

Sección

Latinoamericana

asuntos regionales

Características y problemas de la marina mercante latinoamericana

El Banco Francés e Italiano para la América del Sur publicó en el segundo número de *Estudios Económicos* correspondiente a 1967, un ensayo titulado "La marina mercante y el problema de los transportes marítimos en América Latina", del cual se extrae el siguiente resumen.

a] La importancia del transporte marítimo para América Latina se pone de relieve al considerar que la casi totalidad de su comercio se realiza por vía marítima y fluvial, y constituye el tipo de transporte más cómodo y económico. El 97% de los intercambios globales del

área se lleva a cabo por vía acuática, llegando a alcanzar el 100% en ciertos países, como Venezuela, y el 99% en otros como Brasil, Argentina y Perú. La excepción notable la constituye México, debido a su extensa frontera con Estados Unidos, su principal abastecedor y cliente. Sólo el 56% del comercio mexicano se transporta por mar.

b] El transporte marítimo debe su importancia a razones históricas y económicas. El crecimiento económico y demográfico ha determinado, tradicionalmente, que los grandes centros consumidores y productores se sitúen en las costas o muy próximos a ellas. Por otro lado, la vida económica ha dependido en forma tradicional del comercio con regiones allende el mar. Las razones topográficas, además, han representado un obstáculo para la expansión de las comunicaciones terrestres entre la mayoría de las naciones de la región.

c] Las flotas latinoamericanas participan en forma muy escasa en el transporte de bienes dentro y fuera del área por las siguientes razones: a) la insuficiente capacidad de transportes de las flotas nacionales, b) el predominio del transporte de combustibles líquidos, para el cual se requieren unidades especiales que generalmente pertenecen a gran-

des compañías internacionales, y c) la existencia de un elevado volumen de carga que es transportado por barcos bajo control extranjero debido a la distribución de fletes que determina la actual organización de fletes marítimos, y en la cual dominan las compañías de navegación pertenecientes a las principales potencias marítimas del mundo.

d] El tráfico marítimo de mercancías que incluye el comercio latinoamericano no ha crecido a un ritmo mayor que el reequipamiento de las flotas mercantes del área, con lo cual ha aumentado la dependencia del comercio exterior latinoamericano respecto a las flotas extranjeras. El comercio exterior de América Latina aumentó, entre 1949 y 1964, de 114.4 millones de toneladas a 289.9 millones, lo que equivale a un incremento de 153.5%. En cambio la capacidad de la flota mercante de la región creció a un ritmo mucho menor, como puede apreciarse en el cuadro 2.

e] La flota mercante latinoamericana es, en su conjunto, relativamente vieja. En 1965, el 49% de sus unidades tenía más de 15 años de uso, en tanto que en 1963 la edad promedio de los barcos latinoamericanos era de 15.6 años, frente a un promedio mundial de 11.9 años. Individualmente considerada, la edad

Las informaciones que se reproducen en esta sección son resúmenes de noticias aparecidas en diversas publicaciones nacionales y extranjeras y no proceden originalmente del Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A., sino en los casos en que expresamente así se manifieste.

CUADRO 1

América del Sur y México: tráfico marítimo y fluvial del comercio exterior, 1964

(Millones de toneladas)

País	Exportaciones			Importaciones			Porcentaje del comercio exterior por vía marítima y fluvial
	Total	Por vía marítima y fluvial	%	Total	Por vía marítima y fluvial	%	
Argentina	13.4	13.3	99	8.5	8.4	99	99
Brasil	14.6	14.3	98	18.2	18.1	99	99
Colombia	6.0	6.0	99	1.5	1.4	93	99
Chile	11.3	11.3	99	3.2	3.1	97	99
Ecuador	1.3	1.3	99	0.4	0.4	98	99
México	13.6	8.4	62	4.4	1.6	36	56
Paraguay	0.4	0.4	97	0.3	0.3	90	94
Perú	9.7	9.7	100	2.2	2.2	99	99
Uruguay	0.6	0.6	98	2.0	1.9	94	96
Venezuela	184.3	184.3	100	2.9	2.9	100	100
Total	255.2	249.6	98	43.6	40.3	93	97

FUENTE: CEPAL, *Estudio Económico de América Latina, 1965*.

