problemas tales como el crecimiento y la distribución espacial de la población, el ordenamiento urbano, el uso de los recursos energéticos, y la canalización de sus recursos de ahorro e inversión hacia aquellas actividades que la comunidad entera considere más beneficiosas en términos de las metas establecidas de bienestar colectivo.

Dentro de este orden de ideas, y con el objeto de aportar elementos de juicio para un amplio análisis de los problemas de la economía colombiana por parte de todos aquellos que de un modo u otro deben participar en su solución, el Banco de Bogotá escogió a **FEDESARROLLO** a finales del año de 1977 para la elaboración de un estudio orgánico de la economía colombiana y de sus perspectivas en la próxima década, dejando en total libertad a los autores para expresar sus opiniones sobre el desarrollo del país".

Jorge Mejía Salazar
Presidente Banco de Bogotá (Presentación del libro "La Economía Colombiana en el Década de los 80").

"OPERACION DESARROLLO" -SEMINARIOS-

Manteniendo la actividad que le dió origen, **FEDESARROLLO** realiza como una de sus actividades regulares los seminarios denominados **OPERACION DESARROLLO.** Estos foros han tenido como objetivo la promoción del desarrollo colombiano a través de la capacitación de los dirigentes de organizaciones tanto públicas como privadas. En los seminarios, conformados por una serie de conferencias y discusiones, se tratan los temas más relevantes de la problemática propia del desarrollo colombiano. Las investigaciones realizadas en **FEDESARROLLO** sirven de base para el estudio de las situaciones y perspectivas propias de los diversos sectores de la economía, y finalmente para el análisis de las políticas gubernamentales.

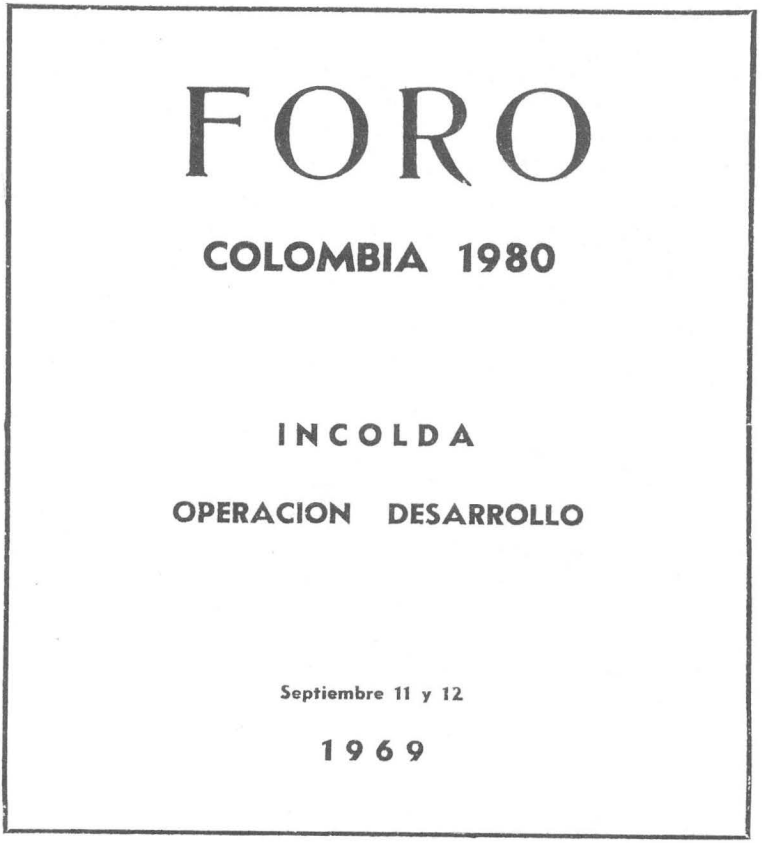
A través de **OPERACION DESARROLLO,** la Fundación proyecta a la comunidad nacional los resultados de su labor investigativa y aporta valiosa información y elementos de juicio útiles para todos los que se interesan en el proceso de desarrollo de Colombia. Los seminarios se han realizado en Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga, Manizales y otras importantes ciudades del país. A ellos asisten representantes de los gremios, la industria, la banca, el comercio, el clero, las fuerzas armadas y las organizaciones sindicales.

Como nota curiosa vale la pena recordar que uno de los seminarios de Operación Desarrollo realizado en Septiembre de 1969 con el apoyo de INCOLDA, se denominó **"FORO COLOMBIA 1980".**

El seminario, bajo la dirección del doctor Robert Schnyder, un destacado sicólogo suizo, experto en Planeación a largo plazo y asesor de empresas europeas, se proponía analizar diversos aspectos de la situación nacional para 1980 entre ellos el desarrollo demográfico, las necesidades básicas, el desarrollo sectorial, el comercio exterior, el desarrollo científico y tecnológico, las comunicaciones y las estructuras institucionales.

Conservando ese antiguo interés por la planeación prospectiva, **FEDESARROLLO** ha realizado importantes estudios entre los cuales se destaca **"La Economía Colombiana en la Década de los 80",** publicado diez años después del Foro mencionado.

Además de los tradicionales seminarios de **"Operación Desarrollo",** la fundación realiza seminarios sobre temas específicos. En varias ocasiones se han reunido expertos nacionales y extranjeros para debatir temas de interés nacional como las posibles alternativas de solución al transporte masivo, la economía agrícola, y la historia económica de Colombia. Los trabajos presentados en los seminarios son publicados posteriormente por **FEDESARROLLO.**



INFORMACION PARA LA TOMA DE DECISIONES



FEDESARROLLO inició desde 1979 una **Encuesta de Opinión Empresarial.** Los resultados de este instrumento, inspirado en el Konjunkturtest y el Business Survey que realizan no solo las naciones más prósperas del mundo sino otras menos desarrolladas, constituyen un indicador de avance de la economía y por tanto un elemento de juicio valioso para la toma de decisiones de política económica coyuntural.

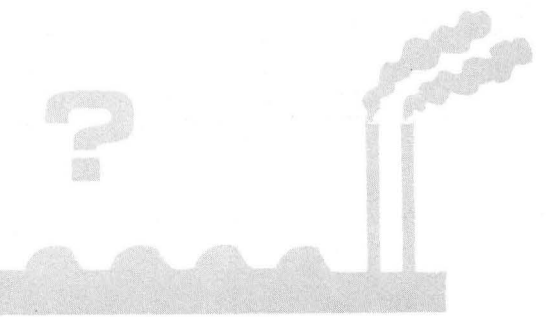
La encuesta de **FEDESARROLLO** se hace mensualmente y cubre hasta el momento el sector industrial y el sector comercial. También se proyecta incluír una muestra del sector de la construcción y otra semestral de los principales productos agrícolas.

En la encuesta del sector industrial participan actualmente más de 400 empresarios. En un formulario breve y fácil de responder, éstos anotan sus opiniones sobre la situación económica, sus planes y expectativas para el futuro.

FEDESARROLLO analiza la información recogida y la clasifica tanto por productos específicos como por categorías, o sectores más generales, y publica regularmente los resultados y otros análisis más profundos en su revista trimestral, COYUNTURA ECONOMICA.

Los resultados sobre cada producto o conjunto de productos son remitidos a la mayor brevedad a cada una de las empresas que informan sobre ellos. Los resultados se resumen en un cuadro titulado **El Reflejo de la Coyuntura,** el cual permite al usuario hacer una rápida evaluación del estado actual y las perspectivas inmediatas en el sector.

LA ENCUESTA INDUSTRIAL



Esta encuesta se realiza desde 1972 y tiene por objeto indagar la situación y las perspectivas de la industria.

La Encuesta cubre las grandes empresas del país y como tal es un buen indicador de la situación coyuntural del sector industrial. Se realiza en los meses de Enero y Agosto cada año. La experiencia constante ha demostrado que éste análisis es de alta confiabilidad en cuanto a tendencias.

Los resultados de la Encuesta y los análisis técnicos de la información recolectada se publican semestralmente en las entregas de COYUNTURA ECONOMICA. Este estudio se basa esencialmente en datos numéricos, y por lo tanto es un complemento importante de la Encuesta mensual de Opinión Empresarial. Su principal utilidad es que se pública varios meses antes de las estadísticas oficiales o de la ANDI.

Con las encuestas, **FEDESARROLLO** dispone de un importante conjunto de información sobre los aspectos cuantitativos y cualitativos de la coyuntura como medio confiable para determinar la dirección de las tendencias económicas globales y sectoriales.

"La más reciente encuesta industrial de **FEDESARROLLO** indica que el sector empresarial tiene confianza y optimismo en el comportamiento de la producción y de las exportaciones".

Discurso pronunciado por el Dr. Julio Cesar Turbay Ayala, Presidente de la República, en la Clausura del Simposio: "El IFI y el Desarrollo Industrial".
Bogotá, Junio 20 de 1980

CONSEJO DIRECTIVO

Según los estatutos de **FEDESARROLLO** el Consejo Directivo es el organismo supremo de la Fundación. Este se compone de dieciocho miembros vitalicios y seis miembros temporales elegidos por el mismo Consejo.

El Consejo traza las directrices generales de la Fundación, y supervisa su administración. En los últimos diez años los Consejeros han apoyado la labor de la Fundación de una manera importante. Además de vigilar la administración, han promovido proyectos de investigación, colaborado con los programas de **Operación Desarrollo,** y ayudado en la consecución de donaciones. Pero más importante aún, los contactos entre investigadores y consejeros han facilitado la difusión de las investigaciones a la comunidad y han mejorado la calidad de éstas.

El actual Consejo Directivo está compuesto así:

Presidente:

Alberto Vargas Martínez	Presidente de la Junta Directiva de Cartón de Colombia
Gastón Abello	Presidente de Confecámaras
Rodrigo Botero Montoya	Director de la Revista Estrategia Económica
Jorge Cárdenas Gutiérrez	Gerente Auxiliar de la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia
José Alejandro Cortés	Presidente de Seguros Bolívar
Jaime Carvajal	Presidente de Carvajal & Cía.
Henry J. Eder	Profesional Independiente
Rodrigo Escobar Navia	Alcalde de Cali
Alejandro Figueroa	Vicepresidente Administrativo del Banco de Bogotá
Hernando Gómez Otálora	Representante a la Cámara
Carlos Haime	Gerente de Grasco
Roberto Junguito Bonnet	Profesional Independiente
Benjamín Martínez M.	Presidente de la Corporación Financiera del Valle
Alvaro Hernán Mejía	Presidente De Lima & Cía.
José Vicente Mogollón V.	Senador
Jorge Mejía Salazar	Presidente del Banco de Bogotá
Sara Ordóñez de Londoño	Profesional Independiente
Francisco Ortega	Subgerente Técnico del Banco de la República
Oliverio Phillips	Profesional Independiente
Javier Ramírez Soto	Gerente Cía. Central de Inversiones
Juan Gonzalo Restrepo	Presidente de Seguros Skandia
Guillermo Pérez Rubio	Profesional Independiente
Germán Botero de los Ríos	Síndico Universidad de los Andes
Miguel Urrutia Montoya	Director Ejecutivo

FINANCIACION



La labor de **FEDESARROLLO** se ha encaminado a producir análisis claros y objetivos sobre la realidad económica con el fin último de contribuir a un desarrollo económico basado en principios de libertad y justicia.

FEDESARROLLO obtiene la mayoría de sus ingresos de las investigaciones que elabora para el sector público y el sector privado nacional, lo mismo que para entidades y fundaciones extranjeras. Las donaciones constituyen otras de sus fuentes de financiación, y provienen tanto del sector privado colombiano como de entidades internacionales. También a través de la venta de sus publicaciones **FEDESARROLLO** recibe una cantidad importante de recursos.

El cuadro que aparece a continuación muestra el monto y la composición de los ingresos de **FEDESARROLLO** en sus diez años de labores. Como se puede observar, el volúmen de los ingresos por concepto de estudios técnicos ha pasado de 23.2% en 1971 a 32.3% en 1979, indicando un notable esfuerzo de los investigadores de **FEDESARROLLO.** Por el contrario, las donaciones que en los primeros años representaban un alto porcentaje respecto al presupuesto total han sufrido una notoria disminución.

En el pasado, el sistema de donaciones de contrapartida establecido por la Fundación Ford y el Banco de la República facilitó la creación del fondo de capitalización de **FEDESARROLLO.** Estas entidades se comprometieron a hacer donaciones de contrapartida a las inversiones hechas por **FEDESARROLLO** con otras donaciones. El sistema ayudó a estimular el apoyo del muy variado grupo de personas y empresas que aparecen en la lista adjunta.

FEDESARROLLO espera contar en el futuro con un mayor apoyo económico del sector privado colombiano que en múltiples ocasiones ha manifestado su convicción acerca de la importancia y la necesidad de que el país cuente con centros independientes de investigación de la problemática nacional.

COMPOSICION DE INGRESOS
FEDESARROLLO
(o/o)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	Enero-Junio 1980
ESTUDIOS TECNICOS										
a. Fundaciones Extranjeras	6.0	–	5.5	14.3	7.0	21.4	5.5	6.2	21.8	30.0
b. Organismos Internacionales	5.5	3.4	5.4	3.5	3.5	0.8	0.9	16.8	3.2	4.0
c. Entidades Oficiales	11.7	13.0	8.3	12.4	7.9	8.1	21.2	20.1	7.3	4.0
d. Empresas Privadas										
1. Sector Financiero	6.2	3.7	3.1	1.5	1.2	2.8	12.1	1.7	6.3	3.0
2. Sector Industrial			0.9	–	–	1.4	0.2	0.1	4.6	3.0
3. Sector Educativo	1.6	1.0	–	–	0.6	1.5		1.1	1.7	–
e. Agremiaciones	–	–	0.4	5.7	14.8	9.4	5.1	6.4	5.8	4.0
PUBLICACIONES	21.8	22.7	18.0	22.8	24.5	25.8	21.2	8.9	12.6	16.0
RENDIMIENTO DE INVERSIONES	5.0	5.2	5.5	11.6	11.1	11.9	8.9	11.7	12.8	23.0
SEMINARIOS	1.3	14.0	8.4	0.3	–	–	–	1.9	6.0	5.0
DONACIONES FUNDACION FORD	20.9	27.1	32.6	18.0	17.3	7.4	7.5	6.1	12.3	–
OTRAS DONACIONES	20.0	9.9	11.9	10.2	12.1	9.5	17.5	19.0	5.6	8.0
TOTALES	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
TOTALES	$ 2.471.480	4.653.700	5.652.300	7.084.000	9.009.664	10.437.474	14.663.000	24.858.200	23.177.510	12.024.052

Las siguientes entidades nacionales e internacionales han contribuído a la financiación de estudios técnicos de **FEDESARROLLO**:

ACOPI
ADEMACOL
ADIMAGRO
ALMADELCO
ASOCAÑA
ASOCAJAS
ASOCIACION BANCARIA
BANCO DE BOGOTA
BANCO CAFETERO
BANCO CENTRAL HIPOTECARIO
BANCO DE CALDAS
BANCO DE COLOMBIA
BANCO DE LA REPUBLICA
BANCO INTERNACIONAL
BANÇO MUNDIAL
BANCO POPULAR
B.I.D.
BROOKINGS INSTITUTION, EE. UU.
CAMARA DE COMERCIO
CARTON DE COLOMBIA
CENTRO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIONES PARA EL DESARROLLO, CANADA
CINDA
Cia. AGRICOLA DE INVERSIONES
Cia. AGRICOLA DE SEGUROS
CONSEJO DE BOGOTA
COLCIENCIAS
COLMOTORES
COLSEGUROS
COMITE DE CAFETEROS DE CALDAS
COMITE PULPA, PAPEL Y CARTON
CONFECAMARAS
CORPORACION FINANCIERA COLOMBIANA
CORPORACION FINANCIERA POPULAR
CORPORACION FINANCIERA DEL NORTE
CORPORACION FINANCIERA DEL VALLE
CORPORACION FINANCIERA DE OCCIDENTE
CORPORACION NACIONAL DE TURISMO
CORP
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACION
F.E.S
FONADE
FEDEARROZ
FEDERACION NACIONAL DE CAFETEROS
FEDERACION NACIONAL DE EXPORTADORES DE CAFE
FENALCO
FONDO CULTURAL CAFETERO
FUNDACION FRIEDRICH EBERT, ALEMANIA
FUNDACION FRIEDRICH NAUMAN,ALEMANIA
FUNDACION ROCKEFELLER, EE.UU.
FUNDACION FORD, EE. UU.
HUNTER DOUGLAS DE COLOMBIA S.A.
IDEMA
ISA
INDUARROZ
INSTITUTO DE INTEGRACION CULTURAL
JUNTA DEL ACUERDO DE CARTAGENA
LONJA DE PROPIEDAD RAIZ
MEYER & CABAL
MINISTERIO DE AGRICULTURA, EE. UU.
NACIONES UNIDAS
OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO
PROPAL S.A.
PROEXPO
RECURSOS PARA EL FUTURO
SOCIEDAD COLOMBIANA DE AGRICULTORES
SENA
SMITHSONIAN INSTITUTE
SOCIEDAD COLOMBIANA DE INGENIEROS
UNIVERSIDAD DEL VALLE
UNIVERSIDAD DE ILLINOIS, EE. UU.
AUXILIO PARLAMENTARIO, (QUINDIO)

LAS SIGUIENTES PERSONAS Y ENTIDADES HAN CONCEDIDO DONACIONES A **FEDESARROLLO**

Agencia de Construcciones e Inversiones S. A.
Agencia Internacional para el Desarrollo del Canadá
AVIANCA
Banco Cafetero
Banco de Bogotá
Banco de Colombia
Banco de la República
Banco Internacional de Colombia
Rodrigo Botero Montoya
BEROL S. A.
Cartón de Colombia S. A.
Carvajal S. A.
Ceat General de Colombia S. A.
Corporación Financiera del Valle S. A.
Colseguros
Corporación Financiera Colombiana S. A.
CORP
CAMACOL
CONCASA
CONFECAMARAS
Compañía Colombiana de Empaques
Comestibles La Rosa S. A.
Corporación Financiera Suramericana
Chrysler Colmotores
CICOLAC
De Lima & Cía.
Joaquín de Pombo
Rafael Espinosa y Cía.
Eternit Colombiana S. A.
Fundación Ford
Fundación Coltejer
FES
Grasco S. A.
Hernando Gómez Otálora
Juan Pablo Gómez
International Petroleum Ltda.
Roberto Junguito Bonnet
Levapan
Propal S. A.
William Pounds
Price Water House C.O.
Seguros Bolívar
Leonel Torres
Gabriel Turbay Marulanda
Miguel Urrutia Montoya
José Vallejo
Alberto Vargas Martínez

FEDESARROLLO EN LOS PROXIMOS AÑOS

Aunque la actividad de **FEDESARROLLO** depende de manera importante de las prioridades que fije la comunidad, ya que es esencialmente una entidad de servicio, el actual equipo de investigadores ha considerado útil plantear la posibilidad de concentrarse en una serie de campos en el futuro cercano.

Conciente de que las condiciones políticas inciden en el crecimiento económico y a la inversa, **FEDESARROLLO** ha iniciado un ambicioso programa con el propósito de analizar en qué forma el proceso de decisiones de política económica ha contribuído o dificultado el proceso democrático del país en las últimas décadas. Aunque existe la impresión de que la política económica no es concertada, de hecho hay procesos formales e informales que dan participación en la toma de decisiones a diversos grupos dentro de la sociedad. Se busca asímismo explorar las modalidades de concentración / dispersión del poder político conocidas en el país, y sus repercusiones sobre la participación popular en los procesos decisorios políticos y gubernamentales. Con estos y otros estudios se pretende llegar a entender mejor por qué en Colombia, a diferencia de otros países latinoamericanos, ha subsistido un régimen de inspiración democrática.

En el estudio sobre Colombia en la década de los ochenta el problema energético se identificó como uno de los principales limitantes al crecimiento. Nos parece útil continuar actualizando los balances energéticos efectuados por **FEDESARROLLO** y explorar las posibilidades de una participación más activa del sector privado nacional en el sector energético. También se espera continuar los estudios sobre transporte urbano, dada la gran influencia de estos precios sobre toda la política de precios de la energía.

La problemática de la balanza de pagos está vinculada a la situación energética Es obvio que, las dificultades en el manejo de las reservas internacionales y el endeudamiento externo han determinado niveles de inflación inaceptables y fluctuaciones indeseables en la actividad económica. Sería muy interesante tratar de diseñar políticas y mecanismos institucionales para evitar algunas de las dificultades que actualmente trae el manejo del sector externo. También sería necesario profundizar en las investigaciones sobre el Grupo Andino e integración.

Además, se espera seguir trabajando en economía agraria. En particular, se están diseñando proyectos sobre el efecto de la educación rural sobre la pobreza, y sobre determinantes de la distribución del ingreso rural. La Fundación aspira trabajar sobre el efecto de ciertas políticas macroeconómicas sobre el desarrollo y los ingresos agrícolas.

En los próximos años **FEDESARROLLO** también desea seguir contribuyendo al desarrollo de indicadores de la coyuntura económica, para así mejorar la calidad y oportunidad de la información utilizada como marco de referencia para la política económica. Dentro de este programa la encuesta de opinión empresarial es un componente importante. Su elaboración está financiada hasta 1981, pero es necesario organizar su financiación posterior con el apoyo de las entidades y usuarios interesados.

Las investigaciones sobre comercio al detaly al por mayor han resultado interesantes, pues el tema ha sido muy poco analizado en la literatura sobre el desarrollo. Los trabajos en este campo podrían contribuír al diseño de un rol más dinámico del comercio en nuestro país.

