

Informe mensual de la ALALC

- Perspectivas de la ALALC para 1965
- Nuevo plan de integración propuesto por Felipe Herrera
- Sigue en estudio la posición de Uruguay ante la ALALC
- El transporte marítimo

Perspectivas para 1965

EN unas declaraciones que publica El Informativo ALALC de Santiago de Chile (9 de febrero de 1965) el Dr. Alberto Solá, secretario ejecutivo de la ALALC, expone las perspectivas de la Asociación en el presente año, como consecuencia sobre todo de las principales resoluciones que se adoptaron en el IV Período de Sesiones Ordinarias de la Conferencia de las Partes Contratantes (Bogotá, octubre-diciembre de 1964).

CONSEJO MINISTERIAL DE LA ALALC

Entre las apreciaciones que más destacan figuran las relacionadas con la reunión de ministros de Relaciones Exteriores de los países asociados que habrá de celebrarse entre abril y agosto del presente año. Según el Dr. Solá es muy posible que, en primer término, los ministros estudien la creación, con carácter permanente, de un organismo a nivel ministerial facultado para tomar las decisiones claves en cuanto al curso del proceso de integración latinoamericana. El secretario ejecutivo de la ALALC piensa que, "en cierto modo, este órgano podría funcionar con características similares a las del Consejo de la Comunidad Económica Europea".

SUPERNACIONALIDAD

La reunión de ministros de Relaciones podría acordar una serie de medidas destinadas a establecer normas supranacionales para la adopción de resoluciones entre las Partes Contratantes. Esta supranacionalidad "se concretará seguramente —dice el Dr. Solá— en la eliminación del derecho de veto que acuerda el Tratado a cada uno de los participantes en la ALALC, eliminación que por supuesto se realizará en forma gradual y paulatina".

El secretario ejecutivo considera "que la circunstancia de que un país se vea obligado a cumplir resoluciones tomadas por decisión mayoritaria en contra de su propio parecer, constituye el paso definitivo para el establecimiento de esta supranacionalidad en América Latina que muchos círculos consideran indispensable si se desea proseguir en forma acelerada el proceso de integración económica".

ARANCEL EXTERNO COMÚN Y MECANISMOS DE LIBERACIÓN

Se trata de dos asuntos estrechamente relacionados. Las tareas conducentes al establecimiento paulatino de un arancel externo común por medio de la armonización gradual de los tratamientos que aplica cada una de las Partes Contratantes a las importaciones procedentes de terceros países, consisten hasta ahora en estudios. La elaboración

técnica todavía requerirá bastante tiempo y es menester, a fin de que estos trabajos puedan culminar en conclusiones positivas, "que en cada una de las administraciones nacionales se brinde a estas actividades complejas y a los ministros de Relaciones Exteriores la orientación necesaria para el establecimiento final de un arancel externo común".

Los ministros examinarán el problema de los mecanismos de liberación de los intercambios dentro de la zona. Como se sabe, hasta ahora la desgravación se ha hecho mediante un procedimiento selectivo, en virtud del cual cada país elige los productos que desgrava a favor de los demás a fin de conseguir de éstos la desgravación para bienes que desea exportar. El procedimiento, como lo demuestra particularmente la última negociación anual (la de Bogotá),* ha agotado prácticamente sus posibilidades y resulta hasta contraproducente, pues causa la desorientación de los inversionistas y facilita el triunfo de quienes, más que nada en el sector privado, pero a veces también en el oficial, se muestran reacios a una política liberal de concesiones.

El Dr. Solá recuerda que, en vista de ello, la Secretaría de la Asociación ha propuesto un procedimiento de reducciones lineales que se aplicaría en forma experimental durante un período de 3 años. Abarcaría a todos los productos del arancel y conduciría al establecimiento, al término de ese período, de un margen preferencial en la zona para todos los productos susceptibles de ser intercambiados entre los países que la integran.

"En esta desgravación lineal —precisa el Dr. Solá— podían adoptarse distintos porcentajes según el grado de desarrollo económico de los países, de manera tal que se mantenga y robustezca el principio de desarrollo armónico entre las Partes Contratantes... Por ejemplo, los países de mayor desarrollo podrían desgravar todos los productos del arancel un 12%, en términos relativos, cada uno de esos 3 años, de suerte que al terminar el tercero la rebaja alcanzase el 36%. Los países de desarrollo intermedio, de mercado insuficiente, podían mantener esa reducción en el porcentaje que prevé el propio Tratado de Montevideo, 8% anual, y los dos países que se han acogido al régimen especial de menor desarrollo económico relativo, podrían aplicar un porcentaje menor, por ejemplo el 4%.

"Una vez transcurridos los tres años se podría hacer un balance de la experiencia, de los progresos logrados en la elaboración del arancel externo común y en la marcha hacia él, y se podría adoptar las decisiones que los gobiernos consideran más adecuadas, ya sea en el sentido de proseguir con procedimientos de reducción lineal y automática para todos los artículos del arancel, ya para limitar estos proce-

* Conforme a datos provisionales, en esta negociación las concesiones —sumadas las relativas a nuevos productos y las aplicadas a otros ya desgravados— llegaron a un total de sólo 247. En su mayoría otorgadas por Argentina, Brasil y México.

dimientos a ciertas clases de productos, o ya para volver a la negociación selectiva, producto por producto”.

