

La Infraestructura de la Integración Económica Latinoamericana

Por RODRIGO GÓMEZ

Del 29 de agosto al 2 de septiembre pasados se celebró en Paracas, Perú, la III Conferencia Anual de Ejecutivos, organizada por el Instituto Peruano de Administración de Empresas, conforme al siguiente temario:

- *La Empresa como Factor de Desarrollo.*
- *La Planificación Nacional del Desarrollo.*
- *La Integración Económica Latinoamericana.*

A continuación, publicamos la exposición que hizo el director del Banco de México durante las sesiones correspondientes al último punto del temario.

SE ha anunciado el contenido de mi charla como “Las condiciones necesarias para el éxito del Mercado Común Latinoamericano”. Quizá fuera más completa la expresión si se hablara no solamente del éxito, sino del éxito total, que yo concibo como el encontrar los medios necesarios para convertir nuestra presente Asociación Latinoamericana de Libre Comercio en un verdadero Mercado Común Latinoamericano, protegido por una tarifa única y en el que, en efecto, exista un libre tránsito de mercancías, de capitales y de personas. Para lograr este anhelado éxito total, creo que no bastarán los útiles convenios sobre reducciones arancelarias y sobre problemas cambiarios y de pagos que ya se vienen realizando, sino que se requerirá una decidida y ambiciosa política encaminada a acelerar la auténtica integración económica. En mi opinión, los empresarios y los hombres de negocios aquí reunidos, sus colegas en los otros países y los ejecutivos del sector público, deben dar atención preferente a la formación y fortalecimiento de lo que los economistas han dado en llamar la infraestructura.

No deseo extenderme en la descripción de la infraestructura económica mexicana, ya que en esta ocasión no debemos referirnos tanto a las infraestructuras nacionales, en las que cada uno de nuestros países está realizando importantes progresos, cuanto a la de carácter continental, esto es, a la concatenación de estas infraestructuras particulares con miras a conformar la infraestructura latinoamericana.

En vista de la extensión limitada de esta charla sólo podré hacer una referencia a: 1) los sistemas viales terrestres; 2) la transportación marítima; 3) las líneas de navegación aérea; 4) los sistemas de telecomunicaciones y, por último 5) a la prestación de adecuados servicios bancarios y financieros.

1.—SISTEMAS VIALES TERRESTRES

Respecto de los *transportes terrestres* me parece indispensable que a muy corto plazo, y mediante esfuerzos tanto de cada país como de la colectividad latinoamericana, seamos capaces de terminar lo que originalmente se llamó la carretera panamericana y que, en vista de sus casi 38,000 kilómetros de extensión, con mayor exactitud debe designarse “el sistema vial panamericano”. Recuerdo con cuánto interés y alegría me enteré del viaje de la caravana automovilística que en mayo del año pasado, saliendo de la ciudad de Panamá, llegó a la de Washington con motivo del Noveno Congreso Panamericano de Carreteras. Esa caravana automovilística representó el enlace de todos los países centroamericanos entre sí y con México y el resto de Norteamérica por carretera, lo que significa acceso fácil de las mercancías y contacto estrecho entre los hombres de los diversos países. También resulta estimulante ver que ya es factible ir desde Río de Janeiro hacia el Sur y, pasando por Buenos Aires y Santiago, emprender el rumbo al Norte y tocar Lima, Quito y Bogotá,

hasta llegar a Caracas. Falta pues abrir el llamado Tapón del Darién, los 700 kilómetros que van desde la población de Chepo en Panamá, hasta el entronque con el sistema vial colombiano. Una vez que se elimine la obturación que la naturaleza y la relativa escasez de recursos de nuestros países han impuesto a la carretera panamericana en ese lugar, se podrá viajar por tierra desde los más australes puntos de la América del Sur hasta Alaska. Lo que este hecho simboliza en acercamiento real entre los hombres, no necesito enfatizarlo. Debemos congratularnos de que los esfuerzos de destacados representantes de la iniciativa privada latinoamericana estén ya fructificando, que los incansables y denodados empeños de hombres de empresa como don Eduardo Dibós, aquí en Perú, de don Luis de Carli en Argentina, de don Philuvio de Cerqueira Rodríguez en Brasil, de don Virgilio Barco Vargas en Colombia, de don Rómulo O'Farril en México y de otros más, estén transformándose en auténticas realidades. Gracias a ellos se encuentran hoy disponibles tres millones de dólares, y siete brigadas trabajando en el camino de primer acceso a la región del Darién para finalizar su trazo y terminar el estudio de la carretera que definitivamente atravesará esa abrupta región.

Sobre la importancia de los caminos y la vinculación estrecha que tienen con el desarrollo económico y la prosperidad general, pueden presentarse ejemplos como el de Ecuador, en cuya provincia de Guayas, se ha completado una excelente red de 500 kilómetros de carreteras, conectando áreas de gran productividad; la espléndida autopista Caracas-La Guaira, que determinó que la capital de Venezuela, escondida tras el cerro de Avila, se convirtiera en un puerto de mar; el tramo de tan sólo 250 kilómetros de camino entre La Paz en Bolivia y la fértil región de Caranavi, contribuyó en forma importante a facilitar el suministro de arroz a la capital boliviana; el hermoso proyecto de la carretera transversal que unirá al sur de Brasil, a través de Paraguay y Bolivia, con la carretera panamericana en el sur de Perú; la carretera de Eclo Horizonte a Brasilia, que proporciona acceso a la nueva capital brasileña desde San Pablo y Río de Janeiro, ha constituido un valioso elemento de penetración en el extenso territorio de ese gran país; el ambicioso programa caminero que Argentina está desarrollando; el plan nacional de Colombia, que ha hecho posible, en sólo 10 años, el asombroso salto de la comunicación fluvial y aérea a un armónico conjunto de vías terrestres de gran importancia en ese país. En Centroamérica, el movimiento económico de integración gira virtualmente alrededor de la carretera panamericana; dentro de los amplios y muy eficaces programas de integración puestos en práctica por los países del Istmo Centroamericano y frente a la deficiencia de otro tipo de vías de enlace, la comunicación terrestre brinda una de las mejores oportunidades.