CUADRO 2

América Latina: evolución de las flotas mercantes de 1949 a 1965

	1949		1953		1958		1962		1963		1964	1965
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(2)	(2)
Argentina	117	932	146	1 170	146	1 185	235	1 592	215	1 574	1 473	1 464
Brasil	169	896	196	1 096	201	1 121	285	1 568	295	1 673	1 621	1 684
Chile	42	212	44	252	49	271	55	334	55	352	330	353
Colombia	10	39	16	72	24	129	29	165	29	165	167	201
Ecuador	5	20	8	22	7	27	9	34	9	34	33	43
México	21	160	29	213	30	228	43	245	51	355	391	444
Paraguay	4	4	4	4	4	4	24	20	25	21	20	20
Perú	19	102	23	115	23	125	39	187	43	232	227	222
Uruguay	11	104	9	81	15	57	19	139	18	137	153	153
Venezuela	49	186	53	242	46	340	43	462	45	463	456	448
Total América Latina	447	2 655	528	3 267	545	3 487	781	4 746	785	5 006	4 871	5 032

(1) Unidades.

(2) En miles de toneladas de porte bruto.

FUENTE: CEPAL, *Estudio Económico de América Latina, 1963 y 1965*.

promedio de las flotas nacionales se consigna en el cuadro 3.

f] La escasa participación de la flota latinoamericana se explica también por las prácticas discriminatorias seguidas por las grandes compañías navieras, las cuales recurren frecuentemente al sistema de doble tarifa, que implica una tarifa determinada para los clientes ocasionales, y otra menor para los clientes habituales que utilizan sus unidades bajo contrato, y al de "reembolsos posteriores", por medio del cual se paga una prima que por lo general asciende al

10% de los fletes cobrados a los usuarios que hayan reservado a sus barcos la totalidad de su comercio durante un cierto período.

g] Para América Latina sería inconveniente llevar a cabo una política tendiente a sustituir al máximo a los barcos extranjeros por barcos nacionales o regionales, debido a las implicaciones financieras de una política de esta naturaleza, y al hecho de que siendo el comercio de exportación el que predomina, en términos de tonelaje y éste es generalmente realizado mediante el uso de

unidades extranjeras, se generaría un subempleo de la capacidad de transporte de la flota latinoamericana. Tampoco puede Latinoamérica acudir al otro extremo y desinteresarse por completo del fomento de inversiones en su marina mercante, lo que equivaldría a desatender sus futuros intereses.

h] La solución aceptable se halla en una posición intermedia, que tienda a desarrollar, en forma regular y ordenada, las flotas mercantes de la región. La mayor parte de los países latinoamericanos debe esforzarse por aumentar el

CUADRO 3

América Latina: edad promedio de los buques que componen las flotas latinoamericanas al 1 de enero de 1965

	Años
1) Flotas recientes	
Paraguay	5.9
Venezuela	9.0
2) Flotas de antigüedad mediana	
Colombia/Ecuador	10.0
Chile	12.9
Brasil	14.4
3) Flotas viejas	
Perú	16.9
Argentina	18.8
Uruguay	19.0
México	20.0

FUENTE: Instituto de Estudios de la Marina Mercante, 1965.

número y tonelaje de sus barcos para así incrementar su participación en el transporte de sus importaciones y reducir los desembolsos por concepto de fletes pagados a compañías marítimas extranjeras. Entre tales países destacan principalmente Chile, Argentina, Venezuela y Perú, cuyos barcos transportan sólo entre el 8% y el 30% de las mercancías que esos países importan.

i] Para conseguir una mayor fluidez en el comercio intrazonal, es necesario, de acuerdo con la conferencia que sobre tráfico marítimo y fluvial en la zona, convocada por el Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC, en mayo de 1962, promover la simplificación y la uniformización de todas las formalidades requeridas por los transportes marítimos y las operaciones portuarias, en el comercio intrazonal; estudiar las posibilidades de desarrollar los enlaces marítimos que facilitarían esto último; investigar los medios para la mejoría y regularización de los transportes y de los servicios portuarios; y, finalmente, analizar los factores que tienen incidencia en el nivel de los costos actuales (tarifas, impuestos, derechos, etcétera).

j] La mejoría y adaptación de las flotas latinoamericanas a sus necesidades parece depender de dos condiciones: la expansión de su capacidad de carga y un mayor grado de cooperación regional. La importancia de la primera de estas condiciones se deriva del hecho de que 90% del comercio exterior del área sea transportado por compañías extranjeras, lo cual es motivo de gran dependencia respecto a éstas y de una one-

rosa presión sobre la balanza de pagos. En relación a la cooperación regional, será necesario conseguir lo que a pesar de ser de obvia ventaja no ha sido aún logrado: la armonización de los reglamentos; la normalización de las prácticas y de los usos en materia de transportes marítimos; la preponderancia de una visión común que sustituya las prácticas nacionalistas; la consecución de un carácter complementario, a escala regional, de la expansión de flotas mercantes, para evitar la duplicación de esfuerzos al respecto y la creación de un organismo coordinador que tenga por fin último crear una flota común a los países de la ALALC, y que esté dotado de recursos materiales y financieros adecuados.