El Dr. Solá aclara que el procedimiento propuesto no impediría que los países que lo desearan negociaran para determinados bienes bilateral o multilateralmente, sobre base selectiva, rebajas mayores que las previstas en la reducción lineal. Asimismo, los artículos que ya han sido desgravados se incluirían en la desgravación lineal cuando la rebaja acordada anteriormente no cubriese el porcentaje previsto en el procedimiento lineal.

LOS PROGRESOS DEL INTERCAMBIO

Es el último punto que toca el Dr. Solá en sus declaraciones para indicar que según datos aún parciales, las transacciones intrazonales en 1964 representan un aumento de entre 75 y 80% respecto a las cifras correspondientes a 1961, último año en que el comercio dentro de la zona se efectuó sin régimen preferencial. Añadió que esta considerable expansión de las operaciones comerciales recíprocas se está reflejando en un número creciente de productos manufacturados. “En algunos casos estas manufacturas que se están exportando han comenzado a producirse sobre la base de la constitución del mercado ampliado establecido por el Tratado de Montevideo”, señaló el secretario ejecutivo. Es cada vez mayor el número de casos de creación de empresas que producen bienes con destino a ese mercado zonal y no solamente para consumo en el ámbito de cada país.

Nuevo Plan de Integración Regional Propuesto por Felipe Herrera

En colaboración con un grupo de seis economistas, el presidente del Banco Interamericano de Desarrollo, Felipe Herrera, ha elaborado un plan de 15 años para acelerar la integración económica de América Latina que comprende 3 etapas. El objetivo es alcanzar hacia 1980 un grado de integración regional y de desarrollo autónomo y autosostenido que permita a nuestra región “reservar su supervivencia histórica como sociedad dotada de sentido político y económico propio”.

En la primera etapa, que se extendería durante 6 años, se perseguirían estos objetivos: 1) La firma de un Tratado General de la Comunidad Latinoamericana y la implantación de sus órganos, así como la aprobación del primer plan de desarrollo; 2) La integración de los sectores más estratégicos, comenzando por la siderurgia y la industria pesada mediante la constitución de consejos de coordinación; 3) La reactivación de la ALALC por medio de la gradual unificación de los aranceles externos y la supresión de los intrazonales para los productos de sectores estratégicos; 4) La coordinación de un sistema regional de banco central y de seguro, el establecimiento de un mecanismo intrarregional de pagos, la emisión de valores en moneda de cuenta regional para la movilización del ahorro y la gradual armonización de las políticas monetarias y cambiarias; 5) La constitución de un Consejo Central Universitario y de la Agencia Latinoamericana de Informaciones, así como el comienzo de una vasta campaña regional de alfabetización.

Durante la segunda etapa, de 1971 a 1975, se consolidaría el sistema establecido por el Tratado General de la Comunidad Latinoamericana y se aprobaría el segundo plan de desarrollo; se concretarían los esfuerzos de los sectores estratégicos; culminaría el programa de liberalización comercial de la ALALC y la unión aduanera para los sectores estratégicos; se ampliarían las operaciones regionales de la banca central y de seguro y se fortalecerían las monedas regionales y su convertibilidad; terminaría la campaña de alfabetización.

En la tercera y última etapa se trataría de elevar la vinculación de los países latinoamericanos al plano político y se aprobaría el tercer plan de desarrollo; se extendería la integración a sectores no estratégicos; se ultimaría el establecimiento del Mercado Común Latinoamericano; se integrarían de modo creciente los sistemas monetarios y las políticas financieras, y se lograría la convertibilidad monetaria regional y la formación de un mercado integrado de capitales para toda el área; se lanzaría un programa de educación secundaria urbana obligatoria en toda América Latina.

Los economistas que colaboraron con el presidente del BID fueron Helio Jaguarire, Aldo Ferner, Rómulo Almeida, Joseph Grunwald, Raymond Mikesell y Ben T. Moore.

Se informó por otra parte que Raúl Prebisch, Felipe Herrera, José Antonio Mayobre y Carlos Sanz de Santamaría, las cuatro personalidades latinoamericanas a las que el Presidente de Chile invitó a presentar propuestas concretas a los gobiernos de la región para acelerar el desarrollo económico y social y el proceso de la integración económica (ver Comercio Exterior de enero último), han respondido en una carta común en la que declaran que comparten la convicción de que “para seguir avanzando, la integración requiere con urgencia un impulso vigoroso en el más alto nivel político”. Anuncian que con ese fin están preparando un proyecto de “fórmulas audaces y realistas” y agregan: “La integración constituye una de las grandes reformas estructurales que deben abordar nuestros países en su lucha contra el subdesarrollo”.

Uruguay Sigue Estudiando sus Problemas con la ALALC

Las noticias de Uruguay correspondientes a fines de enero y primera quincena de febrero confirman que el problema de la Lista Común constituye para los principales sectores de la economía uruguaya y para las autoridades un motivo de honda inquietud y grave preocupación. El asunto evoluciona como cuestión clave para el futuro inmediato de la economía del país.

Ello es comprensible por las repercusiones que la decisión definitiva que adopte el gobierno de Montevideo podría tener. Están en juego los intereses del sector agropecuario que son los que, a través de la Confederación Granjera, muestran mayores temores. Este organismo se ha pronunciado rotundamente en contra de que Uruguay firme la Lista y a favor de que siga insistiendo en una revisión del tratado de Montevideo.