Con estos ejemplos a la vista, no hace falta destacar ya más la importancia de los caminos en el desarrollo económico, ni tampoco la urgencia de atravesar con ellos las salvas tropicales del Darién. Pero es necesario recordar que mientras esto no se logre, "no habrá, como dijo alguna vez el presidente de la Asociación Mexicana de Caminos, una carretera panamericana, sino dos grandes caminos que se dan la espalda como si el destino americano se hubiera roto por la mitad".

Comparto la fundada esperanza de otros latinoamericanos en el sentido de que las instituciones crediticias internacionales y las regionales de desarrollo, podrán contribuir de manera sustancial a financiar la realización de estos trabajos y a vigorizar este permanente lazo de unión entre nuestros países. Pero lo más importante de todo será que los hombres de empresa, los ejecutivos de la iniciativa privada de toda América Latina, siguiendo el ejemplo de tenacidad y empeño de los empresarios antes mencionados, logren perforar el Tapón del Darién. La eliminación de esta barrera por esas fuerzas simbolizará su capacidad para seguir venciendo otros obstáculos, independientemente de su naturaleza complicada y de sus grandes proporciones, que sin duda habrán de presentarse en el futuro de nuestra integración.

2.—TRANSPORTACION MARITIMA

Resulta evidente que, para acelerar el proceso de integración económica en América Latina, es indispensable contar con un sistema de transportes eficiente y adecuado a nuestras necesidades. Si tomamos en cuenta que más del 95% del intercambio de mercancías entre los países miembros de

la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio se lleva a cabo por la vía marítima, coincidiremos en que debe prestarse atención especial a la resolución de los problemas que afectan a este tipo de transporte. Para tener una idea de la importancia que este factor tiene para que nuestros productos logren llegar en condiciones de competencia a los mercados, basta recordar que, según los estudios realizados por la Asociación Nacional de Armadores de Chile, los costos de transporte marítimo representan, en términos generales, entre un 12.5 y un 15% del valor de las mercaderías, y que los costos de maniobras de carga y descarga en los puertos representan, en promedio, alrededor del 50% de dicho importe.

Esto significa que la mitad del problema de los transportes marítimos se circunscribe a que contemos con las instalaciones y la organización adecuadas en nuestros puertos.

Se ha expresado, con mucha razón por cierto, que la excesiva estancia de los barcos en los puertos latinoamericanos, representa un tiempo perdido cuyo costo se transfiere a la carga. Si el puerto no trabaja eficientemente, el tiempo de estadía ociosa de los barcos en él es más prolongado que el período productivo en el mar, lo que aumenta el costo de transporte y constituye un gravamen innecesario que, naturalmente, pesa sobre nuestras economías.

No es sólo la falta de instalaciones, sino la mala administración operativa de nuestros puertos lo que produce estos trastornos. Hay fallas en la uniformidad funcional de las entidades como las aduanas, las capitanías de puerto, los grupos de trabajadores de los muelles, etc., que laboran en conexión con los servicios portuarios. Esta falta de coordinación administrativa podría hacer nugatorias las instalaciones portuarias, aun cuando las tuviéramos de la mejor clase.

Las deficiencias de nuestros puertos dan lugar a una situación paradójica. Por una parte se ha vuelto lugar común nuestra queja frente a los países altamente industrializados, en el sentido de que los términos de intercambio de nuestras mercancías nos resultan cada vez más adversos; pero, por la otra, nosotros mismos agravamos esta situación con el mal funcionamiento de nuestros puertos. Su deficiente operación da lugar a que se eleve el precio de los artículos que importamos, se reduzca la percepción neta de nuestros productores de artículos exportables y se encarezca, también innecesariamente, el importantísimo tráfico de cabotaje.

En síntesis, la mayoría de nuestros puertos son un ejemplo de ineficiencia, esto es, de baja productividad, y no es manteniendo esta situación como vamos a elevar el nivel de vida de nuestros pueblos. Resulta pues indispensable que nuestros países, con sus recursos propios, y en lo posible, aprovechando las diversas fuentes de financiamiento mundial, efectúen las inversiones necesarias para mejorar y ampliar las instalaciones portuarias, abriendo nuevos puertos, construyendo más muelles y almacenes, dotándolos de equipos mecánicos, grúas, remolcadores, etc., y estableciendo una maquinaria administrativa que permita la operación coordinada de estas instalaciones. Sólo así podrán nuestros productos llegar a los mercados internacionales a concurrir en condiciones de competencia con otros países que cuentan con puertos mejor estructurados y más eficientes.

Los grandes obstáculos que la geografía ha impuesto a América Latina, hace que el elemento natural para unir a nuestros pueblos lo constituya el ancho mar. Las distancias que nos separan no son tan grandes como generalmente se cree. Mi país, por fin ha logrado unir con un servicio regular de barcos en gran cabotaje, a través del Canal de Panamá, sus puertos del litoral del Pacífico con los del Golfo de México, de tal manera que los barcos recorren desde el Puerto de Ensenada, B. C., al de Tampico, Tamps., 4,448 millas náuticas.