Planes de inversión de la ADELA

La compañía de inversiones multinacionales ADELA anunció recientemente sus planes de invertir en varios países latinoamericanos un total de 3.5 millones de dólares, que se canalizarán hacia la agricultura, la minería, el empaque de carnes y la fabricación de muebles. Los países en que se llevarán a cabo tales inversiones son Argentina, Bolivia, Colombia, México y Perú.

Con la cifra señalada, el volumen total de inversiones aprobadas por la ADELA para América Latina asciende a 45.7 millones de dólares, de los cuales 20.9 millones ya habían sido desembolsados al 30 de abril del año en curso. En cambio, el total de financiamientos que ADELA ha apoyado con tales inversiones llega a 330 millones de dólares.

En 1967, el capital suscrito de esta compañía fue incrementado hasta 50 millones de dólares y, actualmente, su capital inicial de 40 millones está totalmente pagado. A mediados de mayo pasado, la compañía brasileña Monteiro—Aranha—Engenharia Comercial e Industrial, S. A., se convirtió en el primer accionista latinoamericano de la ADELA. Otras compañías incorporadas recientemente al grupo de accionistas de ADELA son: Burroughs Corporation, Chrysler Corporation, Hegglabede Marguelas Co., International Harvester Company, Kuhn Loeb and Company y Litton Industries, Inc. Las entidades participantes en la ADELA ascienden ahora a 165, con sedes de operaciones en 18 naciones, entre ellas Estados Unidos, Japón, Canadá, Brasil y 14 países europeos.

Con las actividades hasta ahora llevadas a cabo por la ADELA, su cartera se halla ampliamente diversificada, con aportes que van del sector agrícola al

de la industria siderúrgica. Por orden de importancia, las inversiones de esta compañía aparecen de la manera siguiente: industria de la pulpa y papel, 9.8 millones (21.4% del total); agricultura y procesamiento de alimentos, 6.6 millones (14.3%); bienes de capital, 6.3 millones (13.7%); productos químicos, 4.6 millones (10%); productos textiles, 4.6 millones (10%); hierro y acero, 4.5 millones (9.8%); manufacturas en general, 3.3 millones (7.3%); minería y procesamiento de minerales, 1.9 millones (4.2%); compañías financieras de desarrollo, 1.6 millones (3.4%); productos madereros, 1.5 millones (3.2%), e industrias de servicios, 1.2 millones (2.7 por ciento).

Paralelamente, la ADELA anunció también la formación de una compañía multinacional que se dedicará a promover el desarrollo turístico en Suramérica. Este proyecto requerirá una inversión total de 150 millones de dólares y se realizará en los próximos 10 años, dando prioridad a la construcción de nuevos hoteles, lo que permitirá aumentar en un 60% el total de habitaciones de lujo ahora existentes en esa región.

Los estudios de mercado iniciales indican que la necesidad de habitaciones de calidad óptima asciende a 8 000 para 1972-74 en las primeras 15 ciudades estudiadas por la compañía. La solución al problema del fomento turístico será aportada por las compañías que participarán en el proyecto. La distribución de responsabilidad al respecto se explica de la manera siguiente: ADELA y DELTEC proporcionarán el capital social de fuentes locales e internacionales; Western International Hotels diseñará los hoteles y supervisará la construcción de los mismos, así como su administración; Braniff International se encargará de la promoción turística y el transporte de pasajeros. Estas dos últimas compañías combinarán, al mismo tiempo, sus actividades para facilitar la reservación de habitaciones y la confirmación de las mismas.

Cambio de mando en la OEA

El 18 de mayo último tomó posesión de la Secretaría General de la OEA el presidente ecuatoriano Galo Plaza Lasso, pronunciando al efecto un discurso en el que se plantea la necesidad de eliminar las incertidumbres económicas de América Latina, la urgencia de dar a la OEA el carácter de autónoma y libre de influencias de todo gobierno y autoridad, y la conveniencia de sustituir la interpretación de donativo gratuito que

se concede a la región por la de inversión y medio de estabilidad.

El discurso del nuevo Secretario de la OEA fue calificado como "desusadamente enérgico" por el grupo de concurrentes, y al mismo tiempo como una petición para que Estados Unidos negocie en común con América Latina y dé término a los convenios bilaterales que hasta ahora se han llevado a cabo con regularidad.

