

ANTE LA REUNION DE LA ALAMAR

En los últimos días del mes de noviembre en curso se estaba celebrando en México una reunión de la ALAMAR (Asociación Latinoamericana de Armadores), organismo de reciente creación. Dada la indudable importancia de esta reunión, publicaremos en el próximo número amplias informaciones sobre sus resultados. Por ahora, incluimos dos notas sobre este tema, cuya verdadera importancia está quedando cada vez más clara en la conciencia de todos los interesados en el desarrollo de la América Latina.

POSIBILIDADES Y RIESGOS DE UN BLOQUE MARÍTIMO EN LA ALALC

Por ENRIQUE ANGULO

AUNQUE los problemas del transporte marítimo en América Latina son objeto de concienzudos estudios desde hace mucho tiempo, es ahora, a impulso de los planes de integración regional y concretamente de la ALALC, cuando el tema cobra plena actualidad y se aprecia una tendencia decidida, antes ausente, a adoptar disposiciones concretas, algunas de las cuales viene preconizando la CEPAL a lo largo de muchos años.

Analizando la situación presente se puede concluir que, no obstante ser precarios y defectuosos, los elementos navales y portuarios con que cuenta la zona latinoamericana de libre comercio podrían dar un rendimiento sensiblemente mayor si se organizaran y coordinaran en forma adecuada. Lo que genera las principales dificultades con que se tropieza cuando se intenta hacer del transporte marítimo latinoamericano un factor estimulante del intercambio comercial es, más que la falta de medios, el desorden en que se encuentran y la mala orientación que se ha dado a su empleo.

La OEA sobre todo, gracias a la labor de su Comité Técnico Permanente de Puertos y de las Conferencias Portuarias Interamericanas, pero también la CEPAL, la ALALC y, últimamente, la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), han consagrado tenaz esfuerzo a despertar la conciencia de las autoridades de nuestros países acerca de la imperiosa necesidad de corregir las graves deficiencias de las instalaciones portuarias de la región y de su funcionamiento. Nada menos que el 66% del costo de la transportación marítima en el comercio intrarregional tiene que ver con el manejo de la carga y forma parte de las erogaciones hechas en puertos. Es evidente que siendo calamitoso, en general y salvadas las excepciones de rigor, el estado de aquéllos y su régimen de operaciones —lo que explica que las Conferencias Marítimas impongan en ocasiones recargos de hasta 35% a los fletes en puertos latinoamericanos, especialmente brasileños, argentinos y uruguayos— la modernización de las instalaciones y su manejo eficiente constituye el camino más corto y más inmediato para conseguir un progreso notable en el tráfico por mar dentro del área latinoamericana. Ciertamente es que la preocupación al respecto es visible y que varios países han puesto en marcha, o proyectan hacerlo,

planes de mejora y ampliación de sus puertos (por ejemplo, la Empresa Puertos de Colombia ha elaborado un plan cuatrienal con una inversión de 450 millones de pesos). Al mismo tiempo, se avanza seriamente en la zona hacia la simplificación y uniformación de los engorrosos y diversos trámites portuarios, que tanto contribuyen a la lentitud de las operaciones y, por ende, a la elevación de los costos. En esta materia existen resoluciones de la ALALC y de la ALAMAR que contienen medidas concretas y que, sin duda, no tardarán mucho en empezar a ser aplicadas.

Si bien no todos los especialistas están acordes en la conveniencia de fomentar el crecimiento de las flotas mercantes de los países de la región (el debate gira en torno del criterio que debe inspirar la política de inversiones), los renuentes parecen derrotados ya por la fuerza de los hechos. Simplemente, razones de defensa de balanza de pagos justificarían con creces el esfuerzo destinado a que una buena parte de la carga derivada del comercio exterior latinoamericano sea transportada en buques propios. América Latina tuvo en 1960 una salida neta de 370 millones de dólares por concepto de fletes y seguros. Ese mismo año, el déficit alcanzó en Argentina y Brasil el 63% de los gastos brutos por fletes; en Chile, el 78% y en otros países del área porcentajes aún más altos. Pero, además, no es concebible un incremento considerable del comercio intrazonal —objetivo al que se aspira y que se estima vital— en las condiciones que prevalecen en el transporte marítimo como consecuencia de la debilidad de las flotas mercantes latinoamericanas (pequeñas y en su mayoría vetustas) y de su falta de coordinación. Resulta azaroso con frecuencia encontrar oportunamente bodega porque los servicios marítimos son irregulares y escasos: el precio del transporte marítimo es más alto dentro de América Latina que entre ésta y el mundo exterior por influencia de las Conferencias Marítimas y por la cortedad de los recorridos (aparte de que apenas se aprovechan las oportunidades de vinculación entre líneas por medio de transbordos). No son excepcionales casos paradójicos como los siguientes: mercancías enviadas de Porto Alegre a Montevideo llegan antes vía Hamburgo que directamente; el flete de Buenos Aires a un puerto mexicano del Golfo disminuye en más de la cuarta

parte si el tráfico se realiza por Southampton; se embarca en Montevideo lana uruguaya con destino a Estados Unidos vía Hamburgo, aunque en el puerto hay disponibles naves nacionales directas a Nueva York.