Si comparamos esta distancia con la que existe hasta los puertos sudamericanos del Pacífico, nos encontraremos que es mayor; esto nos hace sentir que no estamos tan lejanos, ya que desde el puerto mexicano de Acapulco, al de Buenaventura, Colombia, hay 1,550 millas; a Guayaquil, Ecuador, 1,682; a los peruanos de Talara 1,696, de Callao 2,198, a este de Pisco 2,309, al de Mollendo 2,643; a los chilenos de Arica 2,768, de Iquique, 2,834, de Antofagasta 2,643, de Valparaíso 3,406 y de Talcahuano 3,558.

Puede verse que el Puerto del Callao o este de Pisco en que nos hallamos, se encuentran prácticamente equidistantes entre Acapulco, Méx., y Punta Arenas en Chile. Es decir,

tienen una ubicación privilegiada que los coloca cerca de todos los puntos intermedios y puede fácilmente convertirlos en activos centros del intercambio comercial latinoamericano que se efectúe entre los puertos de los países ribereños de la corriente de Humboldt.

Al analizar los problemas generales del transporte marítimo en América Latina, ha surgido siempre la *disyuntiva* de qué debe ser primero, si la carga o el medio de transporte, y se ha planteado el círculo vicioso de que no se puede desarrollar el intercambio comercial por la deficiencia de transporte marítimo, y que no hay un transporte marítimo adecuado por el incipiente intercambio comercial.

La conclusión a la que se ha llegado es que ambos procesos son concomitantes, y que su avance debe ser paralelo y progresivo, en tal forma que un programa de desarrollo del comercio debe ponerse en marcha simultáneamente con otro programa de ampliación en el transporte que permita ir cubriendo las necesidades mínimas presentes y las que progresivamente vaya experimentando el crecimiento de la economía de nuestras naciones.

Este problema que presentaba serias dificultades para nuestro país poco después de la firma del Tratado de Montevideo, pudo ser superado en el Atlántico por una misión mexicana, presidida por el secretario de Marina, almirante Manuel Zermeno Araico, e integrada por financieros oficiales y expertos en cuestiones marítimas —entre quienes destacaba el director de la empresa privada *Transportación Marítima Mexicana*, señor Enrique Rojas— que estuvo en Brasil a principios del año próximo pasado, y que después de diversas reuniones celebradas con las autoridades brasileñas, convino en establecer un servicio mensual del puerto de Tampico al de Río de Janeiro y de Santos, utilizando los espacios sobrantes en los recorridos norte a sur de los barcos brasileños que cubrían el tráfico con los puertos norteamericanos del Golfo de México. Este servicio fue inaugurado por el vapor *Cabo Santa Marta*, del Lloyd Brasileño, que tocó Tampico el día 10 de marzo de 1962.

Como un incentivo para ayudar a asegurar los resultados económicos de este nuevo servicio, México pudo proporcionar a los barcos brasileños cargas de cierto volumen que permitieran mantener una corriente de intercambio más o menos constante, tales como azufre, plomo, planchas de acero, cinc, etc., y que además brindan la oportunidad para transportar otras mercaderías industriales de mayor valor específico, pero de poco peso o volumen, y que por sí solas no harían costeable el sostenimiento de una línea regular de navegación.

El establecimiento de este servicio mensual propició en forma tan favorable el desarrollo del intercambio comercial entre México y Brasil, que actualmente se están exportando mercancías que no se habían considerado en los estudios económicos formulados anteriormente, como por ejemplo: ajos, antimonio, electrodos, garbanzo, litargirio, minio, resina de pino, tubos de acero, vitaminas, yerbabuena, alambre, aceite de pino, bobinas, óxido salino de plomo, litapon, termóstatos y otros.

El tráfico marítimo se ha desarrollado también en forma simultánea, y los barcos brasileños están tocando prácticamente cada 10 días el puerto de Tampico, y han ampliado su servicio también al puerto de Veracruz, en México, y a otros puertos en el propio Brasil. Además, otra línea naviera comenzó a cubrir esta ruta desde el año pasado, extendiéndola hasta Montevideo y Buenos Aires.

Para dar a ustedes algunos ejemplos del desarrollo que ha tenido el intercambio comercial de México con los países del Sur, es útil mencionar que las exportaciones mexicanas al Brasil se han elevado de poco menos de un millón y medio de dólares en el año de 1961, a 13 millones en el de 1962, y a un poco más de 11 millones en el primer semestre de 1963. También se han elevado nuestras exportaciones a Argentina, a la que acabamos de vender 38,000 toneladas de planchas de acero y tubería, sin disfrutar de franquicias arancelarias a nuestro favor, esto es en competencia abierta con Europa y Japón. Por otra parte, hemos incrementado nuestras compras de productos en los países del Sur. *Transportación Marítima Mexicana, S. A.*, por ejemplo, ha ordenado en Brasil la construcción de tres modernos y veloces barcos de gran tonelaje que vendrán a acrecentar nuestra todavía débil flota mercante; nuestras importaciones de Perú,

especialmente harina de pescado, se elevaron de 7,930,000 pesos de enero a junio de 1962 a 30,665,000 pesos en el mismo período de 1963.

A pesar de que ya hay varias líneas marítimas que nos unen directamente con las naciones sudamericanas del Pacífico, no consideraremos resuelto el problema del transporte hasta que las flotas latinoamericanas den servicio a nuestros puertos del Pacífico y del Golfo de México.