Entre los tópicos incluidos en el mencionado discurso se cuentan el problema de la integración económica regional, la educación, el sector agrícola del área, principal punto de incidencia de los conflictos y dificultades económicas.

Durante la misma ceremonia, el secretario saliente, doctor José María Mora, presentó su último informe ante la OEA, destacando los principales problemas económicos a que se enfrenta América Latina, como son el alto índice de crecimiento demográfico, el ensanchamiento de la brecha comercial entre la región y Estados Unidos, el crecimiento de la deuda pública, el mayor costo de financiamiento externo y los problemas arancelarios.

Operaciones recientes del BID

Los créditos recientemente concedidos por el BID ascienden a 55.98 millones de dólares, distribuidos entre seis naciones. Brasil es el país que recibió el más cuantioso de estos créditos, al ser aprobada su solicitud de 16.5 millones de dólares para apoyar un proyecto destinado a ampliar la provisión de agua potable a Sao Paulo, cuyo costo total se estima en 82 millones. Del total del crédito, 11.5 millones fueron concedidos de los recursos ordinarios de capital del BID, a un plazo de 20 años y un interés de 7.25% anuales, y 5 millones del Fondo Sueco para el Desarrollo de América Latina a un plazo de 25 años y un interés anual del 2 por ciento.

Colombia, por su parte, obtuvo 12.7 millones de dólares del Fondo para Operaciones Especiales, que serán aplicados a la construcción de una carretera que, yendo a lo largo de la Costa del Atlántico, mejorará las comunicaciones internas y las conexiones con Venezuela. Esta carretera tendrá una extensión de más de 300 kilómetros. Este préstamo se concertó a 20 años de plazo y a un interés del 3.25% anual más 0.75% como comisión de servicio.

Perú obtuvo dos créditos: uno de ellos fue concedido al Banco de la Vivienda, por 12.58 millones, y se aplicará a apo-

yar parcialmente un programa que tiene como meta la construcción de 4 650 casas y la ampliación de los servicios urbanos de 6 ciudades del país. El plazo de este préstamo, obtenido también del Fondo para Operaciones Especiales, es de 30 años y su tasa de interés de 3%, incluyendo ya el 0.75% cobrado por el Banco como comisión por servicio. El otro crédito se extendió al Banco Industrial del Perú, principal fuente de crédito industrial del país, y se destinará a la provisión de créditos a compañías privadas; su plazo es de 15 años, siendo las demás condiciones similares a las del anterior.

Bolivia es otra nación favorecida con préstamo; aplicará los fondos obtenidos, 9.5 millones de dólares, a mejorar y modernizar el sistema de telecomunicaciones nacionales. El plazo de este préstamo es de 25 años y el interés a pagar asciende al 4 por ciento.

La compañía Algodonera Paraguaya, S. A., por su parte, planea dedicar los 1.5 millones de dólares obtenidos del BID al apoyo de un proyecto de expansión de su capacidad de producción de aceites y grasas industriales y comestibles. Este crédito fue obtenido de los recursos ordinarios de capital del Banco y concertado a una tasa de interés de 7.75% y un plazo de doce años.

Por último, Trinidad-Tobago obtuvo la suma de 700 000 dólares, que utilizará en la preparación de estudios de preinversión considerados como necesarios para formular proyectos específicos de desarrollo. La fuente de este crédito es el Fondo para Operaciones Especiales del Banco, por lo que el interés a que fue concertado es de 3.25% anual y el plazo es de 10 años.

argentina

Actividad económica en el primer trimestre de 1968

El semanario informativo argentino *Business Trends* presentó en su edición del 20 de mayo último, un esquema del desenvolvimiento económico argentino durante el primer trimestre del año en curso, en el que se destaca un avance moderado en la producción industrial, del orden del 3.9% en relación al primer trimestre de 1967. Dicho avance estuvo fincado en la consecución de un aceptable aumento en la tasa de inversiones, que generó, por su parte, una mayor demanda de insumos utilizados

en la industria de la construcción y las obras públicas y promovió una mayor producción de maquinaria no eléctrica.

CUADRO 1

Producción industrial de Argentina

	Variaciones porcentuales	
	1er. Trim. 1967/1966	1er. Trim. 1968/1967
Alimentos	+ 6.8	- 1.6
Textil	- 2.0	+ 1.1
Prod. químicos	+ 2.5	+ 11.6
Piedras, vidrios y cerámica	+ 9.0	+ 8.2
Metales, excl. maquin.	- 2.0	+ 9.5
Automotriz	+ 4.0	+ 4.2
Maquin. excl. eléctrica	- 8.0	+ 9.4
Máquin. eléctricas	- 1.5	- 24.4
Otros	- 4.5	+ 11.4
Nivel general	+ 0.5	+ 3.9

FUENTE: Ministerio de Economía y Trabajo.