Desde los últimos días de enero, la representación uruguaya en la ALALC viene celebrando reuniones con la Comisión Técnica Asesora y delegados de las instituciones gremiales, en las que se estudian a fondo los diversos aspectos del problema, a fin de transmitir al Poder Ejecutivo una propuesta de decisión. La Cámara de Industrias, corporación dirigente de la Unión Industrial Uruguaya, y la Cámara de Comercio, se inclinan, aunque con reticencias, por la firma de la Lista Común. La Confederación Granjera, como ya se ha indicado, pide que se rechace. Por su parte, la delegación uruguaya que participó en la Conferencia de Bogotá ha elevado un informe al Gobierno en el que recomienda la firma de la Lista, pero acompañándola de “expresas aclaraciones y puntualizaciones que definan la actitud futura del país frente a la ALALC”.

Confederación Granjera.—Sostiene que la Lista Común que se quiere “imponer” a Uruguay, comprende una serie de productos (plátanos, ajos, jugos de frutas tropicales, avena, entre otros) que lesiona los intereses de la granja y de la agricultura uruguaya; además, incluye otros que también perjudican a la producción agropecuaria del país, como son los aceites animales y algunas grasas vegetales que compiten con productos e industrias nacionales; asimismo, la Lista consolida los principales productos agropecuarios de clima templado y tropical que constituyen las principales fuentes de exportación de los otros países asociados. En cambio, Uruguay no ha conseguido que se incorporen los productos que más le interesen, o sea lanas, carnes, cueros, aceite de oliva y arroz. La Confederación agrega que se está intentando transgredir el derecho a veto que otorga el Tratado a todo país miembro y, añade: “¿Si el Uruguay firma la Lista de este primer trienio, quién nos asegura que en la próxima no figuren vitales productos de la economía nacional y nos obliguen también a firmarla? ¿Quién nos asegura en la actualidad una revisión amplia y franca del Tratado de Montevideo que lleve a la integración, no por un ridículo o irracional programa de liberación que ya nos ha demostrado su ineficacia, sino por adecuados planes de integración, basados en serios estudios de la realidad social, económica y política de los países de la zona?” Después de afirmar que la integración “sólo puede realizarse con base en una planificación general de la zona”, los granjeros terminan diciendo: “Todas estas consideraciones nos llevan a decir que no a la firma de la lista. Creemos que al Uruguay le asisten todos los derechos a no firmarla y a continuar tratando de obtener la revisión del Tratado. Entendemos que nuestro Gobierno debe efectuar los mayores esfuerzos para obtener el reconocimiento de que la firma o no de un documento de negociación no establece una violación al Tratado, porque tal caso se encuentra amparado en el derecho de veto que asiste a las Partes Contratantes, y solicitar un

nuevo compás de espera hasta la realización de una reunión en el más alto nivel político de los países integrantes de la zona".

Cámara de Industrias.—Preconiza que Uruguay firme y permanezca en la ALALC, pero que al mismo tiempo analice exhaustivamente sus posibilidades en la zona, estudiando el mercado, las proyecciones económicas de los distintos países y los intereses de la política de desarrollo uruguayo. A la luz de tales análisis, añade, debe juzgarse el Tratado de Montevideo y, en caso de que se concluya que no es adecuado para las finalidades que Uruguay se fije, podrá plantearse la reestructuración del Tratado. Para atender a estos problemas debe establecerse cuanto antes una eficaz Comisión Nacional de la ALALC. La Cámara parte de la premisa de que la economía uruguaya no ha sentido hasta ahora un efecto favorable proveniente de la ALALC. El déficit con la zona se ha mantenido y la estructura de las exportaciones sigue igual, sin que se hayan incorporado productos manufacturados. El principal artículo nuevo que se exporta es la lana sucia destinada a Colombia, exportación que seguramente se hubiese conseguido sin el Tratado de Montevideo. La Cámara atribuye esta desfavorable situación tanto a causas de carácter externo como interno.

La delegación uruguaya en la Conferencia de Bogotá.—En un informe "confidencial", se plantean seis alternativas: "1) Suscribir, lisa y llanamente, la Lista Común; 2) Suscribir el documento de la Lista Común formulando algunas puntualizaciones de carácter muy particular y que pueden referirse, específicamente, a la segunda negociación de la Lista Común; 3) Solicitar una nueva prórroga; 4) Negarse a suscribir el documento de Lista Común hasta no haber logrado un cambio importante en el proceso de integración, a tenor de lo expuesto en recientes reuniones; 5) No suscribir el documento de Lista Común; 6) Denunciar el Tratado de Montevideo". Tras de analizar las consecuencias de cada una de esas alternativas, los delegados recomiendan la segunda.

Se Constituyó la Asociación de Asistencia Recíproca Petrolera Estatal Latinoamericana (ARPEL)

En Lima quedó constituida el 2 de febrero la Asociación de Asistencia Recíproca Petrolera Estatal Latinoamericana que cuenta como miembros activos a los correspondientes organismos de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, México, Perú, Uruguay y Venezuela.

En Lima se aprobaron los estatutos de la ARPEL y se decidió celebrar una nueva asamblea en Río de Janeiro, el próximo mes de julio en la cual se determinará la sede de la Secretaría General.