La participación directa del estado en la economía es un fenómeno que requiere análisis. Se pueden definir unos objetivos más claros para las empresas industriales y comerciales del estado, y esquemas descentralizados para la administración de servicios públicos por empresas privadas u organizaciones públicas locales. También será necesario seguir estudiando los problemas de descentralización fiscal, transferencias del gobierno, y distribución regional de las responsabilidades de prestación de servicios públicos.

Finalmente, nos entusiasma el estudio de mecanismos y políticas para lograr el desarrollo económico en regiones atrasadas. Sobre desarrollo regional se ha hablado mucho, pero son pocas las propuestas de acción concretas para lograr resultados efectivos.

Todas las anteriores áreas de investigación aportarán conocimientos fundamentales para el análisis de la coyuntura que **FEDESARROLLO** continuará haciendo en la revista. Adicionalmente, en ésta década esperamos aplicar un modelo econométrico de corto plazo para complementar nuestra capacidad de predicción de la coyuntura. Creemos que éste instrumento hará aún más útil para nuestros usuarios el ejercicio de predicción que venimos publicando en **Coyuntura Económica.** Nuestras investigaciones seguirán siendo la materia prima de los **Seminarios de Operación Desarrollo**, mecanismo que utilizamos para mejorar la comunicación entre los investigadores en ciencias sociales y la comunidad.

TRABAJOS ELABORADOS POR FEDESARROLLO

LIBROS

Lecturas sobre desarrollo económico colombiano, por varios autores, editado por Hernando Gómez Otálora y Eduardo Wiesner Durán, 1974, pp. 625.

Lecturas sobre moneda y banca, editores Hernando Gómez O., Francisco Ortega y Patricia de Lombana, 1976.

La tierra en el mercado pirata de Bogotá, por Rodrigo Losada L. y Hernando Gómez Buendía. 1976, pp. 226.

La industria azucarera y panelera en Colombia, por FEDESARROLLO. 1976, pp. 527.

Familia y consumo en la ciudad colombiana, por Cecilia de Rodríguez y Hernando Gómez Buendía. 1977, pp. 591.

Alfonso López Michelsen: Un examen crítico de su pensamiento y su obra de gobierno, por Hernando Gómez Buendía, 1978, pp. 367.

La economía cafetera en Colombia, editado por Roberto Junguito B. 1978, pp. 576.

El sector comercio en Colombia, por Yesid Castro, Juan José Echavarría y Miguel Urrutia, pp. 172.

La economía colombiana en la década de los ochenta, por FEDESARROLLO, pp. 394 coeditado con el Fondo Cultural Cafetero.

Ensayos sobre historia económica colombiana, editado por Miguel Urrutia, pp. 243.

La pequeña y mediana industria en el desarrollo colombiano, Hernando Gómez y Ricardo Villaveces, 1977.

Colombia y su comercio con los países socialistas, Guillermo Perry.

20 años del Sena en Colombia, 1957-1977, Ricardo Lucio y FEDESARROLLO.

OTRAS PUBLICACIONES

AHORRO Y MERCADO DE CAPITALES

Determinantes económicos del comportamiento bursátil colombiano, por Roberto Junguito y Juan Carlos Jaramillo, 1971.

Ahorro público y capitalización social, por Guillermo Perry y Manuel Martínez, 1971.

La estructura de la bolsa de valores y posibilidades de colocación de nuevos papeles en el mercado de capitales, por Oscar Gómez V., 1971.

Las tasas de interés en Colombia, por Hernando Gómez Otálora y Fernando Pardo, 1973.

La banca de desarrollo en Colombia. El caso de las corporaciones financieras privadas, por Rudolf Hommes y Gabriel Turbay, 1974.

Instrumentos financieros, inflación, producción y empleo, por Hernando Gómez Otálora, Francisco Pieschacón y Mauricio Carrizosa, 1974.

Sistemas para financiar los préstamos a largo plazo de las corporaciones financieras, 1978, por Miguel Urrutia y Patricia Sanclemente.

COMERCIO EXTERIOR

Nota sobre una metodología para evaluar proyectos relacionados con el sector externo, por Carlos Díaz-Alejandro, 1971.

Relaciones comerciales y financieras entre Estados Unidos y América Latina, por Rodrigo Botero M., 1972.

La ventaja comparativa de la industria manufacturera colombiana, por Haroldo Calvo y Manuel Martínez, 1973.

El cambio de unas políticas de sustitución de importaciones a una tasa de promoción de exportaciones en Colombia, por Carlos Díaz-Alejandro, 1973.

Las políticas de comercio exterior y desarrollo económico, por Carlos Díaz-Alejandro, 1974.

Experience with the crawling peg in Colombia, 1979 por Miguel Urrutia.

Evaluación del sector externo de Colombia en el siglo XX, por Luis Jorge Garay, Diego Pizano, 1979.

Comportamiento de los términos de intercambio de Colombia durante el período 1916-74, por Luis Jorge Garay.

Relaciones Económicas de Colombia con los países del Caribe Insular, por Alfredo Fuentes, Juan José Echavarría, 1977.

Política económica exterior de Colombia, Bogotá, FEDESARROLLO, 1972.

El programa de liberación en el Pacto Andino y sus efectos en el comercio exterior de Colombia. Un análisis empírico, Luis Jorge Garay, 1979.

CONSTRUCCION - COLOMBIA

La actividad edificadora en Colombia, José Vallejo Gómez, 1977.

EXPORTACIONES

Las exportaciones y el empleo. Una perspectiva para Colombia, por Daniel Vargas y Eduardo Wiesner, 1971.

Una política industrial para estimular las exportaciones y fomentar el empleo, por Gabriel Turbay, 1972.

Las exportaciones colombianas de manufacturas, 1963-1971, por Haroldo Calvo S. y José Francisco Escandón, 1973.

Las exportaciones menores colombianas, por Carlos Díaz-Alejandro, 1973.

Canales de información para los exportadores colombianos, por Michael Bernhart y Manuel Martínez, 1973.

Los ingredientes del éxito exportador: Las experiencias de Corea, Singapur y Hong Kong, por Haroldo Calvo S., 1973.

Obstáculos al desarrollo de exportaciones manufacturadas, por Manuel Martínez, 1973.

Criterios para una política selectiva de promoción a las exportaciones, por Guillermo Perry, Juan José Echavarría, Luis Jorge Garay S. y Roberto Junguito, 1978.

Aranceles y subsidios a las exportaciones - análisis de su estructura sectorial y de su impacto sobre la especialización de la industria en Colombia, por Guillermo Perry y Juan José Echavarría, 1979.

La experiencia colombiana en materia de exportaciones: Un análisis empírico por Juan José Echavarría, 1980.

IMPORTACIONES

Determinación de las importaciones en Colombia y su relación con la formación de capital, por Carlos Díaz-Alejandro, 1973..

Los mecanismos de control de importaciones. El sistema durante 1971 y un recuento de su evolución, por Carlos Díaz-Alejandro, Parte I, 1973.

Los mecanismos de control de importaciones. El sistema durante 1971 y un recuento de su evolución, por Carlos Díaz-Alejandro, Parte II, 1973.

Algunos aspectos cuantificables de las importaciones colombianas y del control a las importaciones en 1970-1971, por Carlos Díaz-Alejandro, 1974.

La liberación de importaciones en Colombia 1965-1966, por Carlos Díaz-Alejandro, 1974.

El proceso de sistematización de importaciones en Colombia, por Diego Pizano.

Análisis de la estructura de control a las importaciones en Colombia, por Luis Jorge Garay S., Manuel Martínez R., José Giordanelli A., Ricardo Villaveces P. y Yesid Castro, 1974.

INTEGRACION ECONOMICA

Grupo Andino: Situación actual y proyecciones hacia 1985 con el ingreso de Venezuela, por Morris Harf, 1974.

Situación y perspectivas de la economía colombiana en relación con el progreso de integración andina, por Roberto Junguito B. y Carlos Caballero, 1974.

Colombia and the Andean Group: Economic and political determinants of regional integration policy, por Miguel Urrutia M., 1979.

Estudio de campo sobre los efectos de la decisión 24 en Colombia, por Diego Pizano Salazar, 1979.

CIENCIA POLITICA

Los institutos descentralizados y la política partidista, por Rodrigo Losada L., 1973.

Información básica sobre disertaciones doctorales, tesis y monografías de grado sobre aspectos políticos colombianos, por Rodrigo Losada y Gladys Delgado, 1976.

La afiliación partidista, la alienación y participación política en cinco regiones colombianas, Por Rodrigo Losada y Eduardo Vélez, 1980.

Las elecciones de mitaca de 1976, por Rodrigo Losada 1976.

El crecimiento del personal de la administración pública: causas, costos e implicaciones. El caso del Chocó, 1960-1975, por Rodrigo Losada, 1977.

Los modelos del continente y la opción colombiana, por Hernando Gómez B. 1977.

El clima político de Cali, por Rodrigo Losada, 1979.

DEMOGRAFIA

Implicaciones económicas del crecimiento demográfico, por Cecilia de Rodríguez, 1972.

Familia, educación y anticoncepción, por Alejandro Angulo N., 1974.

Trabajo y fecundidad de la mujer colombiana, por Cecilia de Rodríguez y Alejandro Angulo, 1975.

DESARROLLO ECONOMICO

La Costa Atlántica. Algunos aspectos socio-económicos de su desarrollo, por Cecilia de Rodríguez, 1974.

El sector agropecuario y el desarrollo económico colombiano, por Roberto Junguito, 1972.

Tendencias y fases de la economía colombiana y sus transacciones internacionales, 1950-1970, por Carlos Díaz-Alejandro, 1972.

Colombia, derecho y desarrollo, textos, lecturas y casos, Capítulos I-VI, por Hernando Gómez Otálora, 1972.

Principales aspectos de la evolución económica colombiana, 1961-1971, por FEDESARROLLO, 1972.

Aspectos teóricos de la tesis Prebisch, por Haroldo Calvo S., 1972.

Crecimiento económico y asignación de recursos, por Eduardo Sarmiento, 1972.

El sistema jurídico de los indígenas Guahibos en Colombia, por Alejandro Reyes, 1974.

DESARROLLO REGIONAL

Inventario de normas legales y administrativas relacionadas con la descentralización en Colombia. 1958-1979, por Guillermo Galán Correa, 1979.

Consideraciones sobre políticas de descentralización, por Miguel Urrutia M. y Guillermo Galán Correa, 1979.

Transferencias de recursos entre el viejo Caldas y el resto del país. 1980, por Hernando Gómez Buendía, Cecilia Mejía, Martha Lucía de Higuera.

DESARROLLO URBANO – BOGOTA

Aspectos jurídicos y socio-económicos de la propiedad de terrenos en cinco barrios piratas de Bogotá, FEDESARROLLO, 1975.

Configuraciones jurídicas sobre relaciones de propiedad de terrenos en las urbanizaciones piratas de Bogotá, FEDESARROLLO, 1974.

DISTRIBUCION DEL INGRESO

La distribución del ingreso en Colombia, por Miguel Urrutia (en Lecturas sobre Desarrollo Económico, 1974).

I. La distribución del ingreso y la distribución de la educación. II. El sector financiero y la distribución del ingreso, por Miguel Urrutia, 1974.

La inversión estatal en el mercado de capitales. Eficiencia y distribución del ingreso, por Mauricio Carrizosa, 1975.

La distribución de los ingresos en América Latina y sus efectos sobre el desarrollo, por Miguel Urrutia M., 1979.

ECOLOGIA

América Latina y equilibrio ecológico mundial, por Antonio Barrera, 1971.

ECONOMIA SUBTERRANEA

La otra economía, por Roberto Junguito B. y Carlos Caballero, 1978.

EDUCACION

20 años del SENA en Colombia, por Ricardo Lucio A. y Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo, FEDESARROLLO, 1978.

Un mecanismo financiero al servicio de la Universidad privada, por Ricardo Villaveces P., 1980.

EMPLEO Y DESEMPLEO

Empleo, desempleo y subempleo, por Antonio Urdinola (en Lecturas sobre Desarrollo Económico Colombiano), 1974.

Sustitución de importaciones, creación de empleo y generación de divisas en Colombia, pocas perspectivas para la industria petroquímica, por David Morawetz, 1973.

FINANZAS PUBLICAS

Recopilación de las estadísticas de ingresos y gastos de los diferentes niveles del sector público. 1960-1976, por Jorge Ospina Sardi, 1978.

El efecto del situado fiscal y la cesión de impoventas sobre los ingresos y la estructura del gasto departamental y municipal, por Juan José Echavarría, *et. al.*, 1978.

HIDROLOGIA

Los problemas ambientales y la hidrología, por Jaime Saldarriaga, 1971.

Modelos estocásticos para la simulación de sistemas recursos hídricos, por Jaime Saldarriaga y Argemiro Aguilar, 1972.

La investigación y el planteamiento hidráulico en América Latina, por Jaime Saldarriaga, 1973.

Introducción al desarrollo y la planeación de los recursos hídricos, por Jaime Saldarriaga, 1973.

Dos temas de desarrollo hidráulico: I. Diseño de proyectos de recursos hídricos con datos escasos. II. El impacto ecológico de la construcción de presas, por Jaime Saldarriaga. 1973.

Principios para la evaluación social de recursos hídricos, por Jaime Saldarriaga, 1973.

Extensión de secuencias hidrológicas por métodos bivariantes, por Jaime Saldarriaga, 1975.

INDUSTRIA DE LA MADERA

El recurso forestal y las industrias de transformación de la madera en Colombia: Su oferta exportable y bases para impulsarla, impulsarla, por FEDESARROLLO, 1977.

INDUSTRIA MANUFACTURERA

La financiación de la industria manufacturera colombiana, por Roberto Junguito y Yesid Castro, 1979.

MONEDA Y BANCA

Moneda y crédito, por Francisco Ortega (Lecturas sobre Desarrollo Económico Colombiano, Cap. VIII), 1972.

PLANEACION ECONOMICA

Modelos matemáticos para la planificación del sistema interconectado nacional, por Jaime Saldarriaga, 1971.

Dos ensayos sobre planeación: Comentarios sobre el nuevo plan de desarrollo y la organización para la planeación económica nacional, participación y estabilidad, por Guillermo Perry, 1972.

El proceso de planeación en Colombia, por Augusto Cano, 1972.

Análisis de algunos aspectos del Plan de Desarrollo: "Para cerrar la brecha", por FEDESARROLLO, 1976.

Algunos aspectos generales de la inversión pública en Colombia. El proyecto de carretera Medellín-Puerto Triunfo, por Antonio Barrera, 1971.

Introducción al estudio de los planes de desarrollo, por Guillermo Perry, 1972.

Desarrollo institucional de la planeación en Colombia, por Guillermo Perry, 1973.

Piesvalle, programa de indicadores económicos y sociales para el Valle, por Antonio J. Posada y Beatriz Castro, 1976 (circulación restringida).

Antecedentes constitucionales y legales de la planeación en Colombia, por Augusto Cano (en Lecturas de Desarrollo Económico Colombiano, 1974).

POLITICA AGROPECUARIA

Estudio del impuesto de renta presuntiva al sector agropecuario, por Roberto Junguito, 1971.

Objetivos de la política cafetera colombiana, por Roberto Junguito, 1974.

La política agraria en Colombia, 1950-1975, por FEDESARROLLO, 1975.

La industria colombiana de la pulpa, papel y cartón frente a la liberación del comercio internacional, por Fernando Barberi y Luis Jorge Garay, 1976.

La creación de las condiciones iniciales para el desarrollo: El café, por Miguel Urrutia, 1979

Un modelo de respuesta en la oferta de café en Colombia, por Roberto Junguito, 1974.

La mecanización en la agricultura colombiana, por Juan Enrique Araya y Carlos Ossa, 1976

La importación, el procesamiento, la distribución y el consumo del café en la República Federal de Alemania: Una exploración preliminar, por Diego Pizano S., 1980.

Condiciones administrativas de una política agrícola, por Juan Sebastián Betancur, 1979.

La política agropecuaria en Colombia, 1970-1977, por FEDESARROLLO, 1977.



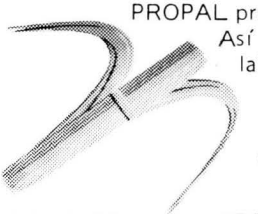
En la impresión litográfica el PAPEL ESMALTADO PROPALCOTE® le permite múltiples usos. Porque PROPAL hace bien su papel.

Este papel, diseñado con una base de papel offset, es especial para la impresión de etiquetas de todo tipo de envases, revistas, folletos, plegables de publicidad, carátulas, tarjetas, embosado similar al guipiur, afiches y calendarios, por su:

* Impresión pareja en offset, serigrafía o estampados. Tonalidades fuertes y mejor densidad de color.
* Ahorro ostensible en el consumo de tintas.
* Uso en rotativas en donde la tensión y el rasgado son altos.
* Ningún desprendimiento de fibra. Menor tiempo en limpieza de mantillas.
* Mayor contraste y nitidez de la impresión.

G. Meza-P-01-80

PROPAL
Productora de Papeles S.A.



PROPAL produce un papel especial para cada trabajo. Así PROPAL, facilita y hace más técnica la labor de las empresas para su propio beneficio y el de sus clientes.

PROPAL elabora todos sus productos a partir del bagazo de la caña de azúcar.

® Marca Registrada de Productora de Papeles S.A.

PROPAL EL PAPEL DE LOS COLOMBIANOS

Para asegurar
un futuro mejor
usted debe
economizar combustible

En los vehículos automotores:

Mantenga el vehículo en perfecto funcionamiento
Es la mejor garantía para no desperdiciar combustible

Guíe a la velocidad óptima de 60 kms./hora

Revise la presión de las llantas. La baja presión
aumenta la fricción del carro al rodar y por
lo tanto el consumo de gasolina

No prenda el vehículo innecesariamente

Para trayectos cortos, camine

Gasolina+aire=buena combustión

Mantenga el purificador limpio

Apague el motor si debe permanecer
estacionado por más de 1 minuto

Calibre bien las bujías

Use aceite multigrado. Este aceite favorece
el arranque en frío y reduce el consumo
durante el calentamiento del motor

El desperdicio trae como consecuencias
la importación, la carestía y el racionamiento

ECOPETROL Empresa Colombiana de Petróleos

Patrimonio y Esfuerzo de Colombianos

Informes de Investigación



FOTO: Gran Centro Barranquilla

CONSTRUIMOS EL FUTURO RENOVAMOS EL PASADO

Hunter Douglas de Colombia S.A.

LINEA ARQUITECTONICA

Luxalon®

Cielos Rasos ● Divisiones ● Fachadas

LINEA DECORATIVA

Flexalum Décor®

Cortinas Verticales ● Persianas
Rieles y Accesorios para cortinas ● Toldos

Fábrica y oficinas:

Calle 21 No. 68-C-20 Apartado No. 82600 Conmutador: 262 2666 Mercadeo:260 4529 Bogotá, D.E.

DISTRIBUIDORES EN TODO EL PAIS. CONSULTENOS.

Estructuras del Mercado y Determinación de Precios en Colombia*

Yesid Castro F.

Introducción

1. *Objetivos del Estudio*

El propósito central de este estudio es explicar el proceso de formación de los precios de algunos bienes de consumo y el papel que desempeñan los intermediarios en ese proceso.

Dado que el interés se centra en los factores que contribuyen a determinar los precios de productos individuales, es decir, los precios relativos, el estudio no se ocupa dè los aspectos macroeconómicos de la determinación de los precios, esto es, del nivel general de los precios. El enfoque microeconómico adoptado permite sin embargo, extraer conclusiones que pueden ser útiles para una mejor comprensión de los fenómenos inflacionarios.

Aunque en algunos apartes de este informe la argumentación se desarrolla utilizando un poco el lenguaje de los economistas, este no pretende ser un estudio dirigido a los técnicos. La intención de los autores es fundamentalmente explicar al público general uno de los aspectos más importantes y atractivos de nuestro sistema económico: el proceso de formación de los precios.

Para dar una mayor concreción al estudio, el problema de los precios no es abordado en abstracto, sino con referencia explícita a determinados productos.

* El presente informe constituye la parte introductoria del estudio "Estructura del mercado de algunos productos de consumo masivo en Colombia" realizado en FEDESARROLLO con financiación de FENALCO y la Caja Agraria. Además del autor, participaron en dicho estudio Mauricio Cepeda, José Francisco Escandón y Juan Luis Londoño. Se agradece la colaboración de José Vallejo en la parte estadística y la asesoría del director ejecutivo de la Fundación, Miguel Urrutia Montoya, quien contribuyó a la identificación e interpretación de los principales hallazgos de este estudio.

Estos, sin embargo, fueron seleccionados de tal forma que, aparte de representar una fracción importante en el gasto de los consumidores, abarcaran una gama relativamente amplia de alternativas analíticas. Por esta razón en la lista de productos estudiados aparecen algunos bienes intermedios (soya, sorgo y alimentos balanceados para animales) y productos distintos de alimentos (jabones y detergentes). Los alimentos incluidos aparecen relacionados en el Cuadro 1. Puede apreciarse allí que estos ocho productos representan más del 50% del gasto en alimentos y entre el 20 y el 30% del gasto total de los consumidores en Bogotá.