El producto bruto interno mostró, en relación al avance logrado en 1967, una ligera reducción en su ritmo de crecimiento. El primer trimestre del año en curso registró un aumento de 1.3% respecto al mismo período de 1967, mientras que éste experimentó un incremento de 4.1% en relación a 1966.

El sector agropecuario, en cambio, sufrió una contracción de 6.8%, a raíz de las reducciones registradas en las cosechas y la producción ganadera, que ascendieron a 4.6 y 9.9 por ciento, respectivamente. Entre los factores responsables del menor rendimiento en este sector se cuentan los factores climáticos y los problemas de comercialización a que se enfrentan sus productos.

Por su parte, *Economic Survey* informó el 30 de abril último, que sus estimaciones para enero-marzo de 1968 arrojaban un saldo favorable en el comercio internacional, del orden de 128.4 millones de dólares, cifra que es superior en un 3.8% al superávit obtenido en el mismo período de 1967.

Déficit fiscal y control de evasión de gravámenes

El gobierno de la República Argentina ha continuado con su programa de racionalización administrativa y contempla ahora la reducción del grado de evasión de obligaciones tributarias, a través de la automatización, mediante

CUADRO 2

Producto bruto interno

(Miles de millones de pesos argentinos de 1960)

	Primer trimestre			Variación %	
	1966	1967	1968	1967/66	1968/67
Agropecuario	182.5	205.5	191.5	+ 12.6	- 6.8
Minería	15.4	16.5	18.2	+ 6.6	+ 10.4
Industria manufacturera	324.6	326.3	339.0	+ 0.5	+ 3.9
Construcción	34.1	37.5	43.8	+ 10.2	+ 16.9
Electricidad y servicios sanitarios	19.3	20.9	22.3	+ 8.7	+ 6.2
Transporte	65.9	67.9	69.7	+ 3.0	+ 2.6
Comunicaciones	8.2	8.8	8.5	+ 6.2	- 2.9
Comercio	154.9	159.0	160.6	+ 2.6	+ 1.0
Bancos, seguros y vivienda	42.9	43.9	44.8	+ 2.5	+ 1.9
Servicios gubernamentales	68.0	68.3	68.3	+ 0.5	-
Otros servicios	71.8	73.2	74.6	+ 2.0	+ 2.0
PBI al costo de factores	937.6	1 027.8	1 041.3	+ 4.1	+ 1.3
Impuestos indirectos menos subsidios	88.0	92.0	92.9	+ 4.5	+ 1.0
PBI a precios de mercado	1 075.6	1 119.8	1 134.2	+ 4.1	+ 1.3

FUENTE: Ministerio de Economía y Trabajo.

computadores, de su sistema de control de impuestos. El déficit presupuestario, cuyo monto se espera mantener en ... 48 500 millones de pesos en 1968, se considera como fuente de agravamiento de los problemas económicos a que se enfrenta la nación, por lo cual su eliminación es ahora un objetivo esencial de la política gubernamental.

Recientemente, el ministro de Economía y Trabajo, Dr. Adalbert Krieger Vasena, inauguró el primer sistema de procesamiento electrónico de datos para el control impositivo a nivel nacional, con el cual se avanza hacia el perfeccionamiento de vigilancia de obligaciones fiscales. En dicho acto, el Ministro de Economía afirmó: "El impuesto debe ser y será en este país un instrumento fiscal, pero también un importante elemento en la política de ingresos. Es curioso pensar que durante muchos años al impuesto se le ha visto más bien como una actitud negativa por parte de nuestra población. No podía ser ello de otra manera, cuando el país se debatía, durante muchos años, en una inflación

aguda, en un deterioro y envilecimiento de su moneda y, con ello, en una serie de situaciones que todos conocemos y que no vale la pena recordar". "Pero —agregó— si creemos que en este nuevo proceso en que entra la Argentina para afianzar el valor de su moneda y asegurar así su desarrollo económico, el impuesto vuelve a tener una función sumamente importante, además de la fiscal, que es en el aspecto de la equidad. Por ello —señaló— nosotros le damos una enorme importancia a la política de ingresos y creemos que cada vez más este concepto deberá entrar en la mentalidad de nuestra población. Cuando se pagan impuestos, no solamente se allegan recursos al Tesoro Nacional para realizar las obras y las tareas que debe efectuar el gobierno, sino que también se introduce un elemento fundamental en la política de ingresos."