En el ámbito continental ya existe el Anteproyecto de Convenio General de Transporte Acuático del Tratado de Montevideo recientemente formulado dentro de la ALALC en el que, entre otras cosas, se establece la libre participación en el transporte de mercaderías procedentes y destinadas a cualquiera de las Partes Contratantes. Este principio coincide con la posición mexicana, que siempre se ha manifestado favorable para adoptar, en materia de transportes, una política de libre participación de las flotas en el tráfico, que permita una mayor eficiencia y el abaratamiento de los costos por este concepto.

En el camino hacia la coordinación de nuestras flotas, en el próximo mes de febrero, en México tendremos el honor de recibir en nuestro país a los miembros de la flamante Asociación Latinoamericana de Armadores que se conoce con la sugestiva sigla ALAMAR.

Estos esfuerzos vienen a demostrar que el panorama inmediato no es solamente de deficiencias, sino también de abundantes realizaciones que nos inducen claramente al optimismo respecto de la integración de nuestros transportes marítimos.

3.—LINEAS DE NAVEGACION AEREA

Resulta estimulante observar que el gran interés existente por conocerlos mejor y por abrir nuevas rutas al comercio interlatinoamericano se ha traducido ya en un fuerte incremento en el tráfico de carga y de pasajeros, entre nuestros países.

Es también muy alentador constatar que operan servicios regulares de varias líneas aéreas latinoamericanas que unen diferentes naciones. Con México conectan ya las siguientes empresas: Aerovías Peruanas, Varig Airlines de Brasil, Avianca de Colombia, Líneas Aéreas Costarricenses, Transportes Aéreos Centro Americanos, Aviateca de Guatemala y la Compañía Cubana de Aviación. Estas empresas, junto con las compañías norteamericanas y europeas que cubren esta área, han impulsado un creciente intercambio comercial y turístico.

Indudablemente, dentro del esquema general de las comunicaciones interlatinoamericanas, destaca por su importancia el transporte aéreo; éste ha sido prácticamente el único vínculo entre muchas regiones o países del continente. La relativa escasez de medios eficientes de comunicación, en gran parte debida a las poco favorables condiciones orográficas de nuestra área, da especial significado a la aviación como medio efectivo de comunicación y como factor de impulso al desarrollo económico.

Por tales razones, parece necesario proyectar el desarrollo futuro de la aviación no sólo atendiendo a las transacciones domésticas o con los países fuera del área, sino también de acuerdo con un criterio de integración regional.

La rápida y constante evolución de los aviones y del tránsito aéreo hace cada día más difícil el mantenimiento y el desarrollo de las compañías nacionales que operan en forma independiente. Es imprescindible ahora la colaboración técnica y económica de los países con escasos recursos para disfrutar de los beneficios que ofrecen las modernas comunicaciones aéreas. A la vez, es necesario que los gobiernos cooperen al aumento y mejoría de los aeropuertos, sus pistas y servicios de comunicaciones.

4.—SISTEMAS DE TELECOMUNICACIONES

Se ha dicho, y a mi juicio con razón, que una región no puede ser más fuerte económicamente que el sistema de comunicaciones que la integra; las telecomunicaciones forman parte de ese sistema y se caracterizan por poder esta-

blecer un contacto instantáneo a grandes distancias; su valor como instrumento integrador de América Latina, al lado de los capítulos de transportes, es incuestionable.

En el informe final de la Reunión de Expertos de Telecomunicaciones, convocada por la Secretaría General de la Organización de Estados Americanos en 1962, los expertos coincidieron unánimemente en que los principales problemas económicos de la América Latina son los de aumentar la producción y el comercio en forma eficiente, y sustituir las importaciones para evitar las dificultades crónicas de la balanza de pagos y el desempleo. Asimismo, se expresó unánimemente que las economías latinoamericanas dependen de la exportación de un número reducido de bienes primarios que, por lo general, se transportan y embarcan desde puntos muy distantes para ser vendidos en los más lejanos rincones del mundo. Estas circunstancias hacen que las deficiencias de las telecomunicaciones sean especialmente graves, pues el desarrollo económico de cada país, así como la integración regional, la expansión del comercio, el acceso de las materias primas al mercado, un sistema bancario moderno, el transporte, la explotación de la energía y otros servicios públicos esenciales, se hacen muy difíciles sin comunicaciones nacionales e internacionales eficientes.

El desarrollo económico de América Latina se ha visto retardado por la insuficiente expansión del número de teléfonos per cápita y de todos los servicios de telecomunicaciones. Especialmente en los países en desarrollo, las telecomunicaciones desempeñan un papel determinante en el campo de la educación; no sólo permiten proporcionar eficiente educación básica a la juventud a través de la radiodifusión y de la televisión, sino que también hacen posible la educación de las masas en general sobre cuestiones básicas como la salud, la nutrición y las actividades elementales, tales como la agricultura, la pesca, etc.

La Organización de los Estados Americanos está vivamente interesada en una red de telecomunicaciones entre nuestros países. Para promoverla convocó, a través del Consejo Interamericano Económico y Social, a la primera Reunión de Expertos de la Red Interamericana de Telecomunicaciones —RIT— que se reunió en México en 1962. Además, el mismo CIES ha creado la Comisión Interamericana de Telecomunicaciones conocido como la CITEL, que realiza los estudios necesarios para el financiamiento de las obras de telecomunicaciones en los niveles nacional e internacional.