Los estatutos aprobados en Lima señalan a la ARPEL el objetivo fundamental de promover la integración económica y técnica de las empresas petroleras estatales de la región, estimulando los intercambios de asistencia técnica e información entre ellas, facilitando sus relaciones comerciales y promoviendo la expansión de la industria en sí y la conexa de equipos y materiales. Además, la ARPEL organizará conferencias y reuniones de carácter técnico.

En Lima se convino que las decisiones serán tomadas por unanimidad en primera instancia y por mayoría de dos tercios en la siguiente asamblea general de la ARPEL.

Conclusiones de la Comisión Chileno-Argentina de Integración

En la primera decena de enero último se celebró en Santiago de Chile la primera reunión de la Comisión Especial de Coordinación Chileno-Argentina, creada por un acuerdo suscrito en noviembre de 1964. Los resultados concretos de las deliberaciones se pueden sintetizar como sigue:

—Posibilidades de intensificar y nivelar el intercambio recíproco. Argentina podría comprar carbón y papel de periódico y completar la operación de compra de dos millones de toneladas de mineral de hierro que ha iniciado la Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina (SOMISA).

—Complementación industrial. Se acordó que los organismos de planificación de ambos países entren en contacto para coordinar las políticas de desarrollo. Se consideró la posibilidad de que Argentina compre parte importante de la producción inicial que resulte de las ampliaciones de las plantas chilenas de Huachipato. Se convino dar prioridad en los estudios de complementación a las ramas de material ferroviario y de automóviles, señalándose que en esta última están muy avanzadas las bases de un entendimiento.

—Transportes. Se resolvió acelerar la marcha de los trabajos y estudios, e inclusive de gestiones financieras internacionales, para adelantar la terminación de las obras viales y ferroviarias que convertirán el camino Los Andes-Mendoza en una ruta de primera clase y electrificarán el tramo argentino del ferrocarril transandino.

—Se acordó acelerar los entendimientos entre Yacimientos Petrolíferos Fiscales de Argentina y Empresa Nacional de Petróleos de Chile a fin de utilizar los oleoductos de esta última y dar salida al petróleo argentino de Cerro Redondo por Puerto Gregorio (Chile).

—En cuanto a la marcha de la ALALC hubo un intercambio de ideas sobre la proyectada reunión de ministros de Relaciones Exteriores y se coincidió en la necesidad de dar mayor poder de decisión a los organismos de la zona de libre comercio, analizándose también la idea argentina de que se establezca un Consejo de Ministros con carácter permanente.

Se Aplaza Hasta Mayo la Reunión Sectorial Sobre Material Ferroviario

Prevista en el calendario de la ALALC para el 15 de marzo próximo, la reunión sectorial sobre material ferroviario ha sido pospuesta hasta mayo a petición de los industriales argentinos y chilenos que estiman que ocho meses después de la primera reunión del sector no han surgido suficientes elementos nuevos que justifiquen por ahora deliberaciones adicionales. En ello ha influido sin duda el poco éxito que en la Conferencia de Bogotá tuvieron las recomendaciones aprobadas en las reuniones sectoriales que se celebraron a lo largo de 1964 (ver Informe Mensual de enero último, en el que se puntualiza que de 124 concesiones recomendadas por los empresarios del sector de material ferroviario, ni una sola fue aprobada en Bogotá).

La revista argentina Análisis comenta (22 de febrero) que "en el caso particular del sector material ferroviario el hecho de que los posibles clientes en el mercado intrazonal sean casi en su totalidad empresas gubernamentales que con contadas excepciones no enviaron representantes a la anterior reunión sectorial limita el ámbito de la negociación a los productores que representan un reducido número de países y quienes prácticamente no pueden ya avanzar mucho más allá de lo alcanzado en 1964".

Ecuador Espera Elevar a más de 5 Millones de Dólares sus Ventas de Productos Industriales a la Zona

Gracias a las resoluciones adoptadas en el IV Período de Sesiones Ordinarias de la Conferencia de la ALALC y en particular a los mecanismos establecidos para que los países asociados absorban los saldos exportables de que disponga Ecuador, este país espera que sus exportaciones de productos industriales de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio pasen de los 5 millones de dólares en el presente año.

Según estudios ecuatorianos, las industrias que podrían beneficiarse sobre todo son las de madera contrachapada con posibles ventas en Perú y Argentina; lantay con ventas en esos dos países y además, en Chile y Paraguay; café soluble exportable a Chile y Argentina; y sardinas, conservas de atún y de pescado en general para Argentina, Colombia y Paraguay. Se considera posible, igualmente, gracias a su calidad, que exportar cigarrillos, aerosoles, textiles y licores, pues aunque son producidos en los otros países asociados, podrían ganar mercado en ellos gracias a su calidad.

EL TRANSPORTE MARITIMO EN LA ALALC

En los meses próximos se va a realizar en la ALALC un nuevo intento para definir los distintos aspectos de la política de transporte acuático de la Asociación. Ello culminará con una reunión a nivel gubernamental que se efectuará en Montevideo con tal finalidad en abril. Un paso previo que seguramente influirá en medida considerable en el rumbo que tome la reunión gubernamental, es la asamblea extraordinaria que la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) celebrará en la capital uruguaya a partir del 17 de marzo venidero y que se destina, exclusivamente, a discutir el tema del Anteproyecto de Convenio de Transporte Acuático.