No obstante este enfoque de casos, la intención no es en modo alguno elaborar detalladas monografías para cada producto sino descubrir las leyes que gobiernan sus precios, leyes que sean aplicables a otros casos. Es por esta razón que para algunos productos se desarrolla un análisis detallado en tanto que

Cuadro 1

PARTICIPACION DE LOS PRODUCTOS SELECCIONADOS EN LA CANASTA FAMILIAR

(Bogotá)

	Participación en el total de la canasta		Participación en el grupo de alimentos	
Grupos y artículos	**Ingresos bajos**	**Ingresos altos**	**Ingresos bajos**	**Ingresos altos**
1. Alimentos	51.93	36.64	100%	100%
– Papa	4.55	2.01	8.76	5.49
– Carne de res	9.86	7.19	18.99	19.62
– Carne de pollo	–	0.64	–	1.75
– Huevos	1.80	1.86	3.47	5.08
– Aceite vegetal	3.05	1.60	5.87	4.37
– Lácteos	5.94	4.19	11.44	11.44
– Azúcar	1.01	0.91	1.94	2.48
– Panela	2.01	0.84	3.87	2.29
Subtotal seleccionados	28.22	19.24	54.34	52.51
No seleccionados	23.71	17.40	45.66	47.49
2. Vivienda	29.23	30.72		
3. Vestuario	6.40	8.38		
5. Misceláneo	12.44	24.26		
Total	**100%**	**100%**		

Fuente: DANE, "Metodología del Nuevo Indice de Precios al Consumidor 1979" *Boletín Mensual de Estadística,* No. 333 abril 1979.

otros son tratados muy someramente. Como es usual, debe añadirse que las limitaciones de tiempo también tienen que ver con este resultado.

2. *Metodología*

Al hablar de formación de precios nos estamos refiriendo básicamente a los precios que son relevantes para los consumidores, es decir, a los precios de venta al detal o precios al consumidor. Estos precios, que llamaremos P, pueden descomponerse en tres elementos básicos: el costo unitario de producción en fábrica (C), la utilidad por unidad que obtienen los fabricantes (U) y el margen bruto de comercialización (M) que representa la diferencia entre el precio de venta en fábrica y el precio al consumidor y que equivale a los costos y utilidades de todos los que intervienen en la comercialización.

Lo anterior puede expresarse en la siguiente ecuación:

$$P = C + U + M$$

Lo que quiere decir que una teoría que pretende explicar cómo se determina P, debe también explicar cómo se determinan los costos, las utilidades y los márgenes[1]. Esto implica, a su vez, que debemos analizar la estructura del mercado del producto en cuestión, lo cual comprende:

- Las características del mercado de insumos y las condiciones técnicas de la producción. Aquí se encuentran, presumiblemente, los principales factores que ayudan a explicar el comportamiento de los costos (competencia, monopsonio, economías de escala, etc.).

- La estructura de la producción, es decir si esta se adelanta en condiciones de libre competencia (muchos productores, cada uno con poder insignificante sobre el mercado), de monopolio (un solo productor con poder absoluto sobre el mercado), de oligopolio (pocos productores, las decisiones de cada uno afectan a los demás y hay posibilidades de colusión), o de competencia monopolística (una situación intermedia entre la competencia y el oligopolio). El análisis de esta parte del mercado permite identificar el rol que desempeñan los productores en la formación de precios.

- La estructura de la demanda, esto es, el número de consumidores y su poder relativo en el mercado (competencia, monopsonio, etc.).

- La estructura de comercialización o sistema de distribución. Su análisis tiene por objeto precisar el papel que corresponde a los comerciantes en la formación de los precios.

[1] Si se observa, por ejemplo, que U y M se mantienen constantes en tanto que P y C se mueven siempre en la misma dirección y magnitud, no podemos concluir que los precios obedecen a los costos (podría ser al contrario). Es necesario demostrar la relación de causalidad y explicar por qué U y M son constantes.

Los cuatro elementos mencionados constituyen, como ya se anotó, lo que se denomina "estructura del mercado". Su enumeración no implica que se trate de piezas independientes entre sí. Por el contrario, a lo largo de este trabajo se sostiene la hipótesis de que el sistema de distribución depende fundamentalmente de las estructuras de producción y de consumo.

Conviene ilustrar la utilización del enfoque metodológico adoptado con un ejemplo que parece ajustarse a algunos casos observados en esta investigación: Supóngase que por un aumento generalizado en los ingresos aumenta la demanda por un artículo X que se produce en condiciones de competencia pero cuyos insumos son adquiridos en un mercado oligopolista. Dada la producción corriente el aumento en la demanda del artículo X produce una escasez relativa del mismo, lo que hace subir el precio. Dado C, el aumento en P *significa* que aumentan las utilidades U o el margen de comercialización M. Los proveedores de los insumos observarán que a los productores y a los distribuidores de X les está yendo demasiado bien. Lo suficiente para resistir un alza en el precio de los insumos, que los vuelva a dejar en la situación inicial. Resultado: M y U vuelven a su nivel inicial, y los costos C suben en la misma magnitud que subieron los precios. Una descripción apropiada del fenómeno sería "los costos subieron porque subieron los precios" y no al revés.

Otro ejemplo que constituye una razonable hipótesis de comportamiento en algunos casos observados, es el siguiente: El producto X se produce en condiciones de oligopolio (pocos productores, se ponen de acuerdo para fijar el precio), utilizando insumos que se compran en condiciones de abierta competencia (muchos vendedores, el insumo se vende al mejor postor). El acuerdo para fijar los precios se basa en la siguiente fórmula: el precio de X debe ser tal que asegure un margen del 10% sobre el costo de la materia prima. En estas condiciones no es incorrecto afirmar que "los precios suben porque los costos suben". Pero esta descripción del proceso oculta un aspecto esencial del mercado: a los productores de X *les conviene* que suban sus costos, simplemente porque el 10% de $100 implica una utilidad total mayor que el 10% de $80. Los productores de X no se verían afectados por un control de precios que les permitiera efectuar alzas cada vez que suban los costos.

Resumen y Conclusiones

1. *Determinación de los Precios en Condiciones de Competencia y el Papel de los Comerciantes*

En teoría económica se dice que un mercado es de libre competencia si hay fácil entrada de consumidores y de productores y si el número de competidores es lo suficientemente grande para que ninguno individualmente pueda influir en forma notoria en el mercado (por ejemplo, la salida o la entrada de un produc-

tor o de un consumidor no debe provocar un exceso de oferta o de demanda capaz de afectar el precio)[2].

Es difícil encontrar en el mundo real mercados que cumplan todas las condiciones de la libre competencia ya que en todos existen barreras de entrada en algún grado, y siempre aparecen agentes con algún poder sobre el mercado. Esto es particularmente cierto en las etapas de la comercialización del producto.

Haciendo abstracción de las "pequeñas" imperfecciones que se presentan en el lado de la producción y el consumo, es posible considerar como competitivos los mercados de la mayoría de los productos perecederos no elaborados como puede ser el caso de carne de res, papa, huevos y panela, entre los productos analizados en este estudio. Todos ellos tienen también en común el que su estructura de distribución contiene eslabones altamente concentrados, es decir, grandes intermediarios que manejan volúmenes importantes del mercado y que indudablemente tienen cierto poder decisorio sobre los precios. Como se verá enseguida, esto antes que constituir una contradicción para el análisis de la formación de los precios en competencia, constituye el elementos *necesario* para desarrollar el análisis en condiciones realistas y objetivas[3].

El análisis que sigue se fundamenta especialmente en las observaciones realizadas sobre el funcionamiento del mercado de huevos. En el fondo, sin embargo, el mecanismo es muy similar al que opera en el caso de la mayoría de los artículos perecederos.

En este tipo de mercados es posible identificar los siguientes elementos:

a) La producción se adelanta principalmente en unidades relativamente pequeñas y alejadas de los grandes centros de consumo.

b) Los consumidores efectúan sus compras con relativa frecuencia y en cantidades pequeñas de tal forma que tienden a hacerlas en el establecimiento detallista más cercano. Esto hace que las compras de los detallistas también se hagan en pequeñas cantidades.

c) El sistema de distribución es del tipo de las cadenas relativamente largas de *intermediarios:* unos acopiadores o mayoristas recogen la producción en las granjas o fincas y la trasladan a unos sitios específicos de mercado donde la venden a otros mayoristas más grandes. Estos despachan por su cuenta o por intermedio de otros a los grandes centros de consumo, donde la reciben los distribuidores que a su vez venden a los detallistas. En síntesis, el sistema de distribución tiene la forma de un reloj de arena (ver Gráfica I): en los extre-

---

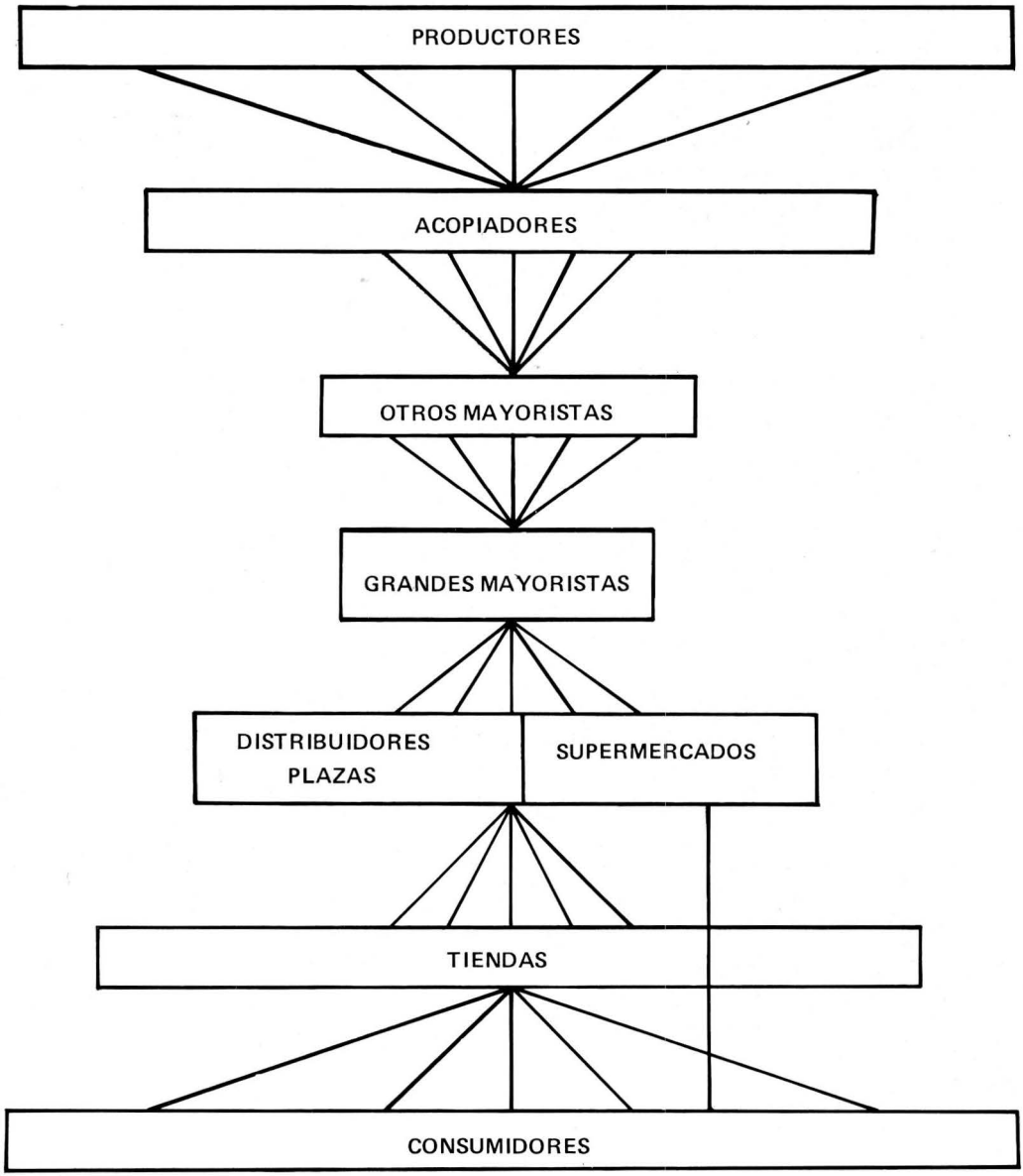
[2] Hay diferencias de fondo entre el concepto de libre competencia (concepto clásico), y el de competencia perfecta (concepto neoclásico). Véase Sylos Labini: *Oligopolio y Progreso Técnico.* Ed. Oikostau, Barcelona, 1966, páginas 68-69.

[3] El argumento, en síntesis, es que los grandes mayoristas desempeñan en el mundo real el papel que la teoría pura –para evitarse contradicciones– deja en manos de un rematador (*auctioneer*) imaginario.

Gráfica I

SISTEMA DE DISTRIBUCION EN MERCADOS COMPETITIVOS

(Productos Perecederos)



mos anchos se localizan los numerosos productores y consumidores. Entre esos extremos y la parte media se encuentran los mucho menos numerosos acopiadores y pequeños mayoristas de un lado, y los distribuidores y detallistas en el otro lado. En el centro se ubica el reducido número de grandes mayoristas.

Algunos productores, los más grandes, llevan directamente su producción a los sitios de mercado mayorista, evitando así la intervención de los acopiadores y de los mayoristas "pequeños".

d) En cada centro productor o de mercado hay uno o dos "líderes", que son los productores o los mayoristas más grandes de la región, cuyos precios son tomados como referencia en las transacciones que realizan los productores y comerciantes menores. Si, por ejemplo, el mayorista más grande del lugar aumenta su precio de compra, todos los productores se sentirán inclinados a exigir un alza en el precio a sus compradores inmediatos.

e) Este liderazgo en precios se realiza conscientemente y funciona con cierta claridad para reajustes de precios hacia arriba, pero es menos operante (o es innecesario) cuando los precios están en baja. En efecto, cuando se presentan excesos de oferta nadie quiere ser el último en vender (y todos quieren ser los últimos en comprar), porque el precio puede bajar demasiado. En estas circunstancias cada quien es su propio líder en precios.

f) Los productores que actúan como líderes (y con mayor razón los mayoristas) no tienen en cuenta "para nada" los costos de producción en sus decisiones de precios[4].

g) Los mayoristas de segundo orden, los distribuidores y los detallistas determinan sus precios de venta procurando mantener un margen mínimo *unitario.*

Por los grandes volúmenes que manejan y por su posición intermedia entre oferentes y demandantes, cuyas reacciones son transmitidas a través de los acopiadores y de los distribuidores, los grandes mayoristas son los agentes mejor informados sobre la situación del mercado. De esta forma ellos son los primeros en percibir los cambios en la situación relativa de oferta y demanda y en reajustar los precios en la dirección requerida[5].

Por ejemplo, las bajas estacionales de la demanda o los aumentos en la producción hacen que se presenten excesos temporales de oferta. Esto es inmediatamente percibido por los mayoristas, quienes saben perfectamente que el precio debe bajar para que la producción sea absorbida por el mercado. Sus proveedores así lo comprenden y acceden a reducir el precio. Los productores que

[4] Los costos no influyen en las decisiones *individuales* de precios, pero son el principal factor determinante de su nivel a largo plazo. Esto se hará evidente más adelante.

[5] En el mercado de Corabastos de Bogotá, el exceso relativo de oferta o demanda se mide por el número de camiones que llegan con determinado producto.

rehusan aceptar esa reducción muy pronto cambian de actitud, cuando se ven en peligro de quedarse con el producto. Cuando el exceso de oferta es grave, como ocurre generalmente en época de cosecha, se desata la caída en precios que es común en este tipo de productos. El "orden" establecido por el liderazgo en precios deja de ser operante.

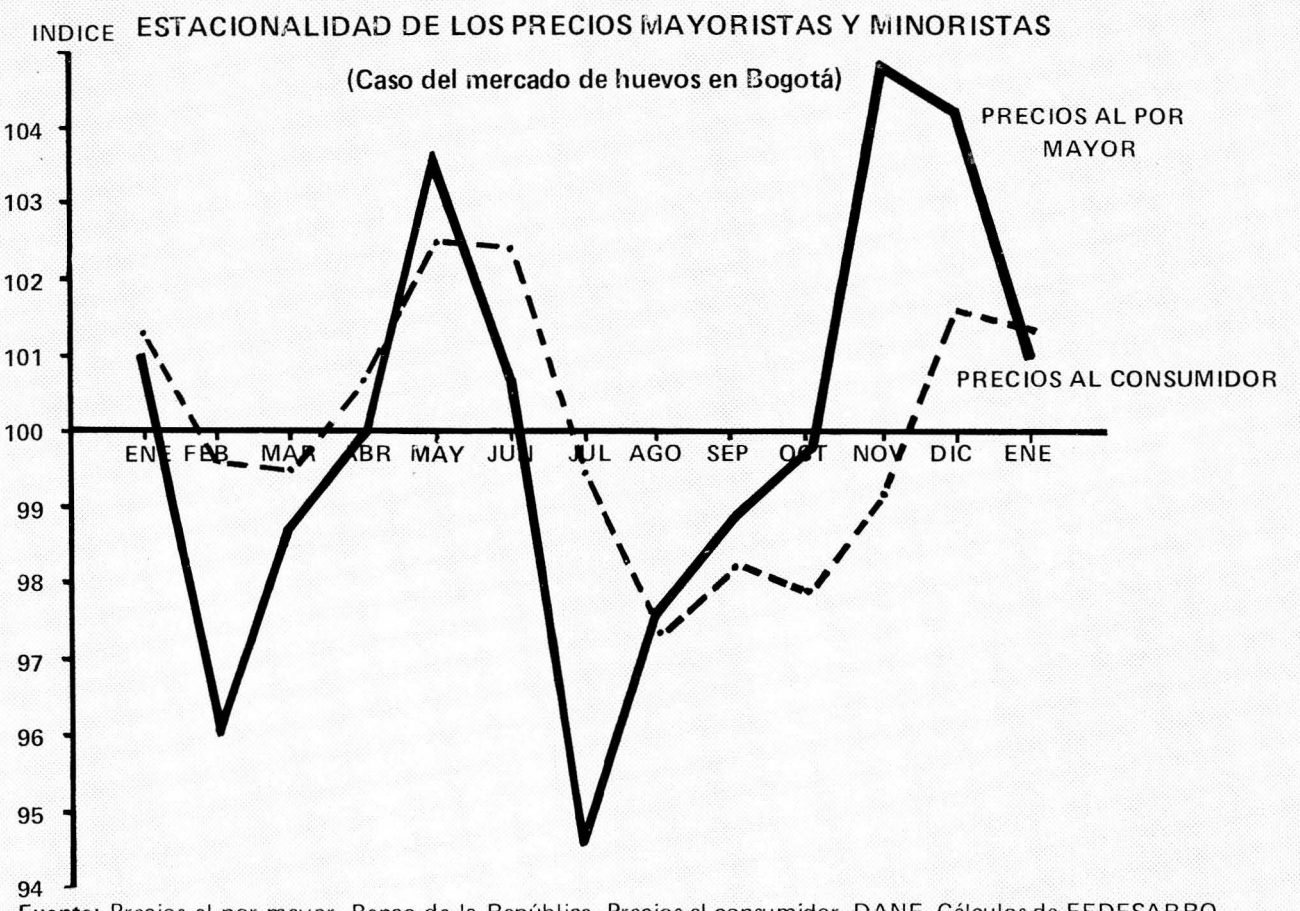
Cuando se percibe, por el contrario, un exceso de demanda o escasez de oferta, los grandes mayoristas y productores saben que pueden subir sus precios y así lo hacen . En algunos casos procuran actuar coordinadamente para no hacerse competencia "desleal" (esto es, para que un miembro importante del grupo local no se demore demasiado en elevar sus precios). En mercados concentrados físicamente, como es el caso de la papa en Corabastos, estos ajustes deben producirse en pocas horas. Una vez tomada la decisión la noticia de que los precios están subiendo llega sin dificultades a todos los agentes del mercado. Es entonces cuando los demás productores y mayoristas, grandes y pequeños, saben que deben reajustar sus precios. Mientras los precios mayoristas suben al nuevo nivel de equilibrio, los detallistas pueden obtener un margen absoluto superior al mínimo acostumbrado. Si los precios mayoristas suben más de la cuenta, el margen minorista puede verse afectado transitoriamente. Son estos ajustes los que hacen que el margen minorista no sea exactamente constante a través del tiempo. En el largo plazo, el margen minorista, y el de otros intermediarios no líderes, tenderá a aumentar con la inflación general del país y a bajar a medida que aumenta el volumen promedio de las transacciones.

El mecanismo de determinación de precios descrito corresponde a los ajustes de corto plazo. En este caso, los costos de producción están dados, y por lo tanto las variaciones de los precios se traducen en variaciones en las utilidades de los productores y en los márgenes relativos de los comerciantes.

En muchos productos (como carne, papa, huevos, etc.) puede observarse que los márgenes detallistas tienden a moverse en dirección contraria a los precios, es decir, tienden a mantenerse constantes en términos unitarios. Esto implica que los precios al consumidor fluctúan menos que los precios al productor y en este sentido los márgenes operan como elemento estabilizador. Por lo tanto, la observación popular de que cuando los precios mayoristas bajan esa baja no se observa en los expendios minoristas, debe ser complementada con el hecho de que cuando los precios al consumidor suben los precios mayoristas o al productor han subido aún más (ver Gráfica 2).

En el largo plazo los precios deben situarse en un nivel que sea apenas suficiente para cubrir los costos de producción de los productores menos eficientes cuya producción es necesaria para abastecer la demanda a ese precio. Esto debe ser así porque en condiciones de competencia, que es el caso que estamos tratando, un precio que está demasiado por encima de los costos medios de producción hará que se incremente la oferta, en tanto que un precio por debajo de esos costos, provocará reducciones en la oferta por el retiro de productores.

Gráfica II



Fuente: Precios al por mayor, Banco de la República. Precios al consumidor, DANE. Cálculos de FEDESARROLLO con base en el "X-11 Seasonal Adjustment Program" del *U.S. Bureau of the Census,* Economic Research and Analysis Division, Noviembre 1968. La estacionalidad encontrada es significativa al nivel del 99% de confiabilidad.