Esperemos que los miembros de esta comisión actúen con el mismo empuje y entusiasmo que han demostrado las personas que mencioné a propósito de sus esfuerzos para eliminar el tapón del Darién y que se avoquen a la rápida conclusión de la red interamericana de telecomunicaciones, obra colosal, que se extiende 20 mil kilómetros y que, aunque se encuentra ya en proceso de ejecución, requiere un continuo esfuerzo de coordinación técnica y de colaboración estrecha entre gobernantes y gobernados en el plano nacional, y entre las fuentes internacionales de crédito.

La Organización de las Naciones Unidas, por su parte, ha dado también pasos específicos en este sentido, destinando 745 mil dólares al examen del desarrollo de las telecomunicaciones entre los seis países de América Central. Ya se ha realizado este trabajo para proyectar un sistema de telecomunicaciones dentro de cada uno de esos países, teniendo debidamente en cuenta las necesidades regionales y las internacionales. Es estimulante ver que el Banco Mundial, apoyado en ese estudio, ha concedido y sigue concediendo créditos para que los citados países cuanto antes establezcan su sistema de telecomunicaciones.

La red interamericana de telecomunicaciones se extiende hacia varios rumbos. La que comunica por medio de torres retransmisoras de microondas la frontera México-Norteamericana en Laredo, Tex., a través de nuestro territorio, con la frontera México-Guatemalteca, como indiqué anteriormente, estará totalmente terminada al finalizar este año. El actual servicio de microondas de la ciudad de México hacia el Norte será ampliado por dos nuevas líneas en construcción: una por el centro de la república hasta llegar a El Paso, Tex., y otra por el Occidente, para llegar a San Diego, Cal., en los Estados Unidos de América.

En Centroamérica existe hoy día una situación difícil. Para lograr comunicarse entre sí las capitales de los países del Istmo, tienen que hacerlo a través de Miami, Florida, a un

alto costo y no siempre con eficiencia. Esta situación, que me parece dramática, desaparecerá en 1965, cuando se espera concluir la red de microondas que, a través de Centroamérica, comunique Tapachula, en México, con Panamá. En este caso el tapón del Darién no presentará un problema técnico de solución tan difícil como en la carretera panamericana, pues existe ya un proyecto en vías de ejecución para establecer un cable submarino entre Panamá y Barranquilla, Colombia, de donde seguirá la red hasta intercomunicar en forma eficiente las principales poblaciones de todos los Estados americanos. Ninguna insistencia sobre la importancia de este gran proyecto resulta excesiva; él demanda, y merece, la colaboración de todos los gobiernos, y de todos los particulares y muy especialmente de ustedes, señores ejecutivos. Aunque hay expertos que calculan que la total terminación del proyecto requiere toda esta década, creo que si nos empeñamos podemos reducir el plazo y acelerar su terminación. El Banco Mundial ha manifestado su deseo de colaborar en esta clase de proyectos y, sin duda, puede hacerlo ampliamente ya que, por lo general, las instalaciones de la clase de que venimos tratando requieren equipo importado en proporciones que representan muy alto porcentaje del costo total. Esta circunstancia sin duda facilitará la obtención de los créditos necesarios para su realización, no solamente en el Banco Mundial, sino en otras fuentes crediticias del exterior.

De acuerdo con la Carta de Punta del Este, deben tener preferencia los créditos de infraestructura, y creo que entre ellos naturalmente se incluyen los destinados a fortalecer la infraestructura continental.

5.—INFRAESTRUCTURA FINANCIERA

Así como debe existir una infraestructura económica latinoamericana en el aspecto que podría llamarse físico, esto es, transportes, comunicaciones, irrigación y electrificación, también se precisa contar con lo que podría llamarse una infraestructura financiera. Esta se refiere a ciertas facilidades de las que se debe disponer para que las transacciones intralatinamericanas se puedan concertar, financiar y pagar con el mínimo de dilación, costo y riesgo.

Un primer elemento de esta infraestructura financiera debe estar constituido por una legislación uniforme en materias como la de títulos de crédito o instrumentos negociables. Aunque las legislaciones de los países latinoamericanos tienen un considerable grado de estructuras comunes, existe aún incertidumbre respecto a posibles diferencias entre ellas que hace que los exportadores, y los bancos que las financian, consideren las transacciones con el exterior más riesgosas que las ventas en el mercado interno desde este punto de vista.

Otro elemento de la infraestructura financiera latinoamericana que debe crearse se refiere al establecimiento de mecanismos de pagos que permitan a las transacciones internacionales llevarse a cabo con agilidad. Para esto, se precisa que los bancos comerciales y otras instituciones de crédito de los países de la zona mantengan relaciones mucho más estrechas, pasando, de las relaciones de corresponsalia meramente formales, a la concesión de créditos recíprocos y a la constitución de depósitos interbancarios que les permitan efectuar directamente las transferencias de los fondos de sus clientes y, a medida que el volumen de las transacciones internacionales lo justifique, al establecimiento de oficinas de representación.

La importancia de contar con sistemas bancarios debidamente vinculados en América Latina, pone de manifiesto la conveniencia de seguir promoviendo reuniones bancarias internacionales, como la que se efectuó recientemente bajo el patrocinio de la Asociación de Banqueros de Colombia, a propuesta de la Asociación de Banqueros de México. En esta reunión participaron banqueros de México, Centroamérica, las Antillas, Panamá y Venezuela, y el Centro de Estudios Monetarios Latinoamericanos actuó como secretario de la reunión. Esta tuvo por objeto hacer los arreglos necesarios para celebrar una reunión formal el próximo mes de diciembre, a la que serán invitados como observadores los banqueros privados de todos los países de América, y hacer en ella los arreglos para celebrar una gran asamblea de los banqueros privados de toda América Latina.