El acuerdo de reunirse con carácter extraordinario fue adoptado por los armadores en su pasada asamblea de Río de Janeiro (octubre de 1964), al comprobarse que el tema del convenio, por sus fundamentales implicaciones tanto en la región como fuera de ella, requería, además de nuevos estudios, amplio tiempo de deliberación del que no se disponía, por la abundancia de asuntos sobre los que decidir, en la reunión de Río.

Cinco son los documentos que, en principio, van a servir de base para los debates de la Asamblea Extraordinaria de marzo: un anteproyecto de convenio elaborado por ALAMAR y otro preparado por la Comisión Asesora de Transportes de la ALALC, ambos en abril de 1964; y tres ponencias, una brasileña, otra peruana y otra colombiano-ecuatoriana, que fueron presentadas en Río durante las sesiones de la Comisión sobre política naviera y que quedaron pendientes de resolución.

Cabe esperar que en la Asamblea Extraordinaria de ALAMAR se produzcan modificaciones notables en los planteamientos que hasta ahora ha venido haciendo la Asociación sobre diversos y esenciales extremos de la política común que en materia de transporte marítimo deberán adoptar los países de ALALC. Es apreciable, en particular una evolución del criterio predominante entre los armadores hacia la adopción de un sistema de reserva de carga multilateral que se implantaría gradualmente, así como también hacia la creación de un organismo regional coordinador en asuntos portuarios y marítimos. En los últimos estudios que han aparecido sobre estas cuestiones, entre ellos uno del economista norteamericano Robert T. Brown publicado por "The Brook-

ings Institution", se preconizan soluciones de ese tipo, que coinciden con las que han propuesto a su vez otros expertos latinoamericanos. La CEPAL, que también ha elaborado un nuevo estudio sobre el tema, concuerda en el mismo sentido. Los armadores, que hasta ahora han constituido el sector más dinámico dentro de todos los que aparecen englobados en el campo del transporte marítimo latinoamericano, demostrarán probablemente en su importante asamblea que han sabido captar las buenas razones de quienes han estudiado a fondo y desde un punto de vista que toma en cuenta sobre todo las conveniencias de la integración económica regional, los problemas que se plantean en el transporte marítimo del comercio intrazonal.

Los Astilleros Brasileños Ganan una Licitación Uruguaya

El ejemplo dado por México al encargar a astilleros brasileños cuatro unidades para su marina mercante parece haber creado condiciones muy favorables para que otros países de ALALC sigan el mismo camino. Se acaba de anunciar que los astilleros brasileños ESABRAS han ganado una licitación que la Administración Nacional de Puertos de Uruguay (ANP) había abierto para contratar la construcción de varias naves mercantes. Las propuestas brasileñas resultaron las mejores en el concurso en el que se afrontaron astilleros de diversos países, entre ellos Japón y Gran Bretaña. A continuación se inserta el cuadro de las propuestas presentadas a la ANP.

LICITACIÓN ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS DEL URUGUAY

El día 4 de enero se efectuó en el Salón de Directorio de la ANP del Uruguay, la apertura de las propuestas para la construcción de 2, 4 ó 6 unidades de 10,000 T. DW a llevarse a cabo para dicho ente estatal del Uruguay. Sin entrar a considerar detalles de financiamiento u otros que serán materia de estudio para el Directorio de la ANP, proporcionamos el precio unitario ofrecido por los astilleros que se detallan a continuación.

No.	Nombre astillero	País	PRECIO UNITARIO			Contado	Financiado	Plazo de entrega
			2 barcos	4 barcos	6 barcos			
1	ESABRAS	Brasil	3 750 000	3 680 000	3 620 000	15%	8 años	24 a 28 meses
2	ISHIKAWAJIMA HARIMA	Japón	3 810 000	3 768 500	3 742 000	20%	8 años	17 a 33 "
3	FICOEX	España	3 950 000	3 905 000	3 830 000	20%	10 años	20 "
4	SPLIT	Yugoslavia	4 500 000	4 450 000	4 466 000	20%	7 años	22 a 42 "
5	AFNE/ASTARSA	Argentina	4 800 000	4 656 000	4 560 000	15%	8 años	24 a 40 "
6	CHANTIERS MEDITERRANEO	Francia	4 920 000	4 850 000	4 764 000	20%	7 años	24 a 39 "
7	HITACHI	Japón	4 925.500	—	—	30%	8 años	24 a 36 " = 4 b.
8	CAMEL LAIRD	Inglaterra	5 251 000	5 193 000	5 173 666		12 años	20 a 29 "

Dentro de cualquier programa bien concebido para el fomento coordinado de las marinas mercantes de los países de ALALC, los astilleros de la región están llamados a desempeñar un papel de primer orden. Los citados casos de México y Uruguay al aprovechar las excelentes instalaciones brasileñas han comprobado las posibilidades que existen al respecto. Para combinar adecuadamente a navieros y constructores navales en el marco de la integración regional es preciso que, lo mismo que han hecho los armadores, los constructores constituyan su propia asociación regional. En su asamblea de Río, la ALAMAR decidió apoyar cualquier tentativa de los constructores navales en ese sentido. Se tiene noticias de que la Asociación podría constituirse en breve.

A principios de febrero los astilleros Ishikawajima de Brasil hicieron entrega a Transportación Marítima Mexicana del navío "Puebla", el segundo de los cuatro que México encargó a Brasil. Se trata de una nave de 13,000 toneladas de porte bruto con velocidad de 18.2 nudos.