El papel que desempeñan los intermediarios en este tipo de mercado es particularmente activo, ya que son ellos los que adoptan y transmiten la decisiones de ajustar el precio cuando se presentan desequilibrios. Esta es una función esencial en toda economía de mercado. Sin embargo, cabe preguntarse si ese poder de los grandes mayoristas no se traduce en ganancias excesivas para ellos. A este respecto sólo cabe anotar que, en general, si una etapa determinada de la comercialización resulta "excesivamente" rentable, debe producirse una tendencia hacia la aparición de más comerciantes en esa etapa o una tendencia a que los productores o los comerciantes de las etapas subsiguientes asuman el control de la misma. Por ejemplo, las ganancias del mayorista local deben estar limitadas por lo que les costaría a sus proveedores inmediatos negociar y despachar directamente a los mayoristas de otras ciudades. Los vínculos de amistad y de mutua confianza que ligan a cada eslabón de la cadena de comercialización constituyen una fuerte barrera contra estos intentos de desplazamiento. Por esta razón, en algunos casos las utilidades "normales" de los grandes intermediarios pueden ser considerablemente altas. La aparición de productores grandes con volumen suficiente para asumir ciertas etapas de la comercialización ha provocado, sin duda, una reducción en las ganancias monopolísticas de los grandes intermediarios.

2. *Determinación de los Precios en Situación de Oligopolio y el Papel de los Intermediarios*

En Colombia muchos bienes industriales se producen en mercados oligopolísticos y ello ocurre, especialmente, cuando se presentan economías de escala en la producción y discontinuidades en los tamaños óptimos de planta, que hacen que un número reducido de empresas sea suficiente para abastecer el mercado interno.

En los productos estudiados que pertenecen a esta estructura de mercado (azúcar, alimentos balanceados para animales, aceites vegetales y detergentes), el papel de los intermediarios —cuando hay lugar para ellos— es de un carácter mucho menos activo que el que les corresponde en los mercados competitivos. En algunos casos los intermediarios operan más como agentes de los productores que como empresarios independientes.

La razón para ello radica en la estructura misma de la producción y en el tipo de productos involucrados. Los mercados oligopólicos se caracterizan por una considerable vulnerabilidad de su equilibrio y por ello la relación de precios existente entre los distintos productores debe obedecer a reglas más o menos preestablecidas y no responde automáticamente a las fuerzas del mercado. Los precios y los márgenes de comercialización tienden a ser administrados por los mismos productores. y el comerciante se limita a ajustar sus pedidos al volumen de las ventas.

Un aspecto esencial del gran mayorista en mercados competitivos, es que éste generalmente absorbe la producción ofrecida y hace los ajustes de precios co-

rrespondientes. En el oligopolio, por el contrario, el intermediario tiene un poder muy limitado —si alguno— sobre el precio y por ello no puede influir en el volumen del mercado. La excepción a la regla la constituyen los mayoristas que pueden influir en la calidad, en el diseño o en la presentación de los productos que distribuyen, como en el caso de los textiles. Como se sabe, en los mercados oligopólicos la diferenciación del producto es más importante que el precio (por su rigidez) como elemento de competencia entre las empresas.

Hay muchas teorías que tratan de explicar la determinación de los precios en el oligopolio. La más popular y la más útil es la que supone la existencia de una empresa líder cuyas determinaciones de precios son seguidas sin discusión por las demás. El sistema para calcular el precio se conoce como "costo total" y consiste en añadir determinado margen a los costos variables (un margen que cubre depreciación, gastos de administración, ventas y utilidades del negocio). El margen no es necesariamente fijo: puede aumentar si la empresa líder considera que "el mercado" puede soportar un alza sin que se afecten demasiado las ventas[6] y puede disminuir si se considera necesario estimular la demanda con menores precios. Pero, en general, el hecho esencial es que una empresa líder es la que toma las decisiones y las demás la siguen.

Este parece ser el caso de la producción de alimentos balanceados para animales. Una observación desprevenida de los reajustes de precios indica que la iniciativa siempre parte de la empresa más grande. En este caso, por tratarse de un producto intermedio, el sistema de distribución es relativamente sencillo: las fábricas venden directamente a los clientes más grandes a precios de distribuidor, y a través de éste atienden la demanda de los clientes menores. El distribuidor opera normalmente con un margen fijo[7].

Una implicación interesante del oligopolio, que ha sido poco explorada, se relaciona con el comportamiento de los costos de producción. Si, como se acepta generalmente, las empresas tienden a mantener cierto margen porcentual sobre sus costos de operación, cualquier aumento en estos costos implica una mayor rentabilidad para los oligopolistas. Sencillamente, porque el valor de cualquier porcentaje aumenta con el tamaño de la base. En estas condiciones conviene a las empresas que el costo de sus materias primas aumente. Para citar un ejemplo concreto, el encarecimiento del sorgo y de las tortas, antes que perjudicar favorece los intereses de las fábricas de alimentos balanceados. Más grave aún, esta circunstancia puede hacer que las mismas fábricas indirecta e involuntariamente hagan que ese encarecimiento se produzca. El encarecimiento del sorgo se produce de la siguiente forma: la producción nacional de este grano es deficitaria y está protegida por cuotas de importación que garantizan la absorción de toda la producción nacional. Los altos costos de transporte

6 Por ejemplo, cuando los huevos alcanzan precios muy atractivos por exceso de demanda, las fábricas de concentrados pueden incrementar sus precios sin afectar el volumen de ventas.

7 En términos unitarios o en términos relativos. En productos cuyos mercados han tenido un crecimiento rápido, permitiendo una rotación considerablemente mayor, el margen tiende a fijarse en términos unitarios (por ejemplo, un peso por kilo).

internacional garantizan una protección adicional. Esto hace que el precio interno pueda alcanzar niveles muy superiores a los internacionales.

En épocas de cosecha se manifiesta el exceso de demanda que hace subir los precios. Las fábricas compiten entre sí por la adquisición del sorgo, y no regatean demasiado con los agricultores porque saben que éstos pueden encontrar fácilmente otro comprador, y porque resulta excesivamente caro tener que parar las máquinas por falta de materia prima. El precio atractivo del sorgo hace que su producción se expanda con la entrada de agricultores de tierras cada vez menos productivas[8]. Así, los costos de producción del sorgo se elevan, y esto garantiza una elevación de los precios de sustentación.

Es importante destacar el orden de causalidad en este proceso, porque resulta ser al contrario de lo que generalmente se cree. El orden es el siguiente: 1) el costo de producción del sorgo es alto porque el precio del sorgo es alto; 2) este precio es alto porque hay fuerte demanda por el producto; 3) la demanda es fuerte, porque el producto es rentable en la fabricación de alimentos balanceados; 4) esta fabricación es rentable porque se realiza en condiciones de oligopolio y los productores pueden trasladar los mayores costos al precio final.

Si la producción se adelantara en condiciones de competencia, los fabricantes estarían imposibilitados para trasladar automáticamente los mayores costos. La rentabilidad del sorgo como materia prima sería entonces menor y su demanda menos fuerte, lo que se traduciría en un precio más bajo[9].

El encarecimiento de las tortas, otro insumo importante en la fabricación de concentrados, se efectúa por un mecanismo mucho más sencillo: las tortas son un subproducto de la fabricación de aceites comestibles, la cual se realiza también en condiciones de oligopolio. Los productores de tortas se ponen de acuerdo para fijar el precio, y en esa fijación tienen en cuenta sin lugar a dudas, la capacidad que tienen los compradores (los fabricantes de alimentos balanceados) para trasladar el alza.

Es claro cómo el poder para manejar oligopolísticamente los precios hace que los productores se cuiden muy poco de mantener a raya sus costos. Cualquier elevación de costos que afecte a todos por igual les resulta beneficiosa. Esto arroja muy serias dudas sobre la efectividad de los controles de precios que "para no desestimular a la industria" autorizan alzas cada vez que se demuestra una elevación de los costos. Porque cada autorización de alza garantiza que los costos volverán a subir muy pronto. Esta consideración *no* es un argumento en contra del control de precios a las industrias oligopolísticas. Es una invitación a

---

[8] El aumento en la producción no es suficiente para eliminar el exceso de demanda. Simplemente reduce los requerimientos de importación.

[9] La altura de la demanda de bienes intermedios depende de la rentabilidad de éstos. Cuanto más rentable es un insumo mayor es su demanda y por lo tanto su precio. La relación entre demanda y precio es mucho más fuerte cuando la oferta del insumo es fija en el corto plazo, como ocurre con todos los productos de cosecha.

meditar sobre la importancia de seleccionar adecuadamente los mecanismos de control.

3. *Sistemas de Distribución y Eficiencia*

En Colombia existe una amplia variedad de sistemas de distribución que abarca desde los sistemas "tradicionales" de largas cadenas de intermediarios, hasta los sistemas de negociación directa entre productores y consumidores, en los cuales no hay lugar para los comerciantes, o bien éstos han sido sustituidos por los agentes de los productores.

El sistema tradicional, que se observa en el mercadeo de la mayor parte de los productos agropecuarios de consumo final, ha sido generalmente considerado "ineficiente" y se cree que cualquier acortamiento de la cadena redundaría en beneficio para los consumidores y para los productores. Esta apreciación es generalmente falsa, por cuanto los sistemas de distribución están determinados por las condiciones de producción y de consumo de los bienes que se comercian.

Considérese el caso competitivo discutido anteriormente. La distancia entre los sitios de producción y de consumo, y el carácter atomizado de estas dos actividades hace necesario un sistema de distribución que reúna la producción de muchas unidades, la concentre, la transporte y la redistribuya. Esta tarea la cumple a cabalidad un sistema de tipo "reloj de arena" discutido anteriormente. Si esta cadena larga fuese sustituida por una gran compañía comercializadora, ésta tendría que realizar exactamente las mismas tareas, y nada garantiza que lo haría con menores costos para los consumidores. Por el contrario, a los elevados costos de administración habría que sumar las implicaciones de la excesiva concentración de poder sobre productores y consumidores.

Considérese ahora la posibilidad de eliminar sólo algún eslabón de la cadena, es decir, los intermediarios que operan una etapa determinada del mercadeo. Su tarea deberá ser realizada por sus proveedores o por sus clientes inmediatos y nada garantiza que en este desplazamiento se producirá un ahorro que beneficie a los consumidores o a los productores. Lo más probable es que los nuevos agentes se apropien de los beneficios (e incurran en los costos) que antes correspondían a los intermediarios desplazados. Si esta operación dejase algún beneficio neto el desplazamiento se producirá espontáneamente por iniciativa de los mismos comerciantes.

No es tan claro, entonces, que las cadenas "cortas" sean más eficientes que las cadenas "largas", *dadas* las condiciones de la producción y del consumo. Los avances en la eficiencia del mercadeo no deben buscarse en la simple eliminación (léase *sustitución*) de intermediarios, sino en el mejoramiento de la infraestructura del comercio: vías de comunicación, centros de acopio, centros de distribución y servicios de información sobre precios.

En los análisis de casos realizados en este estudio se observa claramente cómo los cambios en la estructura de la producción o del consumo afectan directa e

inmediatamente el sistema de distribución. Por ejemplo, el surgimiento de productores de gran volumen (o de empresas grandes) hace innecesaria la presencia de los acopiadores y de los mayoristas de segundo orden. La cadena de intermediarios se acorta efectivamente, en respuesta a un cambio en las condiciones de la producción.

Cuando la producción adquiere una estructura altamente concentrada (monopolio u oligopolio), la parte superior del reloj de arena desaparece por completo. La cadena de intermediarios se acorta aún en los niveles más cercanos a la distribución detallista. *Dada* la estructura concentrada de la producción este puede ser el sistema más eficiente, pero la estructura de este mercado (producción y distribución) es generalmente menos eficiente que la libre competencia con sus largas cadenas.

4. *El Comercio y el Control de Precios*

En general, con algunas excepciones, el establecimiento de controles de precios a los bienes de consumo masivo en Colombia ha obedecido más al deseo de sortear situaciones esporádicas de súbito encarecimiento de los productos, que a consideraciones de largo plazo sobre la estructura de los mercados y la eficiencia económica[10]. Es decir, el control de precios ha sido utilizado para resolver situaciones coyunturales, de corto plazo. Los considerandos de todas las resoluciones de control mencionan la especulación y el acaparamiento —fenómenos que por su propia naturaleza son de corto plazo— como los motivos que llevan a adoptar la medida.

La experiencia ha demostrado, por otra parte, que los controles de precios no sólo no resuelven la carestía, sino que la agravan agudizando las situaciones de "especulación y acaparamiento" que llevan a las autoridades al establecimiento de más controles, cada vez más inoperantes, y cuyo objetivo son generalmente los intermediarios. El régimen de libertad de precios que se ha venido restableciendo a partir de 1976 es en muchos casos el resultado de los fracasos experimentados antes que la consecuencia de una normalización de los mercados. Es posible demostrar que esta normalización se ha alcanzado sólo en la medida que los controles hayan sido inoperantes.

Las consideraciones que siguen intentan demostrar por qué los controles que se adoptan con criterio puramente coyuntural tienden a fracasar. También se demuestra que los brotes de "especulación y acaparamiento" son una consecuencia lógica del control de precios y que en algunos casos constituyen un mecanismo de ajuste del mercado, mecanismo que si no se deja funcionar deja de ser un fenómeno transitorio para convertirse en un problema permanente.

Para facilitar la argumentación y hacer más nítidos los resultados, consideremos el caso de un producto que se fabrica en condiciones de monopolio (Gráfi-

[10] Entre las excepciones (productos que han permanecido bajo control por períodos prolongados) se destacan: el café, la gasolina, las drogas, las cervezas, etc.

ca 3). Este constituye el caso más sencillo y más obvio para el cual el control de precios es no sólo conveniente sino también relativamente fácil de establecer, al menos en teoría. En ausencia de controles, el precio del producto del monopolio (Pm) resulta superior al que existiría si hubiese libre competencia (Pc) y la cantidad producida (Qm) es inferior, es decir, el monopolio hace que se produzca menos y más caro. El Gobierno, sin embargo, y en esto estamos de acuerdo todos los economistas, podría establecer el control de precios y fijarlo a un nivel tan bajo como el que prevalecería en condiciones de competencia (Pc). A ese nivel el monopolista obtendría utilidades apenas "normales" y encontraría conveniente aumentar su producción hasta alcanzar el volumen que se produciría en competencia.

La pregunta crucial es: ¿cómo se pasa de la situación inicial a la situación final de equilibrio? Generalmente la teoría económica no se ocupa de averiguar cómo debe ser ese proceso. Se limita a señalar que, al precio oficial, el monopolista estará mejor si aumenta su producción y se supone que lo hará de todas maneras.

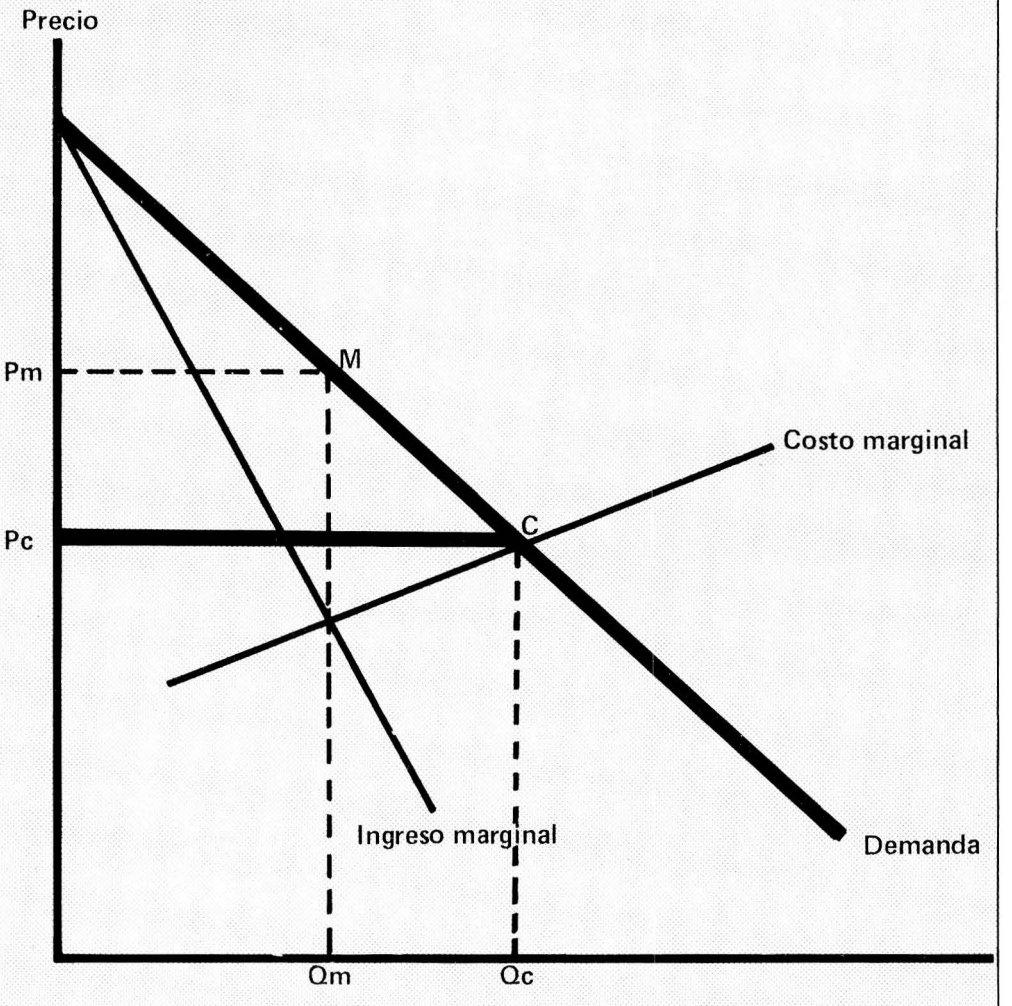
Veamos qué puede ocurrir en la realidad: Cuando el Gobierno anuncia el nuevo precio, lo primero que se presenta es un exceso de demanda. Al precio inicial (Pm) la demanda estaba constituida por todas aquellas personas que consideraban atractivo consumir el producto a ese precio y en determinadas cantidades. La posibilidad de adquirirlo a un precio inferior hace que esas mismas personas encuentren deseable aumentar su consumo, e induce a otras, que antes lo consideraban demasiado caro, a demandarlo. Este aumento en la demanda es inmediato y es muy poco probable que la oferta (la producción) responda con la misma rapidez. Normalmente, el aumento requerido en la producción tendrá lugar en el curso de semanas o de meses. En el caso de productos como el cemento puede tardar años.

Un exceso de demanda implica, en la práctica, que muchas de las personas que salen a comprar el producto no lo pueden conseguir. Se manifiesta entonces la *escasez.* Aparecen las colas en los supermercados y en otros sitios de distribución. Lo interesante de este fenómeno es que la escasez surge a pesar de que se está produciendo lo mismo que antes.

Una implicación necesaria del exceso de demanda o escasez es que la producción debe ser repartida de alguna forma entre los demandantes. Lo natural en una economía de mercado es que la reciban aquellos que están dispuestos a pagar más por el producto. Surgen entonces los mercados negros y la "especulación y el acaparamiento". Los intermediarios profesionales y ocasionales que puedan obtener el producto al precio oficial o un poco más caro, fácilmente encuentran clientes dispuestos a pagar un precio más alto. Naturalmente, los productores también tienen esa posibilidad y generalmente la aprovechan. Son los consumidores, dominados por el temor de quedarse sin el producto, los primeros en violar el precio oficial. Dependiendo de su nivel de ingreso y de su propensión a consumir el producto, cada consumidor tiene un precio máximo

Gráfica III

MONOPOLIO Y CONTROL DE PRECIOS



Pm, Qm = Precio y cantidad de equilibrio del monopolio (M)
Pc, Qc = Precio y cantidad de equilibrio en competencia (C)

El monopolista maximiza sus utilidades en M. Si el precio fuese Pc, maximizaría utilidades en C. Pero si el gobierno impone el precio Pc aparece un exceso de demanda (Qc-Qm) que puede hacer más rentable para el monopolista no aumentar producción y continuar en Qm.

que está dispuesto a pagar por determinada cantidad (y por evitarse las "colas" y las molestias).

Esta situación, que es la que induce a las autoridades a reforzar los controles y las sanciones, puede ser transitoria y desaparecer a medida que el monopolista aumente la producción. Sin embargo, para que ello suceda es necesario que el productor encuentre más atractivo hacerlo así que mantener el nivel actual. Y esto depende, como se verá enseguida, de si él se está beneficiando o no de los mercados negros; esto es, de si está participando o no de la diferencia entre el precio oficial y el precio realmente pagado por los consumidores.

Para simplificar el análisis consideramos sólo los dos casos extremos. Primero, que toda la diferencia se la apropia el productor, y segundo, que éste no se beneficia en nada (todo se lo apropian los intermediarios).

En el primer caso el productor está recibiendo un precio promedio superior al precio oficial y probablemente superior al precio de mercado inicial[11]. Dado que un aumento en producción implica una menor escasez y por ende menores posibilidades de discriminación de precios, el ingreso marginal —para aumentos de producción— puede resultar demasiado bajo, de tal forma que la conducta óptima del productor será mantener invariable el nivel de producción[12].

En el segundo caso se supone que el control es 100% efectivo para los productores. No puede serlo también para los consumidores por cuanto el exceso de demanda *necesariamente* hace que aparezcan la "especulación y el acaparamiento" como mecanismo de racionamiento.

Si el productor no puede encontrar compradores que le paguen un precio superior al oficial, podrá incrementar sus utilidades aumentando la producción[13]. En este caso sí es de esperar que la producción aumentará porque ello es lo que más le conviene al productor.

