



*Problemas del Desarrollo,*

vol. 46, núm. 180,  
enero-marzo de 2015



*Ola Financiera, Nueva época*

año 6, núm. 19, septiembre-  
diciembre 2014

*Problemas del Desarrollo*

UNAM

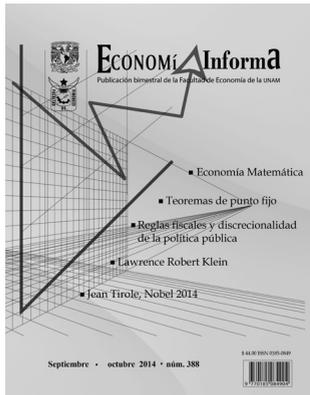
En su colaboración, Rolando Cordera señala que si bien la evaluación del TLCAN no puede verse como la fuente de todos nuestros males; pero su desempeño económico y social no dio los frutos prometidos ni permitió la emergencia de estructuras y potencialidades que el país requiere para mantenerse como Estado nacional y democrático en medio de un proceso profundo de internacionalización. Asimismo, Clemente Ruiz señala que con la entrada en vigor del TLCAN, se crearon expectativas de alcanzar un mayor crecimiento, un aumento en el empleo y una mejora en los niveles de vida en México, Estados y Canadá. Veinte años después si bien se ha logrado una progresiva integración productiva, los efectos han sido sumamente diferenciados, sin que se haya observado una convergencia en los niveles de bienestar. A su vez, Raúl Vázquez destaca las características de la expansión de los grandes grupos corporativos en las industrias de alimentos, bebidas y tabaco en México, y sus posibles implicaciones para la estructura y los niveles de eficiencia del sector. Por otra parte, Sergio Cabrera advierte que el tratado se promovió para generar crecimiento, distribución del ingreso y recuperar el poder adquisitivo, pero esos objetivos se esgrimieron y las estrategias utilizadas no dieron resultados ya que sus mecanismos e instrumentación contrajeron la economía, el poder adquisitivo y concentraron más el ingreso y la riqueza. Por otro lado, Rosío Vargas señala que las modificaciones constitucionales de la reforma energética avanzan hacia la apertura al capítulo VI del TLCAN, al eliminar el carácter estratégico a las actividades de las industrias del sector energético mexicano y a los combustibles, para convertirlas prácticamente en una *commodity* (mercancía) más. Asimismo, Jair Andrade y Janaina Cabral se centran en verificar, en los estados de Brasil, la correlación existente entre la desigualdad de la renta y el crecimiento económico bajo la hipótesis de la U invertida de Kuznets en el periodo de 1995 a 2012. Por último, Mine Aysen Doyran revisa las características de la recuperación económica argentina después de la crisis financiera.

*Ola Financiera*

UNAM

Alicia Girón en su colaboración nos advierte que desde los años setenta se ha impuesto la desregulación del sector financiero como muestra de su dominio, la innovaciones financieras y la especulación y la acelerada concentración del ingreso y la riqueza son el ejemplo más evidente y la autora delinea la trayectoria que seguirá en los próximos años. A su vez, Roberto Soto y Aderak Quintana destacan que con la implementación de las políticas macroeconómicas neoliberales y la entrada en vigor del TLCAN la economía mexicana ha entrado en una fase de desindustrialización, profundizada por otros factores como la ruptura de las cadenas productivas y el desmantelamiento de la actividad agropecuaria; así como por la adopción del modelo económico maquilador, la transformación del sistema financiero y una profunda financiarización de la economía. Margarita Camarena Luhrs destaca que a veinte años de la firma del TLCAN posiblemente se ha agotado. A su vez, Myron J. Frankman propone replantear el discurso, pues los efectos planetarios del cambio climático claman por un viraje. Asimismo, James Martín Cypher se cuestiona si el legado económico del TLCAN encarna una institución zombi, pues pretende mantener vivo el proyecto aún cuando sus postulados y presupuestos han sido refutados repetidamente por la evidencia empírica y mediante el análisis lógico. Por último, Felipe Herrera destaca los aspectos institucionales del proceso latinoamericano de integración y nos recuerda que se requiere voluntad política de los países para participar en un proceso de integración de sus economías y la existencia de instrumentos jurídicos e institucionales adecuados para traducir las decisiones políticas en programas concretos de acción oportuna y coordinadamente ejecutados.





*Economía Informa*  
 Núm. 390,  
 Enero-febrero de 2015.

El número incluye las colaboraciones de Arturo Robles Valencia, Luis Huesca Reynoso, Mario Camberos Castro, analizan el sistema fiscal en México ente 2002-2012, evalúan y generan indicadores de progresividad del sistema fiscal mediante un análisis estático de seis años. Se revisan los tres principales impuestos (ISR, IVA e IEPS), así como un *pool* de transferencias sociales a base de técnicas no paramétricas. Asimismo, Antonio Ruiz-Porras y Brenda Ruiz-Robles, “La hipótesis de eficiencia y la modelación de series bursátiles mexicanas: un analisis multivariado”, estudian la Hipótesis de Eficiencia de los Mercados y modelan las series de rendimientos bursátiles mexicanos mediante pruebas de raíces unitarias y doce modelos GARCH multivariados y encuentran que el mercado bursátil mexicano es ineficiente en forma débil; tal eficiencia ha disminuido desde el año 2007. A su vez, Javier Galán Figueroa revisa los trabajos de Jan Tinbergen y John Mut, se consideran sus trabajos a fin de retomar sus aportes sobre cómo los *policimakers* hacen política económica a partir de las preferencias y expectativas de los agentes en escenarios estáticos y dinámicos, permitiendo a las autoridades encontrar la mejor estrategia que permita alcanzar el máximo beneficio con el menor costo social. Por otra parte, Mario Rojas analiza brevemente 100 años de inflación y de presidentes de la Reserva Federal de Estados Unidos desde su creación en 1913. Por último, Marcos Avalos y Paula Sofía, resaltan la puesta en operación de la aplicación Über para celular y su incursión en el mercado mexicano de transporte público. Se presenta un panorama general acerca de la naturaleza de Über y el servicio que provee y se hace un resumen sobre la forma en que ha entrado al mercado mundial de transporte, profundiza en Über desde una perspectiva económica, donde se intenta encontrar si el servicio que ésta aplicación (app) provee, puede o no ser considerado como parte del mismo mercado relevante de otras formas de transporte público.