Una contribución adicional a la fluidez de los pagos en la región, será la extensión a toda el área de mecanismos análogos al de la Cámara de Compensación Centroamericana.

En relación con este punto, me es muy grato anunciar a ustedes que el día 27 de agosto del año en curso tuvimos la honra de recibir en México a los presidentes ejecutivos de los bancos centrales de los países centroamericanos, con quienes suscribimos un convenio de créditos recíprocos para la extensión a mi país de los servicios de la Cámara Centroamericana de Compensación.

Otro importante aspecto de la infraestructura financiera de la zona está constituido por los mecanismos que deben crearse para el financiamiento de las exportaciones regionales. En los mercados de dinero y capitales latinoamericanos privan tasas de interés superiores a las que existen en los países más avanzados y, además, los créditos a medio plazo son difíciles cuando no imposibles de conseguir. En estas circunstancias, el exportador latinoamericano, que en numerosas ocasiones puede ofrecer artículos de buena calidad a precio adecuado, se encuentra en desventaja frente a los productores de los países más avanzados, por no poder ofrecer en las ventas a plazos términos de financiamiento competitivos.

Es muy probable que el nivel de las tasas de interés siga siendo elevado por largo tiempo en los mercados de dinero y capitales de América Latina, incluso tratándose de créditos que se concierten en monedas duras. Por consiguiente, si el financiamiento de las exportaciones de la zona ha de efectuarse en términos competitivos, debe hacerse con recursos cuyo costo no esté sujeto a las fuerzas del mercado, o bien, con recursos extrarregionales.

En México se han establecido mecanismos especiales de financiamiento a las exportaciones que se fundan en la primera de las alternativas mencionadas, es decir, en recursos cuyo costo no está vinculado a las tasas de interés que privan en los mercados crediticios. El Banco de México ha permitido que los bancos de depósito y las sociedades financieras utilicen parte de su encaje legal para el financiamiento de exportaciones de artículos manufacturados, a condición de que las tasas de interés que resulten a cargo de los importadores, no excedan del 6% en operaciones hasta un año y del 7% en las que lleguen hasta 3 años.

Por otra parte, el Gobierno Federal ha creado el Fondo para el Fomento de las Exportaciones de Productos Manufacturados, con el producto de un impuesto adicional del 10% a la importación de artículos necesarios. Este Fondo, que maneja en fideicomiso el Banco de México, ha iniciado sus operaciones recientemente, contándose entre ellas un programa de redescuento a los bancos y a las sociedades financieras de papel a plazo mayor de 180 días, sin exceder de 5 años, que se origine en ventas al exterior de bienes de consumo durable, equipo o sus partes. Las tasas de redescuento del Fondo se han fijado a un nivel lo suficientemente bajo para que los bancos y sociedades financieras puedan, a su vez, descontar documentos a los exportadores a tasas de competencia en el mercado internacional.

Cabe mencionar aquí, que los mecanismos de financiamiento de exportaciones a que se ha hecho referencia, han permitido conceder créditos por diez millones de dólares durante el presente año a los exportadores mexicanos de bienes de capital.

La escasez de recursos internos en el área latinoamericana para financiar exportaciones a medio plazo dio lugar a que, en la III Asamblea Anual del Banco Interamericano de Desarrollo, la representación del Brasil, contando con el apoyo inmediato de las de México y otros países, propusiera que el Convenio Constitutivo del Banco fuera modificado, de manera que la institución pudiera otorgar créditos para el financiamiento de exportaciones. Como resultado de esta propuesta, el Directorio Ejecutivo del Banco Interamericano de Desarrollo, designó un grupo de expertos, encabezados por el señor ingeniero don Eduardo Figueroa, para formular un plan de financiamiento a las exportaciones latinoamericanas. Con fundamento en el trabajo realizado por este grupo de expertos, el director ejecutivo formuló un informe sobre la materia para someterlo a la consideración de la última Asamblea de Gobernadores, la cual aprobó la participación del banco en el financiamiento de las exportaciones regionales a medio plazo y ordenó que se procediera a formular un reglamento al efecto.

No obstante los inevitables problemas del programa del Banco Interamericano relativos al volumen y costo de los recursos que la institución pueda aportar, éste constituye un esfuerzo muy importante y bien dirigido hacia la creación

de uno de los aspectos más necesarios de la infraestructura financiera de la región. La operación misma del programa del Banco Interamericano irá precisando las cuestiones a resolver y las fórmulas para lograrlo. Lo más importante se ha hecho ya, que es haber tomado la determinación de llevarlo a cabo.

Hay otro factor de la infraestructura financiera latinoamericana que amerita una atención verdaderamente urgente, pues su ausencia, o al menos deficiencia, se está convirtiendo en un freno para la expansión del comercio de la zona. Me refiero a los mecanismos que deben existir para la cobertura de los riesgos de los créditos de exportación, tanto los comerciales o de insolvencia, como los llamados políticos, o sea aquellos que se derivan de ciertas situaciones en el país importador que impiden la realización del pago, no obstante que el deudor sea perfectamente solvente en lo particular.

El riesgo comercial o de insolvencia es, por razón natural, mucho mayor cuando se concede un crédito a una entidad localizada en el exterior, que cuando se le otorga a una firma ubicada en el propio país. Los exportadores norteamericanos, europeos y japoneses han superado en buena medida esta dificultad, ya que, a través de los muchos años que tienen de mantener relaciones con importadores latinoamericanos, han llegado a conocer a sus clientes, y mediante una cuidadosa selección de los mismos, pueden otorgar volúmenes importantes de crédito sin correr riesgos excesivos. También debe mencionarse que numerosas empresas exportadoras de los países más avanzados, cuentan con filiales en América Latina, a las cuales hacen sus ventas con un riesgo de insolvencia muy limitado. Aún más, en aquellos casos en los que no tienen suficiente confianza en su clientela o no cuentan con filiales, los productores de las naciones que tradicionalmente han exportado manufacturas pueden recurrir al seguro de crédito, obtenible de los gobiernos en sus propios países.