Llegamos así a la conclusión, un tanto paradójica, de que si el Gobierno quiere tener éxito en el control de precios a un monopolio, debe procurar que el productor no se beneficie de los precios de escasez que surgen inmediatamente. Si esto se logra controlar, "la especulación y el acaparamiento" serán fenómenos transitorios que desaparecerán a medida que se expanda la producción. El perseguir intermediarios y cerrar establecimientos detallistas puede ayudar a

---

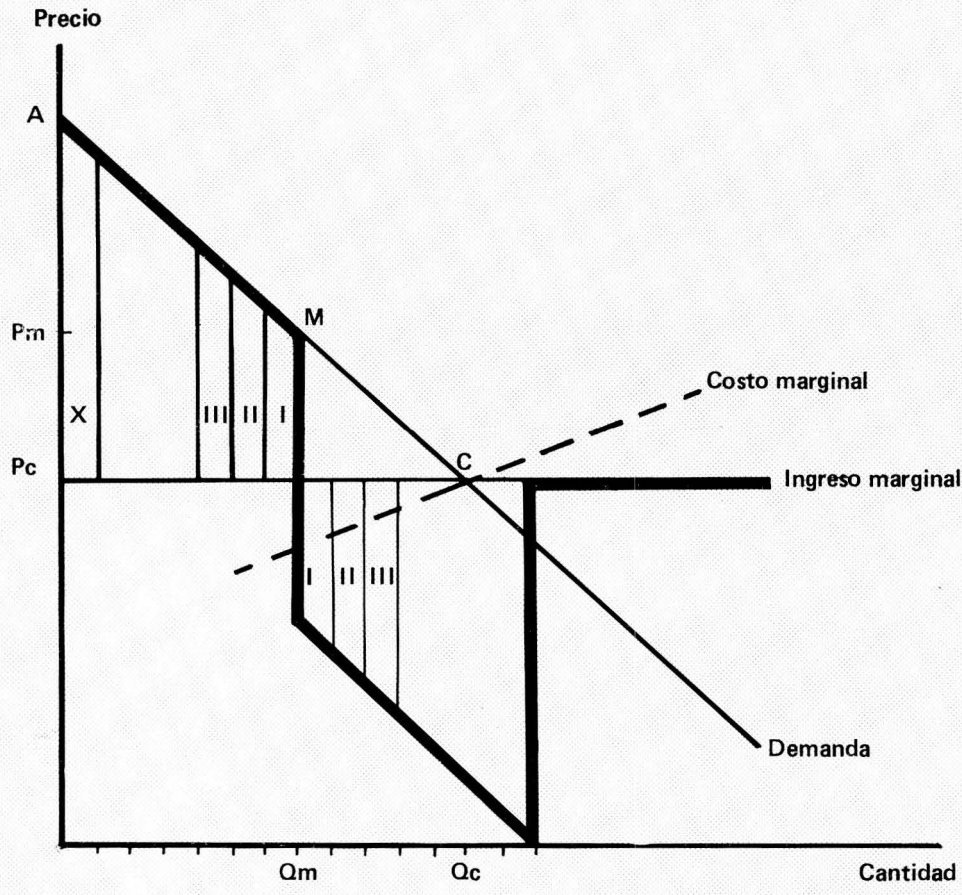
[11] En un caso límite la escasez podría permitir al monopolista actuar como un discriminador perfecto, es decir, apropiarse de todo el excedente de los consumidores (área AMPm de la Gráfica 4). Recuérdese que en este caso la curva de ingreso marginal se confunde con la curva de demanda hasta el nivel de producción que hace factible mantener la discriminación.

[12] En la Gráfica 4 se demuestra que en este caso el ingreso marginal debe ser *inferior* al precio oficial.

[13] Porque en este caso el precio oficial es el ingreso marginal para el productor. Al nivel inicial de producción Qm ese precio es superior al costo marginal. El punto de máximo beneficio es C (Gráfica 3).

Gráfica IV

MONOPOLIO DISCRIMINADOR Y CONTROL DE PRECIOS



Con producción Qm el monopolista ejerce discriminación perfecta debido al exceso de demanda. Cada incremento de producción le resta poder de discriminación. Cualquier incremento en producción debe ser vendido al precio oficial Pc y el poder de discriminación se reduce uniformemente de tal forma que con el primer incremento deja de discriminar al grupo I de consumidores, con el segundo al grupo II y así sucesivamente. La curva de ingreso marginal resultante está representada por la línea gruesa. Por lo tanto, la decisión óptima para el monopolista será continuar produciendo Qm.

mantener la imagen del Gobierno y la confianza de los consumidores, pero no contribuye en nada a solucionar el problema de la escasez[14].

Si por el contrario, el Gobierno está en incapacidad de controlar los precios del monopolio, el renunciar al control de precios irá en beneficio de todos, menos del monopolista.

Sin pretender, obviamente, que el ejemplo (o el modelo) discutido se ajuste a todos los casos de control de precios y por lo tanto, advirtiendo que las conclusiones que de él se derivan no son necesariamente válidas en otros casos, conviene destacar las siguientes consideraciones que él plantea.

a) El control de precios tiende a estar asociado con un estancamiento de la producción, y la creencia general es que ese estancamiento es un resultado de la baja rentabilidad que permite el precio oficial. Es posible que esto sea al contrario: la producción se estanca porque el precio oficial no es el que reciben los productores, y esto hace más atractivo mantener la escasez y restringir la producción.

b) Cuando se establece el control de precios lo normal es que la oficina encargada autorice una elevación del mismo cuando los productores demuestren que sus costos de producción han aumentado. Si el control no está siendo efectivo (esto es, si el precio de mercado es superior al precio oficial), como ocurre en casi todos los casos, este procedimiento sólo consigue alejar aún más la posibilidad de que la producción aumente y se elimine la escasez. En casos como el de los alimentos concentrados, mencionado anteriormente, cada solicitud de alza puede ser el resultado de la última autorización, y así debe ocurrir en todos los casos de oligopolio que utilicen el sistema del "costo total" para determinar sus precios.

c) Definitivamente, el control de precios a nivel detallista no tiene ninguna justificación[15]. El cerrar establecimientos minoristas en períodos de "especulación y acaparamiento" equivale a ordenar que sólo los productores y los grandes intermediarios tengan derecho a apropiarse de los beneficios transitorios de la escasez. En el largo plazo, los precios detallistas dependen únicamente de los precios de compra a productores y mayoristas, del nivel general de inflación y del tamaño del mercado. Las desviaciones transitorias que puedan observarse en los márgenes son el reflejo de los desequilibrios del mercado, los cuales se detectan en los niveles más agregados de la comercialización. Más aún, esas desviaciones hacen parte del proceso de ajuste hacia un nuevo equilibrio del mercado.

[14] La intervención del Gobierno en el racionamiento debe hacerse exclusivamente por razones de equidad, ya que los estratos más pobres de la población son los que más se perjudican con la escasez, por razones obvias. Este tipo de intervención, al tener unos objetivos muy precisos, tiene muchas más posibilidades de éxito que la intervención indiscriminada que pretende —inútilmente— resolverle el problema de la escasez "a todo el mundo".

[15] Nos referimos especialmente al detallista de víveres, que se caracteriza por vender varios productos y opera en pequeña escala. Los que venden productos con carácter exclusivo (como los representantes y concesionarios) no entran en esta categoría.

Pautas para una Decisión Sensata sobre Transporte Masivo en Bogotá

Jorge Acevedo*

Introducción

Este trabajo busca dar respuesta a las inquietudes constantes de la opinión pública y de la Administración del Distrito Especial de Bogotá frente a las alternativas para seleccionar el sistema de transporte masivo más adecuado para la ciudad.

A pesar del abundante número de estudios realizados, se considera preciso recomendar la realización de análisis adicionales que aporten luces a los responsables de la decisión. Para ello este documento ofrecerá una descripción de las alternativas posibles y complementada con cifras y datos que le permitan al lector comprender el orden de magnitud de los costos involucrados en cada opción. Las grandes obras implican grandes costos. La función de los técnicos del transporte y de los economistas es asesorar al administrador para que la decisión que eventualmente se tome responda a los recursos, a las aspiraciones y a las necesidades de los habitantes del Distrito Especial de Bogotá.

La Demanda de Transporte

Con excepción de un número limitado de viajes placenteros, deseados en sí mismos, puede afirmarse que el transporte (la posibilidad de moverse de un sitio a otro) es deseado (o demandado) únicamente como elemento intermediario entre el bien o servicio realmente deseado y el usuario.

El viaje de cada usuario implica la existencia de un propósito (al trabajo, al estudio, como parte del trabajo, por asuntos personales, de recreación, sociales,

* Esta es una condensación, hecha por Elsa Rodríguez de Cortés, de un trabajo hecho por el doctor Jorge Acevedo, con el auspicio de FEDESARROLLO y el Instituto SER de Investigación.

otros) la selección de un modo (a pie, transporte público, en automóvil privado, camiones, camionetas, furgonetas –para transporte de bienes– y otros) y la selección de una ruta.

Como contraparte por el servicio, el usuario debe invertir unos tiempos determinados en el viaje y debe efectuar unos pagos.

A partir de datos del estudio Fase II, para el cual se recogió información sobre las características de la demanda del transporte (viajes totales, propósitos, modos, orígenes y destinos, rutas, horas de viaje, tiempos de viaje) es posible hacer estimativos de los viajes que se realizan en Bogotá en años posteriores, con los siguientes resultados para 1979:

	Número de viajes
Pasajeros y choferes de automóviles privados	1.060.000
Pasajeros de taxi y colectivo	236.000
Pasajeros de buses	7.004.000
Total	**8.300.000**

Debido al crecimiento acelerado de Bogotá, el espacio público dedicado a vías cada día se vuelve más escaso. Dicho recurso escaso es utilizado de manera muy desigual por la población. Un pasajero de bus ocupa 1.2 veces menos espacio público que un peatón y 16 veces menos espacio público que un pasajero de automóvil[1], como se puede observar en el Cuadro 1.

Otro recurso escaso en Colombia y en el mundo es el combustible. En otra cuantificación[2], se puede observar cómo un pasajero de automóvil consume 15.3 veces más combustible, que un pasajero de bus. Ver Cuadro 2.

Cuadro 1

UTILIZACION DEL ESPACIO PUBLICO POR PARTE DE LOS TRES PRINCIPALES MODOS DE TRANSPORTE EN BOGOTA

Modo de transporte	**% de demanda que lo utiliza**	**% del espacio total que utiliza**
Buses	68	27
Automóviles	10	64
Peatones	19	9

1 Datos tomados del CID. *Alternativas para el Desarrollo Urbano de Bogotá, D.E.* (1978).

2 Cuantificación presentada en: Acevedo J. y Barrera J., *El Transporte en Bogotá:* Problemas y soluciones, Bogotá, diciembre de 1978.

Cuadro No. 2

UTILIZACION DE COMBUSTIBLES POR PARTE DE LOS PRINCIPALES CONSUMIDORES EN BOGOTA

Modos de transporte	% de demanda que lo utiliza	% del gasto total de gasolina en Bogotá
Buses	68	21
Automóviles	10	48
Taxis y colectivos	2	8
Camiones y otros		23

Se observa que la inmensa mayoría de población demanda transporte público (el 84.4% de los viajes mecanizados), pero esta mayoría sólo utiliza el 27% del espacio público y el 21% de combustible. A su vez, la demanda de espacio y de combustible continúa creciendo, y tanto el espacio estratégico (centro y vías arterias) como el combustible son recursos cada vez más escasos y valiosos. No puede caber duda acerca de la necesidad de que el Estado adopte una política para racionalizar el uso de esos recursos. Obvias razones de equidad, economía y eficiencia indican que debe restringirse el transporte privado para favorecer al público. Esta intervención puede ser a través de sistemas de precios o con sistemas de racionamiento. Una posibilidad sería cobrar el uso de las vías al precio real al automóvil privado. Otra solución es separar el transporte público del privado de forma que el primero, libre de interferencias, pueda aumentar su velocidad y eficiencia.

Las Alternativas Tecnológicas

Existe una cierta confusión, generalizada en la opinión pública, según la cual suele creerse que el "metro" es la única alternativa tecnológica real cuando se habla de sistemas de transporte masivo. Sin embargo, existen otras alternativas posibles de solución y nuestro propósito es describirlas brevemente; pero antes de iniciar la discusión revisaremos en forma general algunos conceptos básicos que con frecuencia se mezclan y confunden.

Las alternativas para establecer un sistema eficiente de transporte masivo en Bogotá pueden ser las siguientes:

No hacer nada. El sistema actual de buses de Bogotá es definitivamente un sistema masivo, así sea lento e ineficiente. Se podrían introducir mejoras (marginales o radicales) al sistema, a costa de inversiones y mayores gastos de operación, para obtener mayor eficiencia y mejor servicio.

	Características
Transporte privado:	Individual
Transporte público:	– Compartido por varios usuarios – Interviene alguna entidad o persona cuyo oficio es prestar tal servicio
Transporte público separado:	Transporte libre de interferencias con otros tráficos tanto en ruta como en intersecciones
Transporte público masivo:	Sistema capaz de transportar un gran número de personas a en corredores troncales
Transporte público rápido:	Sistema de gran capacidad, gran velocidad y gran costo.

Utilizar un sistema organizado y bien diseñado de buses en vías y carriles exclusivos. Esta alternativa debe incluir como parte fundamental un tratamiento especial de paraderos, posibles sistemas de cobro fuera del bus, y prioridades en semáforos y en intersecciones complejas.

En cuanto al equipo, esta alternativa tiene varias posibilidades: utilización del parque actual, de menos buses con más capacidad —entre ellos los "gusanos" o de doble plataforma—, de buses electrificados tipo trolley; y finalmente una combinación de los tipos anteriores.

Debe recordarse que en la alternativa de "buses en carriles exclusivos" es crucial la organización y administración de los sistemas troncales. La solución de uno u otro sistema organizativo puede tener gran influencia sobre los costos y sobre las características del servicio.

La siguiente alternativa no es necesariamente excluyente de la anterior y supone también el uso de uno o más carriles en forma exclusiva para el sistema. Consiste en el uso de tranvías modernos (transporte liviano rápido). Desde luego requiere la realización de obras de infraestructura, sistemas de control y una estructura administrativa que garantice la coordinación efectiva con los sistemas de buses.

Existe también la alternativa del transporte pesado sobre rieles; ésta puede ser a nivel, que en todos los casos requiere de una estructura fija separada totalmente de interferencias con el tráfico de otros vehículos y peatones. Esta alternativa ofrece modalidades diferentes y sus costos varían según las características de la construcción. La construcción a nivel implica el uso de derechos de vías existentes o la demolición de obstáculos. Algunas intersecciones deben hacerse a dos niveles, ya que se produce una separación total de

las áreas que atraviesa. En todas las modalidades es necesario aislar la línea de las interferencias con peatones, animales y otros tráficos.

La construcción subterránea superficial ("cut and cover") es más costosa que la anterior, pero tiene efectos menos graves sobre las zonas que atraviesa, porque no separa las áreas que cubre, ni tiene indeseables efectos visuales. Por sus características constructivas tiene limitaciones en cuanto a rutas por las posibles interferencias con los sistemas de acueducto, alcantarillado, teléfonos y electricidad.

La construcción subterránea profunda (túneles) es mucho más costosa que las anteriores pero ofrece mayor flexibilidad en cuanto a posibles alineamientos. Obviamente, éstos dependen de las condiciones del suelo (capacidad portante, tipo de suelo, corrientes subterráneas, etc.).

Finalmente, es posible construir una estructura elevada sobre la superficie (viaductos) sobre la cual corra el tren metropolitano. Esta alternativa también es restrictiva en cuanto a los alineamientos que permite, no solo porque requiere ir sobre vías más amplias y libres de obstáculos, sino porque la cimentación de la estructura puede encontrar interferencias, graves y costosas de solucionar, con las redes subterráneas de servicios. Sus costos, en compensación, son más reducidos que los sistemas subterráneos.

Desde luego, no existe razón alguna por la cual no se puedan combinar las diferentes posibilidades anteriores, de acuerdo con las características de la ruta que sirvan. En esa forma, se pueden seguir los alineamientos más deseables que resulten de los estudios de demanda, buscando en cada tramo el sistema constructivo más económico, y tratando de reducir al mínimo los costos de construcción.

Costos de las Alternativas Tecnológicas

Es conveniente advertir que no todas las alternativas implican los mismos costos, pero sí tienen rubros comunes que no se deben olvidar; entre ellos se consideran como más importantes y relevantes los siguientes:

Los costos de adquisición de zonas, de demolición de edificios, de construcción de calzadas, de intersecciones a doble nivel, de subestaciones eléctricas, de túneles, de viaductos, de paraderos y estaciones, de talleres, de patios, de bodegas, de facilidades para la administración del sistema. Además deben incluirse los costos que se causan durante la construcción, cuando se causa obstrucción de vías e interrupción de servicios. Los costos anteriores constituyen lo que propiamente debe atribuirse a la construcción del sistema. En adición, es necesario adquirir equipos, entre los cuales los más importantes son los siguientes: unidades motoras, no motoras, sistemas de señalización y de control; equipos de control y procesamiento electrónico, transformadores y otros equipos eléctricos; equipos de diagnóstico y mantenimiento; equipos de inspección; ascen-

sores y escaleras automáticas; equipos de admisión de pasajeros y de venta de tiquetes; otros (sistemas de información al público, teléfonos, sistemas de ventilación y aire acondicionado, etc.).

También es necesario considerar los costos de operación del sistema propiamente dicho, entre los cuales pueden incluirse: el consumo de energía y combustible de los vehículos, el consumo de lubricantes, llantas y otros elementos rodantes, mantenimiento y reparaciones del material rodante; salarios y otros costos del personal de operarios, conductores, limpieza, lavado y engrase del material rodante, seguros de accidente, incendio, etc.; consumo de energía en las estaciones; mantenimiento y reparaciones de las estaciones; salarios y otros costos del personal de las estaciones; inspección, conservación y reparación de las vías y de los sistemas de señalización y control; personal técnico directivo y administrativo.

Adicional a los costos anteriores es necesario estimar la depreciación correspondiente de los equipos considerados anteriormente, para así obtener estimativos completos de los costos de operación.

Finalmente, es necesario estimar los costos financieros, en especial de la construcción, que normalmente ascienden a una proporción nada despreciable de los costos totales del sistema.

Posibles Ordenes de Magnitud de los Costos de los Sistemas Rápidos

Ante la inexistencia en el país, de un estimativo serio y técnico de posibles costos, no queda más remedio que acudir a estimativos y estudios foráneos, con todas las limitaciones inherentes a tal procedimiento.

El material que presenta la ponencia proviene, en cuanto a los estimativos de costos, de una investigación reciente realizada para el Departamento de Transporte de los Estados Unidos, en la cual se derivan estimativos de los costos de construcción y operación de los sistemas de transporte rápido, basados en experiencias recientes de varios sistemas actualmente en funcionamiento en ciudades europeas y norteamericanas[1]. Los datos aquí utilizados se refieren a los sistemas pesado y ligero, y a las áreas puramente urbanas (centro y resto), que son los casos más representativos de la situación bogotana.

Para estimar el costo probable de un sistema de transporte en Bogotá, se utilizan los siguientes supuestos:

i. Tendría 10 km en el centro, por el sistema subterráneo superficial.

---

[1] Dyer, T.K., Hale, W.K. y Ingalls, F.A., *Rail Transit System Cost Study*. UMTA-MA-06-0025-76-3 Rev. 1, marzo de 1977.

ii. Tendría 10 km elevados, en el resto de la ciudad.

iii. Tendría 10 km a nivel, en el resto de la ciudad con intersecciones a doble nivel.

iv. Tendría una estación cada 700 metros, lo que supone:
- 14 estaciones subterráneas en el centro
- 14 estaciones elevadas en el resto de la ciudad
- 14 estaciones a nivel, en el resto de la ciudad

v. Tendría 2 patios de maniobras localizados a nivel

vi. Tendría un taller localizado a nivel.

Los costos resultantes para el sistema descrito serían entonces los siguientes:

	Estimativo (Millones de dólares de mayo de 1979) Bajo	Alto
Construcción: Subterráneo	299.60	405.10
Elevado	160.50	225.70
Superficial	36.80	65.00
Estaciones: Subterráneas	98.00	235.20
Elevadas	18.62	56.00
Superficiales	0.42	1.12
Patios de maniobras (incluye señales)	13.00	66.66
Taller	10.79	38.82
Vehículos (incluyen equipo de señales a bordo)	109.20	168.00
Total, costo del sistema	746.93	1.261.60
Total, costo por kilómetro	24.90	42.05

Así, el costo resultante del sistema bogotano oscilaría probablemente entre 750 y 1.260 millones de dólares de mayo de 1979, lo que equivale a un costo promedio, por kilómetro, entre 25 y 42 millones de dólares.

Estos costos incluyen la administración y la ingeniería, pero no incluyen los estudios previos, ni los costos causados durante la construcción por interrupción de vías y servicios, ni los costos de la "puesta en marcha", ni los costos financieros. Con los costos de operación se hizo algo similar; se tomaron datos de costos de operación de los sistemas existentes en diferentes ciudades del mundo, hasta obtener un promedio de un dólar con 69 centavos por vehículo por kilómetro (US$1,69/veh-km) en el sistema de transporte rápido ligero, y US$1,61 para el transporte pesado sobre rieles, como costo de operación apli-

cable a Bogotá. Sin embargo, el dato de mayor interés es el posible costo por pasajero, cifra de suma importancia porque tiene relación directa con la tarifa y el subsidio. Se supuso que la relación media de 3.7 pasajeros/veh-km (ligeramente superior a la de Londres y un 50% más alta que la de Nueva York) es aplicable al caso bogotano. Con tal suposición se obtienen, en dólares de mayo de 1979, los siguientes costos de operación por pasajero (sin depreciación del equipo):

Sistema ligero US$0.457 : $18.28/pasajero
Sistema pesado US$0.435 : $17.40/pasajero

Si se tiene en cuenta la amortización del sistema con una vida útil de 50 años y al 12% anual, se tendría una anualidad entre US$90.32 millones y US$151.73 millones. Con un estimativo de 328.5 millones de pasajeros anuales se obtiene una cifra de amortización por pasajero entre US$0.275 y US$0.462, lo que produce un equivalente en pesos entre $11 y $18.48. En esta forma los costos por pasajero, incluyendo la amortización del sistema, variarían entre $28.40 y $35.88 (pesos de mayo de 1979).