Por su parte, el Dr. Raúl E. Cuello, director general de la Dirección Impositiva, destacó la reciente reducción conseguida en el costo de las recaudaciones, el que en 1965 representó el 2.11% de

ellas, en 1966 el 1.68%, y en 1967 el 1.59 por ciento.

barbados

Esfuerzos por conseguir ayuda de la ALPRO

Las agencias internacionales de prensa informaron el 30 de mayo pasado que las pláticas entre los representantes oficiales de Barbados y el Comité Interamericano de la Alianza para el Progreso, tendientes a la obtención de ayuda para ese país, serían iniciadas en breve.

La base de las pláticas será el examen del desarrollo económico y social logrado por Barbados en años recientes, así como las perspectivas de este país para 1968 y 1970. Para tal fin, se cuenta con un informe presentado por dos representantes de la Organización de los Estados Americanos, que visitaron Barbados durante el mes de diciembre de 1967.

En las pláticas también estarán representados el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, el Fondo Monetario Internacional, la Agencia norteamericana para el Desarrollo Internacional, la FAO y la Organización Panamericana de Salud.

colombia

Recientes medidas de política monetaria y financiera

De acuerdo con datos preliminares del Banco Central de Colombia, los medios de pago aumentaron, durante los primeros cinco meses del año en curso, en 3.4%, comparado con el aumento del 20.8% que correspondió al mismo período de 1967. Este aumento de liquidez es en realidad de más seriedad de lo que a primera vista puede parecer, dada la amplia expansión que hasta fines de 1967 se había venido llevando a cabo. Las autoridades monetarias, considerando que de no tomarse medidas adecuadas al respecto podrían originarse efectos similares a los de 1967, establecieron diversas restricciones a la expansión monetaria generada por actividades bancarias, entre las que se cuentan la eliminación gradual del mantenimiento de ciertos documentos del gobierno como

parte del encaje legal, y el alza de sanciones a los infractores, con lo cual se tendrá un efecto más que compensador de otras medidas tomadas simultáneamente, entre las que se incluyen la baja de un punto en el porcentaje de reservas bancarias exigidas.

El sector generador de crédito seguirá, de esta manera, llevando a cabo sus actividades, las que se sintetizan en el hecho de que del 1 de enero al 18 de mayo del presente año, el crédito concedido al público haya crecido en un 5%, en tanto que la cartera de la Caja Agropecuaria se elevó en un 6.5%. Por su parte, el Fondo Financiero Agrario del Banco de la República anunció haber tramitado 1 776 solicitudes de crédito de los bancos en el mismo lapso.

Proyecto de desarrollo del Chocó

Colombia estudia actualmente un proyecto para desarrollar la región del Chocó, a través de la creación de dos complejos hidroeléctricos y la construcción de un canal que una el mar Caribe y el océano Pacífico. Este proyecto ha sido concebido por el Hudson Institute, y, de acuerdo con el presidente colombiano, Carlos Lleras Restrepo, "el proyecto no parece estar fuera de las posibilidades financieras del país, si se complementa con fondos del exterior".

El proyecto, en caso de hallarse viable, incluirá la formación de dos lagos, uno en el área del río San Juan, y otro en la del río Atrato, que tendrán extensiones de 128 y 221 kilómetros respectivamente, y la adaptación del canal mencionado en forma tal que permita el tránsito de barcos de 15 000 a 20 000 toneladas.

Los costos estimados para estas obras son: 173 millones de dólares para el plan hidroeléctrico del río San Juan; 240 millones para el del río Atrato, y 400 millones para el canal. La primera de estas obras sería terminada, según calcula el Hudson Institute, en cuatro años, mientras que la segunda y tercera se llevarían a término en diez años.

Crédito del Banco Mundial para apoyar la inversión privada

El Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento anunció, a mediados de mayo pasado, haber concedido a Colom-

bia un crédito por 12.5 millones de dólares, que se emplearán para apoyar actividades económicas del sector privado. La entidad prestataria es el Banco Central, de Colombia, aunque corresponderá a un grupo de cinco compañías financieras canalizar tales recursos hasta los beneficiarios finales.

Las actividades de estas compañías abarcan el financiamiento a sectores como el agropecuario, el de alimentos y bebidas, el metalúrgico, el textil y el químico. Las instituciones que forman este grupo son la Corporación Financiera Colombiana, de Bogotá; la Financiera Nacional, de Medellín; la Corporación Financiera de Caldas, de Manizales; la Corporación Financiera del Valle, de Cali, y la Corporación Financiera del Norte, de Barranquilla.