En cambio, el productor latinoamericano, que apenas está explorando el mercado de la zona, no dispone, por lo general, ni del conocimiento de la clientela, ni de las empresas filiales, ni del seguro de crédito. En estas circunstancias, el exportador regional se ve frecuentemente precisado a pedir al posible comprador de sus productos un aval bancario, pero este aval, cuando es posible obtenerlo, resulta excesivamente costoso. Sería muy conveniente que las autoridades monetarias de los países de la zona revisáramos nuestra actitud respecto al otorgamiento de avales y fianzas por los bancos y otras instituciones de crédito para operaciones de comercio exterior. Incluso, valdría la pena considerar la adopción de acuerdos a nivel regional para facilitar la garantía bancaria de los créditos de proveedores.

El mecanismo del aval bancario, con las ventajas que tiene por la naturaleza incondicional de la garantía, no es suficiente para atender todas las necesidades del comercio exterior, en cuanto a cobertura de riesgos. Por un lado, no es aplicable a muchas operaciones, particularmente a las de corto plazo, en las que con frecuencia no se utilizan instrumentos negociables, sino simples cuentas corrientes entre el vendedor y el comprador. Por otro, el exportador no siempre está en situación de conocer la calidad crediticia del banco otorgante del aval. Por estos motivos, un segundo paso que hay que dar para la cobertura del riesgo de insolvencia es el establecimiento del seguro de crédito.

Para este efecto, es muy necesario que, en cada país de la región, las compañías de seguros y fianzas constituyan consorcios para el seguro de crédito de exportación. Pero, debe señalarse que la tarea de estos organismos se facilitaría en forma notable, si los que existieran en cada país colaboraran, a su vez, a través de un consorcio regional. La vinculación de los consorcios nacionales en uno regional aportaría un mecanismo expedito para la información sobre sujetos de crédito, la cual tiene que ser una de las piedras angulares del sistema de seguros en este campo. En otro aspecto, debe hacerse notar que el establecimiento del consorcio regional permitiría una amplia diversificación de los riesgos dentro de la zona.

He señalado anteriormente que existen otros riesgos llamados políticos en los créditos de exportación. Entre éstos, los más importantes, por ser los que más frecuentemente se han realizado durante los últimos años, son los de inconvertibilidad e intransferibilidad de los pagos efectuados con moneda local por los importadores.

Los riesgos políticos presentan características especiales que impiden que sean cubiertas por compañías de seguros o

consorcios de seguros, que operen dentro de las normas convencionales. En primer lugar, la diversificación de estos riesgos no puede extenderse más allá del número de países que reciben los créditos de exportación, número que no es lo suficientemente grande para que operen los principios generales del seguro; ni siquiera el reaseguro ofrece una solución, puesto que su aplicación tampoco puede hacer que se eleve suficientemente el número de países sujetos de crédito, que en realidad constituyen los mismos riesgos para cada entidad aseguradora. En segundo término, la realización de los riesgos de inconvertibilidad e intransferibilidad no implica, por lo general, pérdidas definitivas, pues no se trata de desconocimiento de las obligaciones por parte de los países deudores, sino de moratorias de pagos, por lo que la cobertura de estos riesgos requiere de la acción del Estado, como lo demuestra la experiencia universal.

En mi país, el referido Fondo para el Fomento de las Exportaciones de Productos Manufacturados ha iniciado un programa de garantía sobre riesgos políticos de créditos de exportación. En otras naciones de América Latina también se han dado pasos para cubrir los riesgos de los financiamientos de exportaciones. Cabe mencionar, por ejemplo, la creación del Consorcio de Seguro de Crédito de Exportación en el Brasil, entidad que está autorizada para cubrir riesgos comerciales y políticos.

Los esfuerzos hechos en los países latinoamericanos, con el fin de que sus exportadores dispongan de coberturas adecuadas, deben ser complementados con esfuerzos a nivel regional para facilitar la operación de los organismos aseguradores de crédito. En el caso de los riesgos de inconvertibilidad e intransferibilidad esto es particularmente importante, pues son riesgos que implican problemas muy serios para las instituciones encargadas de cubrirlos, debido a que, por el escaso número de países que reciben los créditos de exportación latinoamericanos, la diversificación de riesgos es muy limitada, y a causa de que, en una elevada proporción, dichos países atraviesan por situaciones difíciles de balanza de pagos.

En relación con estos mecanismos financieros destinados a dar fluidez y seguridad a las operaciones comerciales interlatinoamericanas, es de esperarse que se llegue a resoluciones prácticas en la próxima Reunión de Cancilleres sugerida por los señores Presidentes de Chile y Brasil en la Declaración Conjunta que emitieron el año pasado.

En esa declaración, entre otras cosas, se sugirió que se adopten medidas destinadas a establecer sistemas de pagos que, sin alterar en su sustancia la convertibilidad que han alcanzado los países miembros de la ALALC, estimulen la expansión del comercio intrarregional, el avance de las metas de desgravación y la complementación industrial; asimismo, se sugirió la adopción de sistemas que permitan financiar las exportaciones de bienes industrializados u otros de importancia decisiva para los países miembros de la Asociación.