Cobertura del Sistema de Transporte Masivo

Es claro que predecir el número de usuarios de un sistema masivo en Bogotá no es tarea fácil. Posiblemente ese número varía si el sistema es más rápido (trenes) o más lento (buses); seguramente varía si va por la Avenida Caracas (desarrollo existente) o si conecta el Centro con Fontibón (desarrollo futuro). Seguramente varía si se presta o no un servicio nocturno. Y definitivamente varía si la tarifa es cercana a $2.oo, o si es cercana a $20.oo (y algo similar ocurre si se establece, o no, el servicio de trasbordos).

Por las razones anteriores, quizás lo único sensato sea observar la situación de varios sistemas de transporte masivo en el mundo, encontrar los rangos de variación existentes en una medida común (en el caso presente, pasajeros diarios por kilómetro de transporte masivo), y seleccionar un rango probable dentro del cual cupiera la situación del hipotético sistema masivo bogotano. Los datos, obtenidos de un informe reciente del Banco Mundial[1], se muestran, junto con otras variables de interés, en el cuadro siguiente.

En ese cuadro se muestra la población del área metropolitana (o de la conurbación) de la ciudad considerada; un índice de motorización, definido como el número de automóviles particulares por cada 100 habitantes; la longitud del sistema en kilómetros, y el total de pasajeros transportados diariamente, por kilómetro del sistema. Los datos corresponden al año de 1973. Nótese que los sistemas de transporte masivo de las ciudades del cuadro son todos sistemas rápidos sobre rieles. Para efectos comparativos, se puede estimar la población

[1] *Travel Characteristics in Cities of Developing and Developed Countries.* World Bank Staff Working paper No. 230, March 1976.

Cuadro 3

CARACTERISTICAS DE ALGUNOS SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO RAPIDO – 1973

Ciudad	Población (miles)	Motorización	Longitud (Km)	Pasajeros diarios por Km
Atenas	2540	6.1*	25.7	11670
Boston	2754	13.5	48.0	12080
Buenos Aires	8800	7.4*	31.6	20950
Chicago	6715		143.0	2800
Estocolmo	1486		70.5	6670
Hamburgo	2450	20.2	90.7	5950
Leningrado	4066		45.0	29360
Londres	7418	22.2*	388.0	5800
C. de México	8600	7.2	40.0	30000
Montreal	2743	20.6	25.6	15630
Moscú	7300		150.4	32180
Nueva York	17800	26.0	429.0	10890
Filadelfia	3800	34.3	23.3	1630
Rotterdam	1064	23.8	7.5	13330
San Francisco	4600		121.0	990
Tokyo	21600	8.3*	149.7	32180

* 1970.

de Bogotá en unos 4 millones de habitantes, con unos 200.000 automóviles privados, o sea un índice de motorización de 5.0.

No es fácil derivar relaciones claras de los datos del cuadro anterior. Sin embargo, y coincidiendo con las apreciaciones del texto del documento del Banco Mundial, se podría señalar que las tendencias generales del número de pasajeros por kilómetro de línea van a decrecer a medida que aumenta la motorización, y a crecer a medida que aumenta el tamaño de la ciudad. Así, para Bogotá, con el índice de motorización más bajo del conjunto y con un tamaño grande y un crecimiento igualmente grande, podría suponerse un rango probable de utilización entre 15.000 y 30.000 pasajeros por kilómetro de línea.

Posible Longitud de la Red

Es difícil prever qué longitud podría tener la red bogotana en su primera etapa, y ello desde luego depende del tipo de tecnología que se seleccione. Si ella fueran los buses sobre vías exclusivas, sería previsible una gran extensión de la red, dados los costos tan reducidos de su implantación. Si, por el contrario, se seleciona un sistema convencional sobre rieles, las múltiples dificultades eco-

nómicas y técnicas que se han señalado posiblemente reducirán a un mínimo su longitud. Se supondrá que este último es el caso.

Quizás es conveniente proponer ejemplos para forjarse una impresión más concreta de longitudes respecto a la ciudad. Así, si se estableciera una línea a lo largo de toda la Avenida Caracas, entre el barrio Tunjuelito en el sur y el monumento a los Héroes en el norte, esa línea tendría una longitud aproximada de 14 kilómetros. O si se prefiere llevarla hasta el segundo puente de la Autopista del Norte, su longitud se aumenta a 20 kilómetros. Una línea que siga los derechos de vías del ferrocarril entre Bosa y la Estación de la Sabana tendría una longitud de 14 kilómetros; otra que conectara a Fontibón con la Estación de la Sabana tendría 10 kilómetros.

Las cifras anteriores parecen sugerir que, usados talentosamente, 20 kilómetros de línea permitirían desarrollar una primera etapa de un sistema coherente y bien concebido; y si fuese conveniente establecer un rango probable, quizás debería pensarse en que la longitud de esa primera etapa del sistema oscilaría entre 20 y 30 kilómetros de vía. Los kilometrajes del Cuadro 3, particularmente los de ciudades de países en desarrollo (Atenas, Buenos Aires, México), tienden a demostrar que ese rango no es descabellado.

Demanda Servida por el Nuevo Sistema

Continuando las apreciaciones anteriores (sobre un sistema rápido sobre rieles), se ha estimado una longitud probable, y una utilización probable por kilómetro. La combinación de estos estimativos, para obtener el número de pasajeros diarios servidos por el sistema, se presenta en el Cuadro 4.

Cuadro 4

ESTIMATIVOS DEL NUMERO DE PASAJEROS DIARIOS SERVIDOS POR EL SISTEMA RAPIDO

Longitud (kilómetros)	Ocupación baja (15.000 pas/km)	Ocupación alta (30.000 pas/km)
20.0	300.000	600.000
30.0	450.000	900.000

Se obtiene, entonces, que dependiendo de las características del sistema, se movilizarían entre 300.000 y 900.000 pasajeros diarios. Dado que los costos son directamente proporcionales a la longitud, para efectos de este análisis se supondrá que la longitud es de 30 kilómetros, y la ocupación resultante la máxima seleccionada. En consecuencia, se supone una red extensa que coincide

con los corredores troncales, que permite trasbordos, que tiene una tarifa comparable al bus, y que sirve 900.000 pasajeros por día.

Demanda que Debe Servirse con Buses

En este momento debe hacerse una nueva suposición: el año en que se pone el sistema en servicio. Dado que se trata, en este ejemplo, de un sistema rápido sobre rieles, que, si se iniciara desde ahora el proceso, requeriría la ejecución de estudios de factibilidad, de localización, de diseño y detallados de las partes del sistema; estudios administrativos y financieros; consecución y contratación de empréstitos; contratación y construcción de la línea; selección, contratación y compra de equipos; entrenamiento de personal; etc., no parece irrazonable suponer un período mínimo de 6 años en todo ese proceso. En tal forma, el nuevo sistema podría estar funcionando en 1987.

Anteriormente se estimó, para 1979, la existencia de 7 millones de viajes diarios que utilizan el servicio de los buses. Si se admiten algunos resultados acerca de una disminución del ritmo de crecimiento de la ciudad, y se acepta un valor bajo (hasta épocas recientes era de un 6.5% anual), como un 4% anual; y si se acepta que el total de viajes por transporte público crece también a esa tasa (suposición que claramente subestima los viajes futuros, ya que a medida que crece la ciudad se aumentan las longitudes de viaje y las necesidades de trasbordos), se tendría que la demanda de viajes en transporte público en 1987 sería de 9.580.000.

Anteriormente se estimó que el máximo que podría transportar el sistema rápido masivo, en 1987, sería 900.000 pasajeros. Por consiguiente, los 8.680.000 pasajeros restantes, o sea el 90% de la demanda total de transporte público deberá transportarse en el sistema convencional de buses.

Evaluación Económica y Financiera

La evaluación económica de un proyecto consiste en la comparación de costos con los beneficios, para determinar el efecto neto del proyecto. Tanto unos como otros deben incluir los llamados "intangibles" o efectos (positivos o adversos) que no son fácilmente traducibles en dinero.

Un concepto básico en este proceso evaluativo lo constituye el "valor del tiempo". ¿Cómo se determina el valor del tiempo? Esta pregunta no es fácil de responder puesto que de él depende directamente la valoración de beneficios y por consiguiente la selección del sistema definitivo. Existen varias teorías sobre la valoración del tiempo, de trabajo y del tiempo libre; sin embargo, no profundizaremos sobre los aspectos positivos o negativos de cada enfoque. Finalmente, es preciso anotar que la atribución del valor (o valores) al tiempo constituye una decisión política del Gobierno, de crucial importancia en la determinación del mejor sistema, y sobre el cual valdría la pena adelantar un debate técnico y político.

La evaluación económica difiere de la financiera. En la evaluación financiera de un proyecto no rentable como sucede con varias alternativas de transporte masivo para Bogotá, es fundamental definir quién se va a hacer cargo de las inversiones, quién se hará cargo de las pérdidas de operación, y qué magnitud tendrán una y otras.

Si se supone que la tarifa del sistema aquí descrito se establece en $2.50 por pasajero, se obtendrían los siguientes resultados financieros inmediatos:

- La construcción, estimada en un precio oscilante entre US$750 millones y US$1.260 millones, o su equivalente de entre $30.000 millones y $50.400 millones, no será pagada por la operación del sistema. Eso supone que alguien más deberá hacerlo. La pregunta entonces es quién, cuándo y por qué.

- La operación anual del sistema costará (para transportar 328.5 millones de pasajeros anuales) unos $5.700 millones anuales, de los cuales se recaudará, por tarifas, la cifra de $820 millones. La diferencia, de $4.880 millones anuales, deberá ser subsidiada. Nuevamente, la pregunta es quién y por qué deberá pagar ese subsidio.

- Finalmente, los costos anteriores se deben a la muy notoria mejoría del servicio (15 minutos de ahorro de tiempo por viaje es una mejoría muy significativa) para el 10% de la demanda. El servicio del 90% restante continuará muy deteriorado, e implicará la necesidad de continuar con el subsidio a los buses, que en 1978 ascendió a unos $1.800 millones en Bogotá. De nuevo la pregunta es quién y por qué deberá sufragar ese subsidio.

Las cifras anteriores son obviamente tentativas y necesariamente inexactas. Se han traído a colación únicamente con el objeto de ilustrar los análisis que son cada vez más urgentes con respecto a las soluciones propuestas al transporte masivo en Bogotá.

La Administración del Sistema

Además de los diversos aspectos técnicos y económicos, indispensables en los análisis previos a cualquier decisión sensata sobre la solución a los problemas del transporte bogotano, es preciso examinar un tema de importancia crucial: la administración. Las deficiencias administrativas han sido responsables del fracaso de numerosos estudios e iniciativas sobre el transporte en Bogotá.

La administración del sistema de transporte masivo dependerá de la tecnología seleccionada y del sistema administrativo existente en el servicio de buses, con el cual deberá establecer una absoluta y eficaz coordinación.

Es necesario concentrar esfuerzos para estudiar, analizar, definir y ejecutar medidas conducentes a tres grandes acciones en el área administrativa: la modificación sustancial de la actual organización del transporte en buses; la determi-

nación del esquema administrativo del sistema masivo; y la creación de una autoridad central que defina y ejecute las medidas, coordine esfuerzos y controle resultados.

Conclusiones

Hemos discutido la necesidad de efectuar una serie de análisis, y de realizar una serie de acciones con miras a identificar y ejecutar una política clara, sensata y efectiva de solución a los problemas del transporte en Bogotá.

Quizás cabría criticar el hecho de no haber tratado en forma explícita el problema energético, tan íntimamente ligado al gran consumo de combustible por parte del transporte urbano. Es de esperarse, sin embargo, que un tratamiento adecuado de los análisis de costos que aquí se proponen valore en su costo real los tipos de energía de las diferentes soluciones, de manera que la escasez creciente de hidrocarburos quede debidamente sintetizada en esos rubros.

Para hacer un breve recuento de los puntos más importantes de la ponencia, mencionaremos los siguientes:

En primer lugar, debe ser clara la necesidad y urgencia de que la administración adopte un plan de desarrollo, urbano y regional, que enmarque el futuro de la ciudad e interrelacione claramente el papel actual y futuro del transporte con la dinámica del crecimiento de Bogotá.

En segundo lugar, y en forma independiente de la solución que se adopte eventualmente sobre un sistema de transporte masivo, será necesario que el Estado intervenga en el uso indiscriminado del transporte privado, decretando áreas del centro y vías arterias principales para el uso exclusivo y privativo del transporte público.

Simultáneamente con las conclusiones anteriores, debe ser obvia la necesidad y urgencia de adelantar un estudio técnico detallado sobre las varias alternativas de transporte masivo disponibles para Bogotá. No sobra, sin embargo, notar con claridad que hay varias posibilidades diferentes al debatido "metro", y que los análisis preliminares tienden a indicar la preferencia, para la ciudad, de sistemas más lentos y mucho menos costosos.

Igualmente, es necesario advertir la urgencia de adelantar un debate técnico y económico (con los estudios que sean del caso) sobre una variable que deberá ser establecida por el Gobierno, y que será de crucial importancia en la selección del sistema de transporte masivo: el valor del tiempo. De ese valor se derivará irremediablemente la evaluación económica de las alternativas, y su determinación no puede dejarse en manos de consultores extranjeros o de intereses privados.

Finalmente, debe recalcarse que el éxito de las soluciones técnicas que se adopten dependerá en forma crucial de los esquemas administrativos del servicio de buses, del sistema masivo y del ente coordinador central. Estudiar, definir y adoptar tales esquemas constituye igualmente un trabajo difícil, necesario y urgente para el transporte bogotano.

En el Banco Central Hipotecario sus ahorros a todo tren.

Suba sus ahorros en el tren del ahorro del Banco Central Hipotecario y... a todo tren.
Porque el tren del ahorro tiene múltiples vagones para que usted escoja el que más le guste y le de mejor satisfacción a sus necesidades.

No espere más. Visite la oficina más próxima del Banco Central Hipotecario, suba sus ahorros en el tren del ahorro y... a todo tren.



BCH

Ahorros a todo tren.

Comparte Coca-Cola y una sonrisa.

Coca-Cola da más chispa

Disfrute Coca-Cola MARCA REG

Comentarios



Nota del editor:

Esta sección de *Coyuntura Económica Andina* incluye, comentarios libres sobre temas económicos de actualidad y reseñas bibliográficas. Las opiniones expresadas son de exclusiva responsabilidad de quienes firmen las notas y no comprometen en modo alguno la posición de FEDESARROLLO.

Diseño Industrial

Lia de Roux de Caicedo

La Sociedad Industrial

Desde el comienzo de su historia el hombre crea objetos para satisfacer sus necesidades. Estos objetos manipulados de una forma adecuada le ayudarán no solamente a sobrevivir sino también a mejorar su existencia. Es así como nacen el cuchillo, el silex aguzado, el hacha y la flecha que derivaron en creaciones cada vez más refinadas y de mayor precisión como el catalejo, el compás, el reloj y la computadora. Todos estos objetos creados por el hombre cumplen con una función específica dentro de una forma que llena no solo necesidades prácticas sino también estéticas.

Después de miles de años de una continua mejora en la elaboración de objetos la sociedad industrial ha transformado radicalmente esta situación en los últimos 150 años. El hombre de nuestro siglo no solamente se ha contentado con la elaboración de objetos "útiles" que en su origen eran auxiliares de su existencia, sino que ha transformado su mismo habitat por medio de la máquina, creando puentes, autopistas, rascacielos y presas, anulando los obstáculos que dificultan la vida humana y oponiendo al medio ambiente natural su medio ambiente tecnológico. En este nuevo ambiente mecanizado el hombre ha formado un espacio artificial cuya característica peculiar es la proliferación de objetos manufacturados, donde se hacen cada vez mayores los lazos de dependencia a las diferentes formas de producción, al consumo de necesidades ficticias, que sumen al hombre en esta nueva civilización objetal, y donde la propia naturaleza, con las implicaciones negativas que a su vez esto conlleva, ha sido penetrada por productos variados y llamativos que han llegado a reemplazarla. La humanidad ha adquirido una conciencia cada vez mayor de sus posibilidades de crear y modelar, e interviene activamente para configurar este nuevo medio.

Industria vs. Artesanía

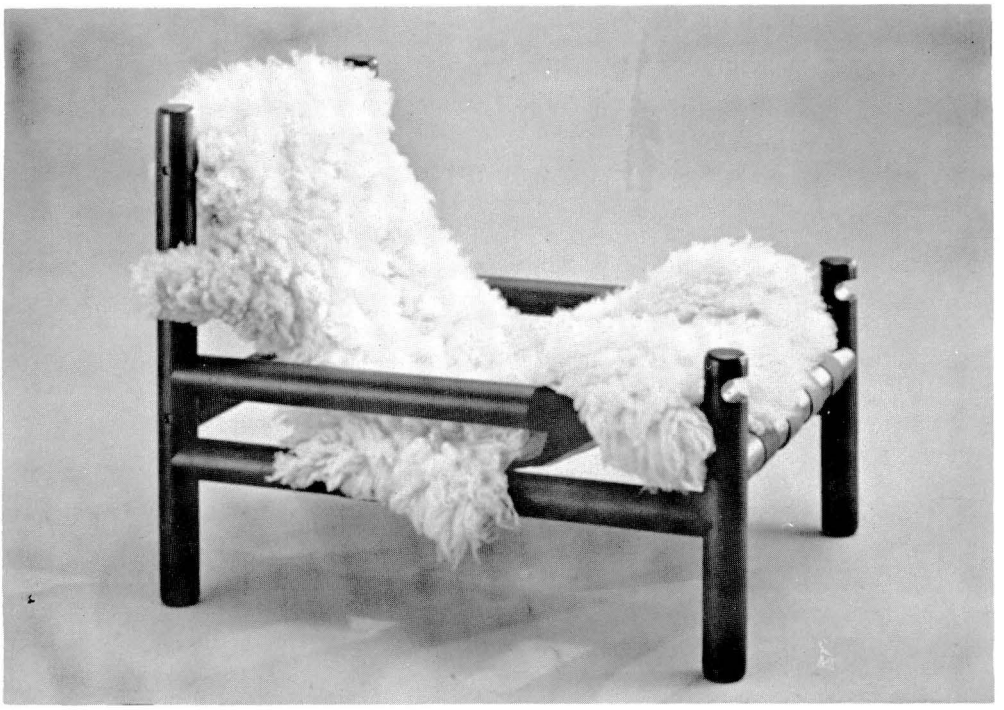
El objeto artesanal por lo limitado de su producción no podía dar una respuesta válida a la sociedad industrial. Con el advenimiento de la máquina (siglos XVIII y XIX) el hombre empezó a desarrollar proyectos para que fueran realizados mecánicamente y a dejar de un lado la artesanía manual. A partir de la primera década del Siglo XIX se pueden encontrar objetos ya fabricados a partir de diseños previamente estudiados y concebidos para llevar a cabo una producción en serie. A pesar de llenar estas producciones (muebles, utensilios, materiales de construcción, etc.) con decorados ornamentales para satisfacer los gustos dominantes de la época, el diseñador ha sido básicamente el realizador de una labor que intenta dar valor estético a lo funcional. El proceso de producción en masa que exige el diseño es completamente distinto del que corresponde a la producción artesanal, pues en este último el artesano siempre tendrá la posibilidad de modificar el diseño original y cambiar detalles, volúmenes y elementos, teniendo además la posibilidad de improvisar. En la ejecución confiada a la máquina todos los pasos de elaboración deben ser previstos en la concepción de la primera pieza llamada prototipo, pues una vez en producción no puede realizar ninguna variación en la serie. Estas características hacen que se denomine a este tipo de producción "Arte Programado". A la repetitividad se añade la esteticidad del producto fruto de la labor proyectual del diseñador, pero nunca de la voluntad muchas veces posterior y fortuita del artesano.

Así por medio de la producción industrial nace la estandarización donde el modelo base puede ser producido y multiplicado miles de veces y donde el concepto "serie" significa la posibilidad de repetición sin límites para que llegue al mayor número de usuarios, sacrificando el concepto artístico y romántico de la unicidad de un objeto, en aras de alcanzar una mayor producción.