Este crédito ha sido concertado al tipo de interés que cobre el Banco Mundial en el momento en que los créditos se canalicen al apoyo de proyectos de inversión en Colombia, y a un plazo de 15 años.

cuba

Producción azucarera y planes económicos

El régimen cubano informó que, a fines de mayo pasado, la producción azucarera total del país alcanzó los 5 millones de toneladas, con lo cual se espera superar los volúmenes logrados en 1966 y 1967, años en que la sequía representó un factor negativo para el sector azucarero del país y comprimió sustancialmente su producción. Actualmente, el uso más intensivo de fertilizantes y la tarea de mecanización son la base de la previsión oficial de lograr una producción superior a los 10 millones de toneladas para 1970.

Recientemente se inició la construcción de 1 000 máquinas segadoras y trituradoras que acelerarán la mecanización de las actividades de la zafra y permitirán reducir la mano de obra requerida por este sector a 40 000 hombres. Paralelamente, el régimen planea aumentar la producción de miel rica integral que se utilizará para alimentar el ganado y remediar el problema creado por la escasez de pastos. La producción de este tipo de miel asciende, actualmente, a 80 000 toneladas.

Por otra parte, el primer ministro, Dr. Fidel Castro, informó en un discurso pronunciado el 30 de mayo último,

que los planes económicos cubanos no son marchar hacia el monocultivo, sino hacia la diversificación. Si actualmente el 50% de la producción agrícola del país es aportado por el azúcar, para 1975, según el Primer Ministro, este producto sólo representará el 25% de ella. En lo sucesivo se pretende apoyar la economía cubana, en mayor medida, en los cultivos de cítricos, café, arroz y otros productos hasta ahora inexistentes en Cuba.

Los planes de expansión agrícola incluyen obras hidráulicas que para 1968, o sea en su etapa inicial, contemplan un volumen hidráulico adicional de 257 millones de metros cúbicos por cosecha; estudios topográficos; construcción de caminos; ampliación de las instalaciones eléctricas, etcétera.

chile

Nuevo reajuste de la paridad del escudo

El día 22 de mayo último, el Banco Central de Chile llevó a cabo el décimo reajuste de la paridad cambiaria del escudo en el año en curso, con el fin de hacer frente a los constantes problemas de balanza de pagos que ha venido sufriendo la nación. Este reajuste, que permitió al llamado dólar bancario cotizarse a 6.66 escudos para operaciones bancarias (frente a 6.59 escudos anteriormente) y a 7.71 escudos para el "dólar de corredores" (frente a 7.64 escudos anteriormente), refleja la política gubernamental de dosificar las variaciones del tipo de cambio a fin de evitar devaluaciones violentas.

España concede un préstamo para financiar importaciones

El Banco Central de Chile aceptó recientemente la oferta de un préstamo que por 50 millones de dólares le hizo la Asociación Española de Manufactureros de Bienes de Capital. Este volumen de recursos constituye una línea de crédito para pago de compras hechas a España tanto por parte del gobierno chileno como por compañías privadas. Los bienes que podrán adquirirse incluyen equipo para construcción de barcos, equipo de transporte, equipo para explotación maderera y, posiblemente, maquinaria productora de herramienta.

Las negociaciones al respecto se iniciaron en 1967, tras la visita a Chile de una misión del Sindicato Metalúrgico Español. El crédito estará disponible durante los próximos seis años, teniendo que ser aprobados los diversos usos del crédito por el Banco Central de Chile y la Asociación Española de Manufactureros de Bienes de Capital, antes de diciembre de 1970.

jamaica

Primeras dificultades económicas desde la independencia

La economía de Jamaica ha empezado a presentar los primeros indicios de futuras dificultades, que pueden llegar a ser serias, desde que el país consiguió su independencia en 1962. Las razones de ello son, principalmente, la sequía que ha sufrido el país en los últimos meses y que puede considerarse como la peor de los últimos 30 años y la devaluación del signo monetario nacional, cuyos efectos aún no han sido nulificados.

Durante 1967 se confirmó lo que se venía esperando, una baja considerable en el ritmo de avance del producto interno bruto. De 1963 a 1966 los incrementos conseguidos fueron 6.4, 7.1, 8.5 y 8.5 por ciento, respectivamente, mientras que en 1967 el aumento fue de sólo 4.4%. El presupuesto para el año en curso, que asciende a 93.5 millones de libras esterlinas, implica un aumento de 20% sobre el correspondiente a 1967-68 y un déficit de 22 millones de libras. Se confía en que el mayor volumen de gasto público permitirá, al menos en parte, contrarrestar las dificultades económicas del país durante 1968.