Uruguay Evitó las Represalias Norteamericanas Pero se Encuentra en Conflicto con las Llamadas "Terceras Banderas"

A principios de enero último las autoridades marítimas norteamericanas anunciaron haber suspendido las medidas

de represalias —consistentes en un recargo a las mercancías estadounidenses exportadas a Uruguay en naves uruguayas— que habían dispuesto contra Uruguay. La anulación obedecía a que el gobierno de Montevideo había informado al de Estados Unidos que estaba preparando, para someterla al Congreso, "una nueva ley sobre marina mercante, destinada a promover y apoyar su flota mercante pero sin adoptar para ello medidas que signifiquen discriminación contra barcos de bandera norteamericana" (ver los antecedentes del problema en Comercio Exterior, diciembre de 1964, pág. 864).

Efectivamente el 12 de enero se dieron a conocer en Montevideo dos resoluciones del Ministerio de Hacienda en virtud de las cuales se establecía un sistema de preferencia en el transporte marítimo de ultramar de las cargas del intercambio comercial uruguayo con otro país, a favor de los buques de bandera uruguayo y de ese país. Se excluía de este régimen el transporte de petróleo y de sus derivados. Este régimen comprende un mecanismo de cuotas que asigna a las naves de Uruguay y del país con el que se haga la transacción el 80% de la carga, dejando el 20% restante a la libre competencia, o sea, a las "terceras banderas". Como estas últimas estaban moviendo hasta entonces del 40 al 60% de toda la carga del comercio uruguayo transportado por mar, han surgido ya, por parte de los navieros británicos, manifestaciones de preocupación y descontento.

Las Importaciones del Sector Público

En los cuadros que aparecen a continuación se muestra la distribución de las importaciones autorizadas por el Comité de Importaciones del Sector Público en el último sexenio. Como puede verse en ellos, las importaciones del sector público representaron durante el período el 17% de las compras totales del país y 25% de la inversión pública.

IMPORTACIONES DEL SECTOR PUBLICO

(Millones de pesos)

ORGANISMOS:	1 9 6 3		1 9 6 4	
	Autorizadas (1)	Efectuadas (2)	Autorizadas (3)	Efectuadas (4)
T O T A L:	4,061	2,949	4,428	3,388
1.—Petróleos Mexicanos	1,074	419	981	520
2.—Comisión Federal de Electricidad	332	476	264	360
3.—Ferrocarriles Nacionales de México	398	424	712	661
4.—Productora e Importadora de Papel, S. A. de C. V.	190	145	169	176
5.—Altos Hornos de México, S. A.	204	96	385	226
6.—Diésel Nacional, S. A.	159	88	233	91
7.—Cía. Nacional de Subsistencias Populares	282	420	21	36
8.—Secretaría de Obras Públicas	19	10	233	66
9.—Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, S. A.	37	18	53	39
10.—Secretaría de Comunicaciones y Transportes	156	24	90	100
11.—Guanos y Fertilizantes de México, S. A.	69	45	42	70
12.—Secretaría de la Defensa Nacional	103	6	142	51
13.—Otros:	1,038	778	1,103	992

FUENTE: Efectuadas.—Secretaría de Industria y Comercio,
Dirección General de Estadística.
Autorizadas.—Comité de Importaciones del Sector Público.

IMPORTACIONES AUTORIZADAS¹ A LOS

(M i l e s)

Conceptos	1 9 5 9 2	%	1 9 6 0	%	1 9 6 1	%
TOTAL:	1 989 735	100.00	3 894 634	100.00	4 787 123	100.00
BIENES DE PRODUCCION:	1 896 248	95.30	3 752 190	96.34	4 634 846	96.82
A) Materias Primas:	443 625	22.30	811 697	20.84	938 425	19.60
B) Maquinaria y Equipo:	1 024 173	51.47	2 219 459	56.98	2 886 569	60.30
C) Partes y Refacciones:	288 313	14.49	429 519	11.03	423 349	8.85
D) Energía y Combustibles:	140 137	7.04	291 515	7.49	386 503	8.07
BIENES DE CONSUMO:	93 487	4.70	142 444	3.66	152 277	3.18
A) Duraderos:	17 327	0.87	54 752	1.41	61 517	1.28
B) No Duraderos:	76 160	3.83	87 692	2.25	90 760	1.90

¹ Incluye compras en el país de productos importados e importaciones directas.

² Los datos son de febrero a diciembre.

**IMPORTACIONES AUTORIZADAS POR EL
COMITE DE IMPORTACIONES DEL SECTOR PUBLICO, COMPARADAS CON LAS EFECTUADAS
POR EL SECTOR PUBLICO, CON LAS IMPORTACIONES TOTALES DEL PAIS Y CON
LA INVERSION PUBLICA**

(Millones de pesos)