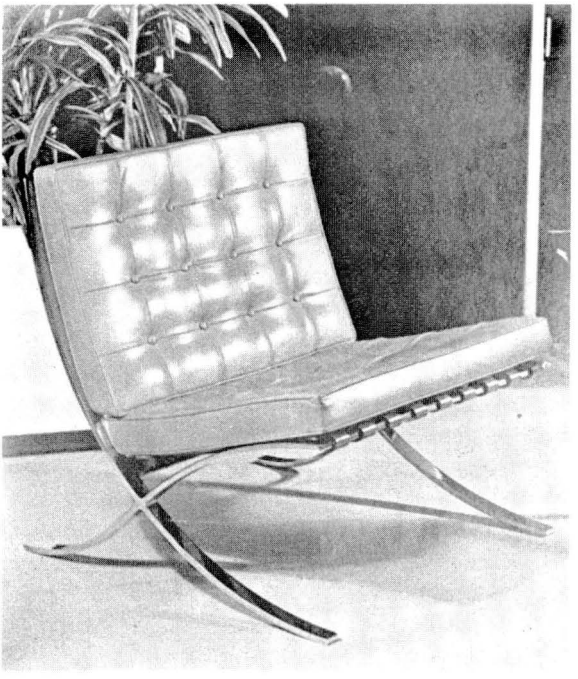
Expansión del Diseño

Al terminar la Segunda Guerra Mundial los países tratan de reorganizar sus industrias y economías y lograr una escalada técnica que concluirá con el *boom* de los países desarrollados. Es entonces cuando los productos lujosos cuyo consumo satisface falsas necesidades ocupan el primer lugar en la creación de objetos al servicio del hombre. Empieza la producción masiva de estantes, electrodomésticos, lámparas prefabricadas y la repetición plagiada de ceniceros, asientos, el automóvil utilitario, la máquina de afeitar eléctrica, los secadores de pelo, transistores, etc. Es en este momento cuando se inicia la crisis de los diseñadores que quieren dar una respuesta racional y funcional a sus creaciones en contra de los que defienden el diseño comercial más aparatoso y formalista.

Los diseñadores más conscientes superan la crisis utilizando las nuevas corrientes del pensamiento y adaptando sus métodos de trabajo a la definición de un lenguaje propio, en donde detrás de la forma y la función, encuentran una dimensión simbólica cargada de significado; se logra así hacer un estudio profundo del hombre y su conglomerado logrando que el diseño adquiera mayor



SILLA BOYACA
Estructura en madera (flormorado), acabado en natural o negro, la piel de oveja se ajusta de acuerdo a la necesidad. Diseño: Jaime Gutiérrez Lega.



SILLA BARCELONA
Diseñada por Mies Van des Rohe. 1920

envergadura, sin concebirlo ya como un proceso aislado, sino como una respuesta mucho más rica que relaciona al ser humano con los micro y macroambientes, con las cosas y las demás criaturas y escalando una posición estratégica.

Stiling y Diseño Industrial

El *stiling* es la contraposición a la labor conceptual y mecanizable del objeto; le añade artificios de acabado al servicio de las ventas ejerciendo presión en la psicología del consumidor. Fue una corriente que apareció en los Estados Unidos posterior a la crisis de 1929 para revitalizar a la industria y que puso el diseño al servicio de las ventas sin tener en cuenta su labor técnica y funcional.

El *stiling* norteamericano (defendido por Walter Dorwin Teague, Raymond Loewy, autor de "Lo feo no se vende" y Henry Dreyfuss) fue combatido por críticos y especialistas europeos, pero finalmente fue el propio consumidor el que rechazó una serie de artículos en que la labor de maquillaje y transformación formal, no aportaba solución mayor a las necesidades.

Es lógico sin embargo, que el diseño que va dirigido a la producción industrial deba someterse a la presión del gusto del consumidor, las demandas del mercado y las exigencias de la empresa, lo que obliga al diseñador a hacer concesiones ajenas a sus propósitos y a plegarse a variar las condiciones externas (envases y empaques) de sus productos, lo que dará como resultado nuevas imágenes en los bienes de producción que mantendrán un activo y constante cambio visual y que interesarán tanto a los mercados nacionales como a los extranjeros.

De ahí podemos definir que el *stiling* es lo que solamente se preocupa de la aparente originalidad formal aportando novedades y sorpresas visuales y de gran impacto psicológico para que el consumidor se abalance hacia los supermercados y tiendas.

Evolución Histórica

Es casi imposible en un breve estudio reunir a las personalidades más sobresalientes en la historia del diseño, así como hacer una evaluación completa de los objetos producidos desde que se dio comienzo a la industrialización. Pero al dar un esbozo de los hechos más relevantes en donde el diseño industrial ha sido una fuerza dinámica y ostensible, tal vez debemos empezar por Inglaterra donde un grupo de innovadores, muy al comienzo de la Revolución Industrial, tratan de reintroducir el elemento estético en el campo de la producción en serie. Es así como William Morris (1834-1895) y sus seguidores, pertenecientes al movimiento inglés Arts and Crafts se basan en las teorías estéticas del poeta y filósofo socialista John Rustin (1819-1900) y en los autores y artistas pre-rafaelistas de Gran Bretaña. Sin embargo, su posición en lo relativo al papel que jugaba la máquina fue curiosamente adversa y sus opiniones sobre los productos industriales negativas.

El holandés Henry Van de Velde (1863-1956) inicia esta preocupación en Europa creando una conciencia de revaloración de las artesanías y una revisión de todos los objetos y utensilios que rodean al ser humano, en todos los países del viejo mundo, formándose en cada uno de ellos escuelas que plantean problemas semejantes.

En Alemania, Herman Muthesius (1871-1927) despues de una estadía en Inglaterra funda la Deutscher Werkbund, asociación de artesanos con preocupaciones de diseño para que preparara el terreno para la fundación de la Bauhaus, la más importante y decisiva experiencia en favor del diseño, y la que a partir de 1920 marcará el camino a seguir en el traslado de lo artesanal a lo industrial.

Bajo la dirección del arquitecto Walter Gropius se agrupa un equipo humano de técnicos y artistas, que intentan dar una respuesta moderna y actualizada al nuevo diseño que demanda la industria y la arquitectura. Entre ellos se contaban Klee, Kandinsky, Feininger, Moholy-Nagy, Mies Van Der Rohe (autor de la famosa silla *Barcelona* presentada en la exposición de 1929) y Albers. Todos ellos debieron emigrar a los Estados Unidos debido a la persecución nazi y propagan sus ideas y convicciones en el territorio norteamericano.

Es entonces ahí donde surgen infinitas posibilidades nacidas de una profunda y constante dedicación a la investigación tecnológica y a la introducción del elemento estético en el campo de la producción en serie. Los precursores del diseño estadounidense, anteriores a la llegada de los maestros alemanes, fueron Raymond Loewy, Walter Dorwin Teague y Henry Dreyfuss. Loewy fue como vimos anteriormente el originador de la escuela del *stiling.* Los ejemplos más significativos de su teoría los realizó para la firma Lucky Strike en el rediseño de sus paquetes de cigarrillos (cuya imagen se haría famosa en todo el mundo) y para la firma de automóviles Studebaker, cuyo modelo en 1955 constituye un monumento a la tendencia de plasmar en un diseño estilístico todas las sensaciones satisfactorias del poder y el prestigio social, más que el servicio mecánico y la innovación funcional del automóvil.

Walter Dorwin Teague trabajó también en diseños de automóviles, pero desde un punto de vista muy personal. También amplió su actividad a muchos otros campos del diseño, sobre todo en aparatos clínicos y motores.

Henry Dreyfuss proyectó para la Bell Company, de la cual fue consejero, una serie de teléfonos de gran valor histórico, e intervino en el equipo que diseñó el avión Super-Constellation G. en 1951, así como en el delineamiento de muchos y distintos electrodomésticos. Su nombre es también conocido mundialmente por los trabajos antropométricos de la población estadounidense.

Las grandes firmas de producción mobiliaria, electrodoméstica, electrónica, automovilística y la I.B.M. promocionaron también una gran cantidad de diseñadores europeos; cabe citar la figura de Charles Eames quien en 1940 presenta


MADE IN
U.S.A.
20
LUCKY
STRIKE
IT'S TOASTED
CIGARETTES
MADE IN U.S.A.
CIGARRILLOS
PIELROJA
INDUSTRIA COLOMBIANA

una silla de madera curvada de muy poco espesor por ser hecha con el tablero contraenchapado en dos direcciones, y a lo que se sumaba una gran resistencia y esbeltez. Esta silla solo perdió su difusión con el advenimiento del plástico moldeado.

A finales de los años 50 irrumpen con gran fuerza los productos diseñados en los países nórdicos especialmente los muebles y las artesanías. Llama la atención la calidad y el estilo de los muebles suecos y daneses, la notoriedad de la cerámica, y los objetos de vidrio y metal procedentes de Finlandia. Se caracterizaban por su vínculo formal con las tradiciones artesanales y la exquisitez de sus texturas y acabados.

Pero es en Italia sin lugar a dudas, en donde después de la postguerra se ha efectuado el desarrollo más espectacular de la disciplina del diseño. A pesar de tener una tradición industrial menor que otros países europeos, consiguió situarse entre los pueblos más desarrollados en este campo gracias a la sensibilidad creativa y al impulso de diseñadores y empresarios. De la inventiva italiana nacieron las motocicletas Vespa y Lambretta, fruto de necesidades básicas de movilización ajustadas a las características del país en ese momento. Posteriormente solicitado por la industria de máquinas de escribir Olivetti y de coser Nechi se institucionaliza la profesión del diseño. Estas empresas logran impulsar en el resto del país la creación de una imagen propia y definitoria en la producción industrial italiana. Entre los diseñadores italianos contemporáneos podemos destacar a Alberto Roselli, Rodolfo Bonetto, Joe Colombo, Gae Aulenti, Sergio Asti y Bruno Maunari, y los estilistas, Enzo Mari y Mario Bellini. Estos y algunos otros nombres dan en conjunto la amplitud y genialidad del panorama del diseño italiano. Es especialmente significativo cómo el mobiliario y equipo doméstico en Italia han sustituido los diseños nórdicos imperantes.

Es muy importante destacar también el desarrollo industrial del Japón y su trayectoria en el diseño. Sus productos entremezclan un alto grado tecnológico conseguido en la investigación, que se refleja en las creaciones miniaturizadas y precisas de los aparatos fotográficos y electrónicos, y en el entroque de su cultura milenaria con el gusto occidental a nivel de diseño.

El diseño industrial se ha generalizado en todos los países, pudiéndose hacer de cada uno una reseña histórica con sus personalidades y productos sobresalientes. Para los países del tercer mundo el diseño tiene un especial significado pues conlleva la esperanza de un avance enfocado hacia la industrialización sin pérdida de identidad. En estas regiones la disciplina del diseño puede contribuir a aprovechar sus propios recursos humanos, naturales y técnicos hacia mayores fuentes de empleo y mejoramiento del nivel de vida.

El Papel del Diseñador

La publicidad, el mercadeo, los medios de comunicación y propaganda, y la industria, han generalizado la idea del diseño pero el papel del diseñador no está

del todo clarificado. Alrededor del tema se plantean miles de interrogantes como: ¿Qué tipo de educación debe recibir? ¿Es un artista o un técnico? ¿Produce un valor de uso o un valor de cambio? De ahí se derivan otras preguntas: ¿Sirve el diseñador al hombre o sirve al mercado? ¿Debe responder a una metodología preconcebida, o cualquiera es válida?

En el mundo y la sociedad industrial el diseñador ha jugado un doble papel. Por un lado ha sido el orientador de la industria hacia realizaciones comerciales que den mayor rentabilidad y sean cada vez más productivas. Por otro ha tratado de dar al hombre la máxima solución a sus necesidades materiales y espirituales proporcionándole satisfacción y comodidad.

El diseñador tampoco es un elaborador de objetos, sino precisamente un programador de necesidades y partiendo de esa base transmite a sus creaciones unas determinadas cualidades. Debe diseñar para que su creación dé un servicio eficiente y satisfactorio, contribuyendo al bienestar social y al mejoramiento del entorno humano.

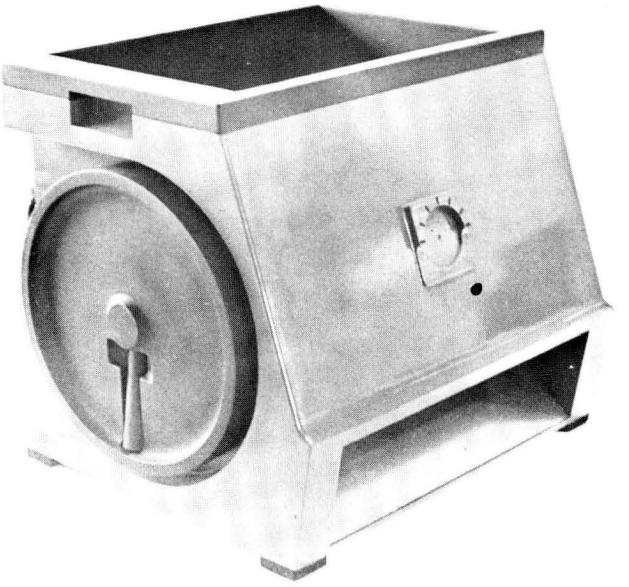
El Diseño en Colombia

Breve Historia

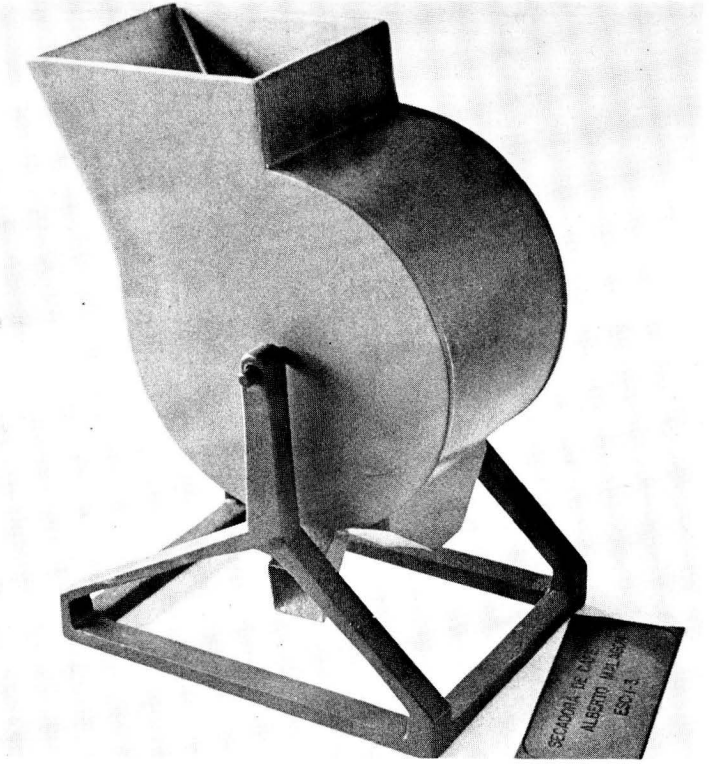
Si entendemos el proceso de "industriosidad" de los pueblos, como una forma de diseño, Colombia como la mayoría de los países latinoamericanos, fue desde tiempos inmemoriables pujante y rica en ese campo. Dueño de un bagaje artístico propio que permitió la evolución de su propia cultura, el aborigen suramericano tomó sus intrínsecas y auténticas necesidades, exentas de influencias foráneas, y las tradujo no solo en filosofía y costumbres, sino también en un maravilloso avance investigativo y tecnológico.

Los ejemplos que nos han llegado de estas creaciones son de una perfecta adecuación en el manejo de la forma para acondicionarla a un uso determinado, la utilización de materiales convenientes y la disponibilidad de herramientas bien concebidas que servían para la elaboración. Así pues a todas estas formas de creación precolombinas a las que denominamos ARTESANIAS no puede negárseles que partían de una magnífica concepción de diseño y tal vez que fueron hechas a veces con elementos casi mecánicos.

La artesanía en Colombia en su origen más lejano empezó en la talla de piedra y la fabricación de objetos para el uso doméstico, pasando por los tejidos, la cestería, armas punzantes, arcos, trabajos en madera, el calzado, ornamentos para ceremonia y por supuesto los trabajos en oro; probablemente no tenían estos objetos una forma de producción tan particular y unitaria, sino que partían de un prototipo base con una tecnología y equipo que estaban en un adecuado punto de eficacia.



DESPULPADORA DE CAFE
Diseño: Gonzalo Bermúdez . 1980



Con la Conquista, y más tarde con la Colonia, comienza un proceso de desarraigo cultural en unos casos y de adaptación en otros. Aparece la albañilería, la herrería, la carpintería; los talleres para la reparación y elaboración de armas y arneses, la marquetería. Se hace la "artesanía" en talleres organizados bajo la dirección y vigilancia del "maestro artesano" y los que ahí trabajan son a su vez productores y vendedores teniendo ellos mismos que fabricar sus propias herramientas y que adaptar la apariencia óptica del producto final a la intencionalidad del uso y a las propias técnicas de producción empleadas. Estas técnicas se basaban en formas mecánicas elementales accionadas manualmente.

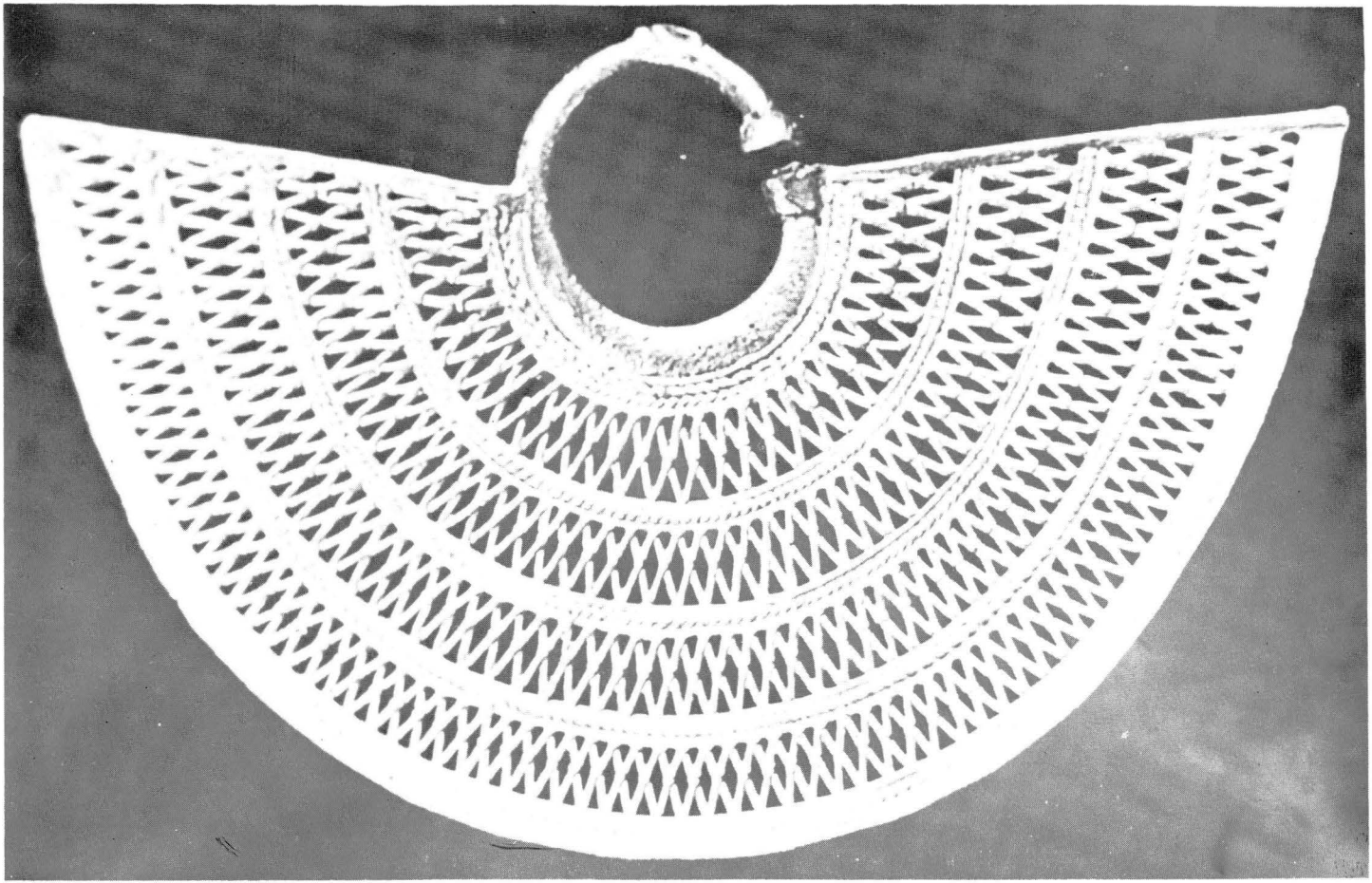
En el siglo XVIII se fortalecen las cofradías y asociaciones artesanales con la transmisión directa de las artes ibéricas por medio de urdidores, tintoreros, tejedores, torneros, hilanderas y devanadores. Los indios, despojados de sus joyas, prefieren vestir como los ibéricos y adoptan su modo de pensar. En este estado de dominación absoluta empiezan a surgir los primeros embriones de fábrica, para cubrir las necesidades de una mayor población usuaria. Primero con el establecimiento de un sistema de "edición", donde un editor abastecía a los artesanos con la materia prima necesaria condicionándolos a que se doblegaran a sus indicaciones y luego con la concentración de personal en un solo sitio, ayudados para la fabricación por máquinas y aparatos sencillos. Surgen así las primeras industrias, en especial la manufacturera (Textiles Boyacá y Santander).

A principios del siglo XX se abre ya la coyuntura industrial y los nuevos procesos de producción. Superadas las implicaciones de la guerra mundial con sus dificultades de mercado internacional, se hacen nuevas instalaciones industriales en las principales ciudades del país. Se empieza a utilizar el mecánico y se hacen cosas interesantes en diseño autóctono que resuelven las necesidades específicas del pueblo colombiano como fue la despulpadora de café hecha en 1920 para la Federación Nacional de Cafeteros, difícilmente superable en concepción y técnica.