Los ritmos de crecimiento sectorial, además de mostrar modestos avances, estuvieron menoscabados por el alza de precios. En efecto, el índice de precios al menudeo ascendió en 2.5% en el área de Kingston y en 4.5% en el resto de la isla. Los ritmos de crecimiento sectorial se sintetizan de la forma siguiente: agricultura, silvicultura y pesca: 1.6%; manufacturas: 2.4%; minería y refinación de petróleo, 4.5%; y construcción, 5.5 por ciento.

El déficit comercial, al ascender a 42.3 millones de libras esterlinas, fue uno de los motivos básicos de que el renglón de cuenta corriente de la ba-

lanza de pagos registrase un déficit de 26.3 millones de libras, nivel que se considera como el más alto en la historia de Jamaica. Los ingresos por turismo llegaron a un volumen que tiende a compararse con los egresos por el mismo concepto en 1967. Las cifras correspondientes fueron 28.7 y 28 millones de libras esterlinas, respectivamente. Un problema probable que puede complementar el cuadro adverso de la economía se tiene en la inflación, debido, por una parte, al mayor nivel de gasto público, y, por otra, a la contracción en la inversión privada, que puede dar lugar a la aparición de "cuellos de botella" en el desarrollo industrial.

panamá

Préstamo del FMI

El Fondo Monetario Internacional concedió a fines de mayo pasado un crédito *stand-by* a Panamá, por tres millones de dólares, para apoyar su posición internacional de reservas. Este apoyo se considera esencial para lograr que la economía de Panamá siga avanzando a un ritmo aceptable, tal como lo logró en 1967, año en que su producto nacional bruto creció en 10%. La necesidad de este préstamo se originó en la baja de reservas de divisas que durante los primeros tres meses sufrió Panamá y en la acentuada conexión que hay entre la liquidez dentro del país, la balanza de pagos, las reservas internacionales y la liquidez del sistema bancario, derivada del hecho de que el dólar sea una moneda de curso corriente en Panamá.

perú

Compra de armamento y suspensión de ayuda

La reciente adquisición de aviones de guerra franceses e ingleses por parte de Perú motivó que Estados Unidos anunciase la suspensión de la ayuda concedida a este país, al considerar que tales fondos deberán ser utilizados exclusivamente para el fomento del desarrollo económico y no en la adquisición de "equipo militar sofisticado e innecesario". Las estimaciones preliminares fijan en 72% la reducción de los presta-

mos norteamericanos a Perú, o sea en un monto equivalente al gasto en 16 aviones bombarderos *Mirage* de Francia y seis *Canberra* de Inglaterra.

Esta medida fue calificada por el senado peruano como una "intolerable intromisión" de Estados Unidos en los asuntos internos de Perú. En cambio, el punto de vista estadounidense sostiene que debido a que ningún país vecino de Perú cuenta con aviones tan avanzados como los adquiridos por este país, este reequipamiento es superfluo y bien podía ser causa de que Chile, Brasil y otras naciones del área decidieran armarse con el mismo equipo avanzado. (Véase, "Se desboca la carrera armamentista", *Comercio Exterior*, diciembre de 1967, p. 1006.)

En relación a este asunto, el general José Gagliardi, ministro de Aeronáutica peruano, informó el 22 de mayo pasado que la adquisición de los mencionados bombarderos se hizo con "dinero del pueblo y con el proveniente de empréstitos", y que la primera remesa de ellos, proveniente de Francia, se recibirá el entrante mes de julio.

venezuela

Negociaciones petroleras con empresas extranjeras

Durante mayo pasado se iniciaron las negociaciones entre Venezuela y una compañía española explotadora de petróleo, con el fin de promover la explotación de pozos petroleros, principalmente en la región del Lago Maracaibo. El deseo venezolano de que se inicie esta explotación concuerda con los deseos de España de acelerar y ampliar su programa de perforación de pozos en el extranjero, que tiende a asegurar el abastecimiento de petróleo crudo de la industria española de refinación de este producto, cuyas actividades han mostrado una expansión considerable en los últimos años.

Similarmente, existe la probabilidad de que una compañía petrolera italiana, controlada por el Estado (Ente Nazionale de Idrocarburi), entre en arreglo con el gobierno venezolano para establecer un "acuerdo sobre servicios" para explorar e incrementar el desarrollo del potencial petrolero de Venezuela. Existe la probabilidad de que el pago de los servicios de dicha compañía italiana se haga en petróleo crudo, de la misma forma del acuerdo que se estableció entre Francia e Irán.