Conceptos:	1959	1960	1961	1962	1963	1964	TOTAL (1959-1964)
Importaciones autorizadas por el Comité de Importaciones del Sector Público	1 990 ¹	3 895	4 787	3 666	4 061	4 428	22 827
Importaciones efectuadas por el Sector Público	1 530	2 456	2 679	2 708	2 949	3 388 ²	15 710
Importaciones totales del país	12 583	14 830	14 232	14 288	15 496	18 764 ²	90 193
Inversión Pública	6 532	8 376	10 372	10 823	13 821	13 496	63 420
RELACIONES:							
(2)/(1) Por ciento de importaciones efectuadas sobre el total autorizado al Sector Público	77	63	56	76	73	77	69
(1)/(3) Por ciento de importaciones autorizadas por el Comité de Importaciones del Sector Público	16	26	34	26	26	24	25
(2)/(3) Por ciento de las importaciones efectuadas del Sector Público, sobre los totales del país	12	17	19	19	19	18	17
(2)/(4) Por ciento de las importaciones efectuadas del Sector Público, sobre la inversión pública	23	29	26	25	21	25	25
VARIACIONES: 1960 = 100							TOTAL
Importaciones autorizadas por el Comité de Importaciones del Sector Público.	51.1	100.0	122.9	94.1	104.3	113.7	
Importaciones totales del país	84.8	100.0	96.0	96.3	104.5	125.2	
Inversión Pública	78.0	100.0	123.8	129.2	165.0	161.1	

¹ Los datos son de febrero a diciembre.

² Corrige cifras anteriores.

FUENTES: Secretaría de Industria y Comercio. Dirección General de Estadística.
Secretaría de la Presidencia. Dirección General de Inversiones.
Comité de Importaciones del Sector Público.

ORGANISMOS DEL SECTOR PUBLICO (1959 - 1964)

(de pesos)

1962	%	1963	%	1964	%	T o t a l (1959-1964)	%
3 665 889	100.00	4 061 157	100.00	4 427 713	100.00	22 826 251	100.00
3 223 988	87.95	3 329 404	81.98	3 978 283	89.85	20 814 959	91.19
436 330	11.90	495 212	12.19	539 898	12.19	3 665 187	16.06
2 021 764	55.15	1 983 651	48.84	2 230 692	50.38	12 366 308	54.18
650 901	17.76	703 178	17.32	1 002 695	22.65	3 497 955	15.32
114 993	3.14	147 363	3.63	204 998	4.63	1 285 509	5.63
441 901	12.05	731 753	18.02	449 430	10.15	2 011 292	8.81
123 203	3.36	217 173	5.35	219 089	4.95	693 061	3.04
318 698	8.69	514 580	12.67	230 341	5.20	1 318 231	5.77

IMPORTACIONES AUTORIZADAS¹ A LOS

(Miles)

ORGANISMOS	1959 ²	%	1960	%	1961	%
TOTAL:	1 989 735	100.00	3 894 634	100.00	4 787 123	100.00
Petróleos Mexicanos	618 779	31.10	1 701 685	43.69	1 879 600	39.26
Ferrocarriles Nacionales de México	207 874	10.45	360 426	9.25	443 783	9.27
Comisión Federal de Electricidad	179 316	9.01	174 319	4.48	1 054 379	22.02
PIPSA	157 545	7.92	178 816	4.59	166 490	3.48
Altos Hornos de México, S. A.	133 980	6.73	87 085	2.24	230 419	4.81
Cía. Nal. de Subsistencias Populares	123 162	6.19	76 875	1.97	64 521	1.35
Secretaría de Obras Públicas	110 360	5.55	180 000	4.62	13 842	0.29
Ferroc. del Pacífico, S. A. de C. V.	71 864	3.61	47 999	1.23	42 339	0.88
Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, S. A.	58 038	2.92	119 165	3.06	48 584	1.01
Guanos y Fertilizantes de México, S. A.	53 143	2.67	51 599	1.33	46 519	0.97
Sría. de Agricultura y Ganadería	7 750	0.39	92 195	2.37	17 572	0.38
Aeronaves de México, S. A.	17 952	0.90	88 831	2.28	43 375	0.91
Serv. de Transp. Eléctrs. del D. F.	6 736	0.34	71 086	1.83	7 070	0.15
Diésel Nacional, S. A.	34 842	1.75	101 630	2.61	180 535	3.77
Bco. Nacional de Transportes, S. A.	137	0.01	55 855	1.43	145	—
Sría. de Comunicaciones y Transps.	26 675	1.34	116 003	2.98	57 156	1.19
Almacenes Nals. de Depósito, S. A.	5 855	0.29	48 744	1.25	7 706	0.16
Sría. de la Defensa Nacional	4 396	0.22	19 006	0.49	49 549	1.04
Caminos y Puentes Feds. de Ingresos	198	0.01	11 834	0.30	48 268	1.01
Secretaría de Marina Nacional	9 863	0.49	14 960	0.38	22 719	0.47
Industrial Eléct. Mex., S. A. de C. V.	—	—	—	—	10 998	0.23
Departamento del Distrito Federal	9 668	0.48	16 048	0.41	18 532	0.39
Sría. de Recursos Hidráulicos	18 025	0.91	37 041	0.95	20 970	0.44
Sría. de Salubridad y Asistencia	8 160	0.41	9 799	0.25	15 924	0.33
Ferroc. de Chihuahua al Pacífico, S. A.	2 530	0.13	4 084	0.12	19 577	0.41
Otros	122 887	6.18	229 549	5.89	276 551	5.78

¹ Incluye compras en el país de productos importados e importaciones directas.

² Los datos son de febrero a diciembre.