Pero esta industrialización se ha caracterizado en su mayor cobertura por la imposición de influencias y necesidades foráneas de todo tipo, especialmente la norteamericana que hoy en día marca avasalladoramente nuestros patrones de comportamiento. A pesar de ser Colombia un país que cuenta con el personal humano capaz de diseñar sus propios productos con conocimiento de las realidades y necesidades nacionales, y con grandes fuentes de materias primas, muchas de ellas no explotadas que podrían utilizarse para cubrir demandas auténticas de nuestro pueblo, vuelca sus ojos hacia el diseño extranjero.

Rómulo Polo (decano de la Facultad de Diseño Industrial de la Universidad Javeriana) ha hecho la siguiente descripción de la problemática del diseño en el país:

"Con muy pocas excepciones la industria colombiana se ha movido dentro de un esquema que presenta como constantes básicas las siguientes:



OREJERA
Cultura Sinú - Córdoba. Museo del Oro

— Un desconocimiento generalizado del problema del diseño.

— Un uso indiscriminado de patentes ya obsoletas en el extranjero, con el consecuente pago y exportación de regalías.

— Copia sistemática de modelos considerados 'modernos', de 'buen gusto' o de moda en otras latitudes.

— Uso inadecuado de las posibilidades técnicas de los equipos de producción.

— Desconocimiento de las necesidades que se pretenden satisfacer, con las consiguientes faltas de funcionalidad.

— Falta de calidad en las materias primas, en el diseño y por lo tanto en los productos mismos, con sus secuelas de desgaste prematuro e inseguridad para el usuario.

— Ausencia de programas de investigación sobre necesidades y requerimientos de los consumidores y sobre aspectos relacionados con el desarrollo de nuevos productos o utilización y mejoramiento de los ya existentes''.

De ahí resulta un gran desperdicio potencial y económico y la falta de autenticidad en el binomio necesidad-demanda.

Se hace pues necesario que el país y especialmente el sector empresarial e industrial tome conciencia de que es imperante el desarrollo del diseño autóctono y el apoyo al diseñador nacional, como herramienta indispensable para rescatar nuestras expresiones culturales. Sin despreciar los avances y la tecnología extranjera, es necesario imprimir a nuestros productos un sello propio, que parta de un análisis profundo de las necesidades reales de nuestro pueblo y que involucrando materiales autóctonos no produzca copias indiscriminadas que en nada favorece a la búsqueda consciente de nuestros valores.

El diseño por ser una disciplina que parte de un conocimiento a fondo de las necesidades sociales que busca satisfacer, tiene una función de soporte. En nuestro país los primeros diseñadores industriales empezaron a actuar dentro de realidades propias de otras culturas, con transposición en la forma de "pensar y hacer" de las cosas creando no solamente dependencia tecnológica, sino también cultural, política y económica. Esta dependencia del diseñador nacional ha sido auspiciada por los industriales, quienes por motivos económicos, muchas veces por negligencia, no han querido ver la importancia del diseño colombiano.

La creación del buen diseño nacional también redundará en beneficio de las exportaciones, creando ingenio y calidad competitivos en otros países. Si bien existen pocos profesionales del diseño en Colombia, las universidades y los diferentes equipos de investigación tecnológica han logrado demostrar que se está

haciendo un esfuerzo con resultados positivos. Tenemos así diseños colombianos auténticos, que pueden competir internacionalmente. Un ejemplo son los desarrollos tecnológicos del Proyecto Gaviotas, donde el ingenio y la investigación minuciosa de las necesidades de nuestro propio pueblo, ha dado soluciones tangibles, hechas con personal e inventiva nacional y a bajo costo. También se han hecho innovaciones, en el campo de la construcción, diseños originales en varios procesos industriales y aún en equipos médicos.

De todas formas es muy amplio el campo por cubrir, y es necesario hacer un esfuerzo unido y ordenado que permita desarrollar la disciplina del diseño industrial para hacerle frente al aumento de demanda y dar soluciones acordes a las necesidades del país.

Comentario

EL TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS EN LA CIUDAD DE MEDELLIN

Un observador no muy desprevenido puede darse cuenta de varios puntos cruciales de transporte en una ciudad con la topografía del Valle de Aburrá, donde está localizada la ciudad de Medellín.

El parque automotor con que cuenta Medellín es bastante más obsoleto que el de la ciudad de Bogotá. El 70% del parque automotor es modelo 1974 y anteriores, y sólo el 30% restante es de modelos entre 1974 y 1978. Por otra parte, y por decisión del Gobierno, hace 2 años que en la ciudad de Medellín no ingresa un bus nuevo al servicio público urbano. Este hecho es congruente con la política nacional de transporte, confirmando una vez más la política del INTRA al no conceder notas opción para el ingreso de vehículos a este servicio[1], permitiendo de esta manera el deterioro del parque automotor.

La tarifa por pasajero y el subsidio por bus son las vigentes para el resto del país. Es decir, la política de transporte público urbano por ser nacional no tiene en cuenta problemas a nivel regional, creando traumatismos que con una política más flexible podrían solucionarse.

Varios de los estudios que sobre el transporte urbano se han efectuado para Medellín hablan de una sub-utilización del parque y de un déficit en la prestación del servicio para ciertos barrios marginados[2]. La evidencia sobre sub-utilización del parque, dada su edad, es poco convincente. Es más, dada la antigüedad de los buses, se podría argumentar que el grado de utilización es alto. La explicación de la falta de transporte en barrios periféricos, a primera vista pare-

1 La nota opción es la autorización para que ingrese un vehículo al servicio público. Los vehículos particulares no tienen ese requisito.

2 El déficit del transporte urbano en Medellín —Hugo López y Luis Eduardo Molina, Escuela de Administración y Finanzas de Medellín, EAFIT— Departamento de Economía.

ce resultar del error en materia de transporte por parte del INTRA. Esta entidad, al no autorizar incrementos en el parque automotor, permite que al deteriorarse los buses por problemas de antigüedad se aumente el consumo de combustibles y hace difícil encontrar buses con capacidad de subir las lomas, que requiere el servicio a las zonas marginales. Como los costos de operación del vehículo en las rutas a estos barrios se vuelven mayores que la tarifa autorizada, $3.oo por pasajero, la ruta deja de ser rentable y simplemente el servicio no se presta.

Al no existir una empresa del municipio que preste ese servicio o un subsidio especial para estas rutas, la forma como se ha resuelto el problema ha sido de alto costo social. El INTRA y la Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de Medellín autorizaron a empresas particulares un "servicio opcional", que es prestado por volquetas, todo tipo de camionetas y automóviles colectivos. Tiene además una tarifa por pasajero autorizada que oscila entre $12.oo y $15.oo, dependiendo del sitio de destino del pasajero. Es decir, ya se institucionalizó este servicio y con mayor razón la tarifa. Los barrios de Medellín con el nivel de ingreso más bajo están pagando una tarifa 3 veces mayor que la autorizada nacionalmente para el servicio público urbano de pasajeros.

De esta primera observación se desprende un primer interrogante. ¿Por qué en esta ciudad el subsidio al transporte público urbano no se implanta discriminadamente por ruta? Es posible que ésta sea una solución que convendría a Medellín pero no al INTRA, ya que implicaría una descentralización de decisiones y de políticas. Además de requerir de un mayor análisis de los problemas de transporte a nivel regional, que aparentemente no se hace, necesitaría de un análisis en detalle de costos en algunas rutas específicas en las principales ciudades.

Otro hecho interesante del sistema en Medellín es el incentivo ofrecido por las empresas de transporte, consistente en la disminución del monto de la cuota de afiliación a la empresa si el nuevo propietario quiere inscribir su bus en una de las rutas que sirven los barrios marginados. Las rutas son asignadas a las empresas con un sistema bastante similar al de Bogotá. La empresa debe licitar la ruta, la cual es aprobada por el Concejo de Medellín y es autorizada por la Secretaría de Tránsito y Transporte. En Bogotá cada empresa tiene establecida una cuota de afiliación; por el contrario en Medellín todas las empresas cobran cuotas de afiliación de acuerdo a las rutas. A una mayor rentabilidad de la ruta mayor es la cuota de afiliación.

La guerra del centavo también existe y funciona en Medellín. En la mayoría de las empresas, el conductor recibe un porcentaje del 20% sobre el producido bruto. El salario es un poco más bajo que en Bogotá donde el promedio es aproximadamente 30% del producido bruto. Sin embargo, allí también los propietarios tienen la libertad de otorgar los incentivos que estimen necesarios.

En Medellín existen entre buses y busetas aproximadamente 2.300 vehículos al servicio del público para 1.5 millones de habitantes, mientras que Bogotá para 4.1 millones de habitantes* tiene cerca de 11.000 vehículos. En la primera la relación es de 652 personas/vehículo y en la segunda de 373 personas/vehículo. Esto no sugiere que en Medellín hay una sub-utilización o un exceso de parque automotor dedicado a este servicio.

Como principales conclusiones se pueden obtener las siguientes:

1. El INTRA debe empezar a tener políticas de transporte a nivel regional.

2. Se debe analizar el costo por pasajero en cada región y de acuerdo con esto determinar si el subsidio debe ser el mismo.

3. Estudiar la posibilidad de un subsidio discriminado por rutas según la ruta. De tal suerte que todas ellas garanticen para el empresario la misma rentabilidad.

4. Autorizar incrementos del parque automotor según la necesidad regional. Esto demandaría un esfuerzo conjunto con el Ministerio de Desarrollo para determinar la producción nacional de los vehículos destinados para el servicio público.

María Cristina Trujillo de Muñoz

* Boletín No. 349 de agosto, 1980. Encuesta Nacional de Hogares, Etapa 26.

EVENTOS INTERNACIONALES

PRIMER SEMESTRE 1981

Planeación estratégica

Enero: 23 - 24
Marzo: 6 - 7
Abril: 3 - 4
Mayo: 15 - 16
Junio: 11 - 12 y 13

Mercadeo de seguros

Febrero 10, 2:00 a 9:00 p.m.
Febrero 11, 8:00 a 1:00 p.m.

Mercadeo bancario

Febrero 11, 4:00 a 8:00 p.m.
Febrero 12, 8:00 a 6:00 p.m.

Evaluación del desempeño en organizaciones

Febrero 13 y 14

Consúltenos: Calle 71 No. 1-80/84, A.A. 57775
Tels. 249 7032 - 211 8384
Bogotá, Colombia

CEINA

ASESORES EN GERENCIA ESTRATEGICA

CEINA es una institución privada que ha concebido y adaptado al medio latinoamericano Programas de Asesoría y de Formación en la Acción en Gerencia Estratégica, con la asistencia y colaboración de prestigiosas firmas y consultores internacionales.

Entre ellas están:

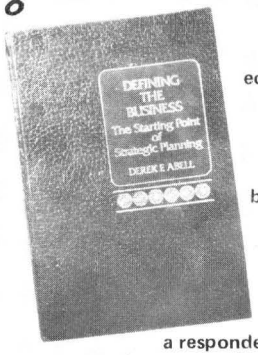
— PA International, con sede en Londres, siendo sus principales actividades: Selección, formación y entrenamiento de directivos, aplicaciones comerciales de la ciencia y la tecnología y consultoría en informática y telecomunicaciones.

— INDHUCE de México, consultores en desarrollo humano, organizacional y social.

Los servicios CEINA en Asesoría y Formación de Directivos cubren cuatro áreas principales:

- Gerencia General
- Gerencia Operativa
- Capacitación
- Investigación y Manejo de Información.

MANUEL NEIRA ROJAS
Director General



DEFINING THE BUSINESS: THE STARTING POINT OF STRATEGIC PLANNING
Autor: DEREK F. ABELL

Cada gerente, educador de empresarios, economista industrial, ha confrontado alguna vez este aspecto básico de la planeación estratégica: Cómo definir un negocio y el mercado en el cual éste compite. El autor rompe con el concepto tradicional bidimensional de la estrategia producto/mercado para llegar a la definición del negocio y lo reemplaza con el concepto tridimensional de grupos de consumidores, funciones del consumidor y tecnologías.

Este libro innovador ayuda a cada ejecutivo a responder por sí mismo a la pregunta "¿En qué negocio estamos?". Cuatro excitantes casos introducen progresivamente el enfoque tridimensional que ofrece el libro. Un libro para directivos eminentemente prácticos.

☐ Envíeme el libro anunciado C.O.D. por $ 1.600.oo

☐ Obséquieme el artículo: "Bank Management and Strategic Planning for the 1980's".

Estoy interesado en información sobre los eventos de:

☐ Planeación Estratégica.
☐ Mercadeo Bancario.
☐ Mercadeo de Seguros.
☐ Evaluación del Desempeño en Organizaciones.

Nombre _____

Dirección _____

Empresa _____

Comentario

TREN METROPOLITANO DE MEDELLIN

Hace varios meses que un grupo de consultores locales con asesoría foránea concluyó el estudio de prefactibilidad sobre el tren metropolitano de Medellín. Ese estudio no se ha debatido ni se ha publicado; con base en él, la administración local ha venido gestionando un aporte del presupuesto nacional para financiar el 50% de la construcción del proyecto, con resultados hasta el momento negativos, a juzgar por recientes noticias de prensa. Una de ellas indicaba que el Gobierno Central sometería el estudio al juicio de entidades internacionales, con el ánimo de obtener financiación en caso de juzgarse favorable su factibilidad.

A juicio de este comentarista, el resultado de tales gestiones será francamente negativo, así se matice con una suavidad diplomática. Porque en la base del análisis económico del estudio se comete un error de tal magnitud que, al resaltarlo, se desbarata totalmente la (supuestamente demostrada) factibilidad del proyecto.

Es parte de la evidencia irrebatible que, en los sistemas de transporte público urbano, a medida que se consideran alternativas de mayor velocidad, se aumentan los costos de operación. Así, cualquiera puede viajar gratuita, aunque muy lentamente (a pie), o un poco más rápido pero a costa de una tarifa modesta (bus), o mucho más rápido a un alto costo (avión), o en puntos intermedios de velocidad y costo. Solo en casos de evidente ineficiencia no se cumple este principio[1]. Y en verdad, la lógica de la decisión está en resolver hasta cuánto se está dispuesto a pagar para lograr ahorros en tiempo de viaje. Sin embargo, re-

[1] En el caso del tren de Medellín, los costos de construcción serían reducidos, ya que existe un derecho de vía disponible. Los costos de operación, sin embargo, serían comparables a los de un metro, y su orden de magnitud similar al que se discute en el artículo "Pautas para una Decisión Sensata sobre Transporte Masivo en Bogotá", que aparece en esta entrega de *Coyuntura Económica*.

sulta que el tren de Medellín no solo es mucho más rápido que los actuales buses, sino que su costo de operación es considerablemente menor. Tal resultado, evidentemente erróneo, fue aprovechado por los consultores para argumentar que los *ahorros en costos de operación* debidos al hecho de que los futuros usuarios del tren no tendrían que utilizar los buses eran entonces un beneficio económico del proyecto. Y, al detallar las proyecciones de beneficios, resulta que ese rubro oscila entre el 50% y el 77% de los beneficios anuales.

La magnitud de las cifras se puede ilustrar con un ejemplo: para 1990, se estima que los costos totales de operación del tren serán de $244 millones; y que si no se construyera el tren, el costo de transportar sus pasajeros en bus sería de $1.105 millones. Esto equivale a afirmar que el costo de operación del tren sería casi cinco veces inferior al de los buses.

Esta afirmación contradice toda evidencia y es definitivamente errónea. La verdad es que el costo de un sistema como el propuesto para Medellín es varias veces superior al costo de los buses actuales, y que si se utilizan cifras correctas, la tasa interna de rentabilidad, estimada por los consultores en un magro 13.6%, se vuelve mayor, pero con signo negativo.

Ojalá esta nota despierte alguna controversia y se dé el debate que los habitantes de Medellín merecen.

Jorge Acevedo

INDICE DE COYUNTURA ECONOMICA

Volumen X, 1980

NUMERO 1, ABRIL

Informes Especiales

La Reforma Constitucional de 1979. *Camilo Botero,* pp. 83-103. Precios Agrícolas, Producción y Asignación de Recursos: La experiencia Colombiana. *Roberto Junguito,* pp. 104-124
Política de Precios Agropecuarios e Ingresos Rurales en el Perú. *Adolfo Figueroa,* pp. 125-140

Comentarios

La Adjudicación del Estudio del Metro Bogotano. *Jorge Acevedo,* pp. 143-144
Un Diseño Original. *Miguel Urrutia,* pp. 144-145
Reflexiones sobre los Comicios de 1980. *Rodrigo Losada,* pp. 145-148

NUMERO 2, JULIO

Informes Especiales

Las Exportaciones en el Escenario Internacional: ¿Una estrategia exportadora para Colombia? *Juan José Echavarría,* pp. 159-186
Diversidad Ideológica e Integración Andina. *Miguel Urrutia,* pp. 187-203

Comentario

Estrategia confunde inflación con crecimiento. *Juan José Echavarría,* pp. 207-208

NUMERO 3, OCTUBRE

Informes Especiales

Pobreza, Guerra Civil y Política. Ricardo Gaitán Obeso y su Campaña en el Río Magdalena en Colombia 1885. *Malcom Deas,* pp. 77-110
La Intervención del Estado y la Modernización de la Agricultura: El caso del Estado de Sao Paulo, Brasil. *José Graziano da Silva,* pp. 113-134

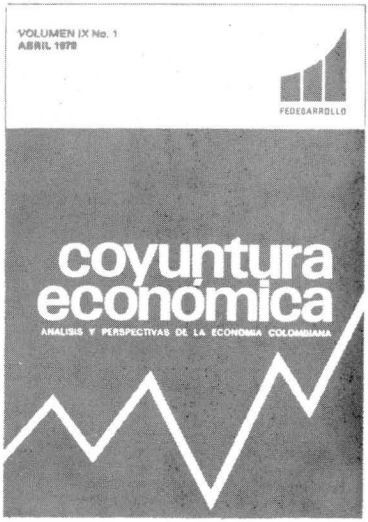
NUMERO 4, DICIEMBRE

Informes Especiales

Diez Años de Labores. *Elsa de Cortés,* pp. 65-100
Estructuras de Mercado y Determinación de Precios en Colombia. *Yesid Castro,* pp. 105-123
Pautas para una Decisión Sensata sobre Transporte Masivo en Bogotá. *Jorge Acevedo,* pp. 124-137

Comentario

Diseño Industrial. *Lia de Roux de Caicedo,* pp. 141-153
El Transporte Urbano de Pasajeros en Medellín. *María Cristina de Muñoz,* pp. 154-156
El Tren Metropolitano de Medellín. *Jorge Acevedo,* pp. 158-159



FEDESARROLLO

Infórmese una vez cada tres meses sobre todo lo relacionado con temas económicos, políticos y sociales en COYUNTURA ECONOMICA

Suscripción anual $2.500.oo
Para el exterior US$ 100.oo
Universidades, profesores, estudiantes $1.000.oo

FEDESARROLLO – PUBLICACIONES

Tiene a su disposición los siguientes trabajos

LECTURAS SOBRE DES/ ...OMICO COLOMBIANO
Editado por **Hernand...** **...lardo Wiesner Durán**

FAMILIA Y CONSUM... ...UDAD COLOMBIANA
Por **Cecilia de Rod...guez** y **Hernando Gómez B.**

ENSAYOS SOBRE HISTORIA ECONOMICA COLOMBIANA
Editado por **Miguel Urrutia**

ECONOMIA CAFETERA COLOMBIANA
Editado por **Roberto Junguito**

EL CAFE EN COLOMBIA (1850-1970)
Por **Marcos ...cios**

EL SECTOR COMERCIO EN COLOMBIA: ... ...UCTURA ACTUAL Y PERSPECTIVAS
Por **Yesid Castro, Juan J. E...arría** y **Miguel Urrutia**

LA ECONOMIA COLOMBIANA EN LOS AÑOS OCHENTA
Por **Fedesarrollo**

Informes: Calle 37 No. 20-27 – Apartado Aéreo 20513
Teléfonos 232-3592, 285-4105, 285-3196
Bogotá - Colombia



FEDESARROLLO

FUNDACION PARA LA EDUCACION SUPERIOR Y EL DESARROLLO

FEDESARROLLO es una fundación privada, independiente, sin ánimo de lucro, dedicada a la investigación no partidista en los campos de economía, ciencia política, historia, sociología, administración pública y derecho. Sus principales propósitos son contribuir al desarrollo de políticas acertadas en los campos económico y social, promover la discusión y comprensión de problemas de importancia nacional, y publicar y difundir análisis originales sobre fenómenos económicos y sociopolíticos, nacionales y latinoamericanos que sirvan para mejorar la calidad de la educación superior.

El Consejo Directivo es responsable de vigilar por la adecuada marcha de la administración de la institución y de trazar y revisar los objetivos generales de la fundación. La administración de los programas, del personal y de las publicaciones corre por cuenta del director ejecutivo, quien es el representante legal de la fundación. El director y el editor de *Coyuntura* asesorados por un comité interno de publicaciones tienen la responsabilidad de determinar qué trabajos se publican en *Coyuntura Económica* o en forma de libros o folletos de la institución. La publicación de un trabajo por FEDESARROLLO implica que éste se considera un tratamiento competente de un problema y por lo tanto un elemento de juicio útil para el público, pero no implica que la fundación apoye sus conclusiones o recomendaciones.

FEDESARROLLO mantiene una posición de neutralidad para garantizar la libertad intelectual de sus investigadores. Por lo tanto, las interpretaciones y las conclusiones de las publicaciones de FEDESARROLLO deben considerarse exclusivamente como de sus autores y no deben atribuirse a la institución, los miembros de su Consejo Directivo, sus directivos, o las entidades que apoyan las investigaciones. Cuando en una publicación de FEDESARROLLO aparece una opinión sin firma, como es el caso del análisis coyuntural en la Revista de la institución, se debe considerar que ésta refleja el punto de vista del conjunto de investigadores colaborando en la institución en el momento de la publicación.