Para que estas sugerencias tengan vigencia en la realidad, es necesario contar con la colaboración entusiasta de las instituciones internacionales de crédito, de la banca oficial y de la privada en cada uno de nuestros países.

* * *

En cuanto a la integración total, para quienes hemos viajado últimamente por Europa o simplemente leído lo que ahí acontece, su ejemplo resulta cada vez más digno de seguirse; este admirable desarrollo se debe, fundamentalmente, a la auténtica participación de los individuos particulares y de las empresas privadas. En efecto, con una gran naturalidad, las gentes de Europa Occidental parecen estar convirtiéndola en un solo y gran país, al mismo tiempo que los técnicos y los políticos efectúan discusiones sobre tarifas y comercio. Casi todos los europeos están hablando, además del suyo propio, otro idioma en el que pueden entenderse con sus vecinos; las gentes se visten igual, escogen comidas cada vez más similares, se interesan por los mismos programas de televisión; tienen automóviles que se parecen mucho y que cruzan con una facilidad y frecuencia extraordinarias y en número no menos impresionante, fronteras que ya parecen no existir.

Con las crecientes facilidades para viajar, casi todos los países europeos están construyendo caminos que conectan sus fronteras con la red vial de sus vecinos. Esto hace posible que los 30 millones de automóviles que circulan por esas rutas, realicen viajes internacionales con la misma facilidad con que lo harían dentro de su propio territorio.

El servicio de "ferris" entre Alemania y los países escandinavos, y entre Italia y Grecia, el túnel bajo el Monte Blanco en los Alpes, entre Francia e Italia, o el proyectado puente, el túnel, o ambos, que cruzarán el Canal de la Mancha, constituyen significativos ejemplos de lo que la cooperación internacional puede hacer para unir auténticamente a los pueblos.

Cabe también mencionar la red de televisión que una a 18 países que disfrutan en común la transmisión de los eventos importantes en los que también existe un interés común.

Las comunicaciones telefónicas son cada vez más fáciles; ya es posible, por ejemplo, llamar de París a ciertos puntos de Bélgica marcando directamente en el teléfono parisino el número del destinatario belga.

Los sistemas de electricidad se están integrando de tal manera que se piensa ya en ampliar a otros países el cable que permite a Inglaterra intercambiar con Francia sobrantes de energía eléctrica a través del Canal de la Mancha.

Los libros, a precios extraordinariamente bajos, se distribuyen a través de las fronteras, y ya se da el caso de que las mismas obras se publiquen simultáneamente en Francia, Italia y Gran Bretaña, mientras las películas cinematográficas con actores europeos de diferentes nacionalidades encuentran cada día mayor demanda popular.

Es natural que en esta atmósfera el comercio y los negocios intereuropeos estén alcanzando volúmenes en los que nunca antes se pensó; las mercancías, con barreras arancelarias cada vez menores, circulan con creciente facilidad y las inversiones intercambiadas entre los países crecen de manera impresionante. Las rápidas comunicaciones facilitan las integraciones sectoriales por ramas industriales. Ya hay grandes tiendas alemanas que se aprovisionan mediante compras conjuntas con sus colegas de Francia y Suiza; hay también firmas alemanas que utilizan materiales fabricados por subcontratistas en Italia y Francia.

En el campo de la aviación, Francia y la Gran Bretaña han formado una compañía que producirá los primeros aeroplanos supersónicos para líneas de pasajeros comerciales.

La importancia que todos estos eventos tienen en la creciente movilidad de la fuerza de trabajo europea es enorme. Los trabajadores de las regiones sureñas de menor desarrollo relativo se trasladan con facilidad a las del Norte con industrias ávidas de mano de obra. Hay ya más de 3½ millones de obreros que trabajan fuera de sus países de origen, lo que está resultando en una verdadera amalgama de la población trabajadora europea.

Si esto sucede, señores, en un conjunto de países con tan diferentes tradiciones, con idiomas disímolos, con antiguos agravios históricos profundamente arraigados, ¿cómo no va a ser posible y natural que acontezca entre nuestros países, donde prácticamente no hay barreras lingüísticas que romper, donde nuestras tradiciones, nuestros orígenes históricos y nuestras normas de vida son tan similares, y en donde nuestras convicciones nacionalistas en nada se oponen al acercamiento respecto de nuestros hermanos del Continente?

El aceleramiento de la integración económica, tendiente a la elevación de los niveles de bienestar material y cultural de nuestros pueblos, es un imperativo histórico para nuestra generación y las que nos sucedan. Está en nuestras manos dar a este magno movimiento el impulso definitivo, y sentar las bases para su segura evolución.

No desperdiciemos la favorable coyuntura que ofrecen los tiempos actuales para continuar esta elevada tarea; la realización de los trabajos orientados a vigorizar la infraestructura de nuestro continente no puede posponerse. Su importancia como base previa para nuestra capacidad de industrialización, de uso masivo de créditos exteriores y, en general de nuestro desarrollo económico y social, es indiscutible. No dejemos que nos arredren las distancias ni los obstáculos que la técnica acorta y vence con mayor eficacia cada día. Hagamos a un lado los estériles egoísmos nacionalistas y cobremos conciencia de que el presente ofrece la oportunidad de plasmar en la realidad latinoamericana nuestros viejos anhelos de unión. Al hacerlo, estaremos seguros de que la solidaridad de los pueblos de la América lusohispánica será un factor que opere, no sólo en beneficio propio, sino en el de la consolidación de las estructuras que el mundo de hoy exige para el imperio de la paz y la justicia.