 IMPORTACIONES AUTORIZADAS¹ A LOS

(Por grupos)

ORGANISMOS	Total	%	BIENES DE	
			Suma	Materias Primas
TOTAL	4 427 713	100.00	3 978 283	539 898
Petróleos Mexicanos	980 539	22.15	949 492	274 007
Ferrocarriles Nacionales de México	711 536	16.07	704 039	63
Altos Hornos de México, S. A.	385 283	8.70	378 590	109 769
Comisión Federal de Electricidad	264 032	5.96	261 087	—
Secretaría de Obras Públicas	233 283	5.27	229 967	—
Diésel Nacional, S. A.	232 789	5.26	232 282	18
Productora e Importadora de Papel, S. A.	169 185	3.82	306	—
Secretaría de la Defensa Nacional	142 429	3.22	109 611	—
Secretaría de Comunicaciones y Transportes	89 767	2.03	84 708	14
Almacenes Nacionales de Depósito, S. A.	74 913	1.69	70 652	—
Ferrocarril del Pacífico, S. A. de C. V.	67 050	1.51	65 142	—
Fertilizantes de Monclova, S. A.	66 226	1.50	65 645	36 170
Zincamex, S. A.	64 732	1.46	64 331	261
Secretaría de Agricultura y Ganadería	61 620	1.39	59 817	464
Caminos y Puentes y Federales de Ingresos	61 581	1.39	60 227	—
Departamento del Distrito Federal	60 454	1.37	43 630	20
Construc. Nal. de Carros de Ferrocarril, S. A.	53 394	1.21	52 955	736
Condumex, S. A.	50 615	1.14	49 380	24 093
Fábricas de Papel Tuxtepec, S. A. de C. V.	46 193	1.04	45 612	4 166
Otros	612 092	13.82	450 810	90 117

¹ Incluye compras en el país de productos importados e importaciones directas.

ORGANISMOS DEL SECTOR PUBLICO (1959 - 1964)

de pesos)

1962	%	1963	%	1964	%	T o t a l (1959-1964)	
3 665 889	100.00	4 061 157	100.00	4 427 713	100.00	22 826 251	100.00
959 333	26.17	1 074 124	26.45	980 539	22.15	7 214 060	31.60
316 132	8.62	397 974	9.80	711 536	16.07	2 437 725	10.68
573 621	15.65	332 144	8.18	264 032	5.96	2 577 811	11.29
169 062	4.61	189 615	4.67	169 185	3.82	1 030 713	4.51
203 323	5.55	203 784	5.02	385 283	8.70	1 243 874	5.45
91 218	2.49	282 378	6.95	20 512	0.46	658 666	2.89
14 857	0.41	19 346	0.48	233 283	5.27	571 688	2.50
35 784	0.98	25 643	0.63	67 050	1.51	290 679	1.27
24 690	0.67	36 686	0.90	53 394	1.21	340 557	1.49
45 129	1.23	69 306	1.71	42 016	0.95	307 712	1.35
10 308	0.28	38 186	0.94	61 620	1.39	227 631	1.00
202 178	5.52	112 676	2.77	41 710	0.94	506 722	2.22
13 063	0.36	4 054	0.10	11 812	0.27	113 821	0.50
162 748	4.44	158 803	3.91	232 789	5.26	871 347	3.82
121	—	167 305	4.12	357	0.01	223 920	0.98
45 186	1.23	156 133	3.84	89 767	2.03	490 920	2.15
4 549	0.12	10 699	0.26	74 913	1.69	152 466	0.67
106 093	2.89	103 073	2.54	142 429	3.22	424 546	1.86
5 077	0.14	7 119	0.17	61 581	1.39	134 077	0.59
84 354	2.30	27 508	0.68	15 532	0.35	174 936	0.77
56 954	1.55	52 740	1.30	17 710	0.40	138 402	0.61
57 973	1.58	68 579	1.69	60 454	1.37	231 254	1.01
52 815	1.44	31 142	0.77	32 217	0.73	192 210	0.84
40 170	1.10	36 984	0.91	18 814	0.42	129 851	0.57
38 279	1.04	13 229	0.33	2 319	0.05	80 018	0.35
352 872	9.63	441 927	10.88	636 859	14.38	2 060 615	9.03

ORGANISMOS DEL SECTOR PUBLICO (1959 - 1964)

e c o n ó m i c o s)

P R O D U C C I O N			B I E N E S D E C O N S U M O			
Maquinaria y Equipo	Partes y Refacciones	Energía y Combustibles	Suma	Duraderos	No Duraderos	Negado
2 230 692	1 002 695	204 998	449 430	219 089	230 341	108 623
343 650	164 798	167 037	31 047	21 871	9 176	7 355
425 101	278 469	406	7 497	4 124	3 373	2 545
193 989	74 129	703	6 693	1 434	5 259	20 856
115 307	111 156	34 624	2 945	2 407	538	2 898
158 856	71 111	—	3 316	2 505	811	877
200 634	31 630	—	507	494	13	50
301	5	—	168 879	3	168 876	—
103 052	6 559	—	32 818	28 679	4 139	50
71 591	13 092	11	5 059	4 399	660	779
10 441	60 211	—	4 261	899	3 362	1 076
34 696	30 442	4	1 908	823	1 085	614
24 631	4 717	127	581	42	539	79
58 744	5 326	—	401	—	401	—
58 428	925	—	1 803	1 470	333	2 462
60 225	2	—	1 354	—	1 354	174
32 456	11 154	—	16 824	15 576	1 248	581
4 459	47 738	22	439	411	28	90
21 557	3 730	—	1 235	37	1 198	56
39 338	2 108	—	581	581	—	—
273 236	85 393	2 064	161 282	133 334	27 948	68 081