Superar en la etapa actual la debilidad de las flotas mercantes latinoamericanas requeriría un enfoque regional de la tarea, a fin de aprovechar racionalmente las posibilidades que ofrece la existencia de una estructura como la ALALC. Tal enfoque es lo que pretenden la CEPAL, la OEA, la propia ALALC y la ALAMAR. Sin embargo, hasta ahora son muy escasos los ejemplos de poderes ejecutivos de nuestros países que hayan captado la trascendencia de abrazar ese nuevo concepto del fomento de los medios de transporte marítimo. Desde luego, no ha podido llegarse a un acuerdo todavía sobre alguno de los varios planes sugeridos para emprender la formación de una flota mercante latinoamericana zonal. Ni siquiera ha tenido viabilidad el anteproyecto de convenio general sobre transporte marítimo y fluvial que ha elaborado la Comisión Asesora de Transportes de la ALALC. Asimismo, no parece haberse comprendido todavía que un plan de desarrollo de la flota mercante debe abarcar la industria de la construcción naval, pero no tan sólo en el ámbito de cada nación, sino en el de la zona. En la mayoría de los casos, los recursos que nuestros países destinan a la renovación y ampliación de sus marinas mercantes siguen encaminándose a dar trabajo a astilleros extrarrregionales, mientras algunos del área, de nivel técnico comparable, se hallan ociosos, total o parcialmente, y atraviesan períodos críticos. Incluso hay ocasiones en que los astilleros de un país de la zona pierden, a beneficio de los extrazonales, la oportunidad de construir unidades destinadas a líneas navieras nacionales o de reparar barcos con bandera propia (recientemente, el Instituto de Diques y Astilleros Nacionales, de Venezuela, deploraba que varias embarcaciones venezolanas estaban siendo reparadas en astilleros de Curaçao, mientras en los diques de Puerto Cabello había capacidad ociosa). Entre las pocas excepciones que cabe mencionar, las más notorias son la de las autoridades brasileñas al seguir una política de fomento de los astilleros nacionales que en espacio de cuatro años ha dotado al país de una industria naval capaz de producir 150,000 toneladas de registro bruto al año, habiendo asegurado a esa industria desde 1959 pedidos que suman 33 unidades (208,000 toneladas de registro bruto en conjunto) y preparando en la actualidad un plan de contratos para que construya otros 35 barcos (500,000 toneladas); y la de las autoridades de México al propiciar la compra de varias naves que saldrán de astilleros brasileños. Siendo evidente que la casi inexistencia en la zona de operaciones comerciales con naves se debe, sobre todo, a carencias de recursos para financiar exportaciones y a la fuerte competencia extranjera, parece imponerse dentro de la ALALC la concertación de un acuerdo de complementación en el ramo de la construcción naval y de un régimen preferente, con créditos adecuados, para las compras de buques a astilleros de la zona.

El intento de coordinación de las líneas marítimas de la región que han emprendido la ALALC y la ALAMAR debería propender, en primer término, a que aquéllas reorientaran y combinaran su actividad, alargando los recorridos hoy todavía cortos y explotando las posibilidades de transbordos regulares; y a que en cada país asociado las agrupaciones de exportadores e importadores colaboraran estrechamente con la ALAMAR y los comités de transportes de las Comisiones

Nacionales de la ALALC, para planear los embarques de mercancías de modo que se garantizase a las naves un régimen bien regulado de bodegas aprovechadas tanto a la ida como al retorno. Urge, igualmente, poner en vigor el proyectado régimen preferente para las marinas mercantes de los países asociados, tal como se delinear en las resoluciones sobre el asunto adoptadas en el II Período de Sesiones Ordinarias de la Conferencia de la ALALC y como se concreta en el proyecto de convenio general ya mencionado.

Ello es importante porque, aparte de constituir un poderoso impulso para el desarrollo del transporte marítimo intrazonal en naves de la región, representa el indispensable factor de unión y de estrecha solidaridad que exigen las circunstancias para afrontar los riesgos y las dificultades que, sin duda, habrán de suscitar los intereses creados, es decir, las grandes conferencias marítimas controladas por capitales extranjeros. La experiencia de buen número de países latinoamericanos que han tratado de seguir políticas proteccionistas —al igual que las grandes potencias navieras— a favor de sus marinas mercantes en distintas épocas, parece bien aleccionadora al respecto. El último de los casos, todavía sin resolver, enseña que esas conferencias podrían constituir un serio obstáculo para los planes de integración regional en el sector marítimo. Se trata del conflicto surgido entre Uruguay y la Conferencia Marítima de la Línea Gran Bretaña-Río de la Plata, con motivo de que el Gobierno uruguayo, a fin de promover el fortalecimiento de la marina mercante, promulgó un decreto en junio último por el que se estipulan rebajas y exoneraciones de gravámenes y recargos a favor de mercancías que se importen en barcos nacionales. Este decreto se agregaba a otro anterior (diciembre de 1961) que obliga a los organismos del sector público a transportar sus importaciones en naves uruguayas. Estimando discriminatoria la medida, la Conferencia advirtió a los armadores miembros que consideraría “rompimiento de contrato” el embarque en determinadas naves con bandera uruguaya y con destino a Montevideo. Uruguay gasta anualmente de 30 a 35 millones de dólares en fletes marítimos, pero ni siquiera transporta en sus barcos —pocos y en general anticuados— el 10% de su comercio exterior. El asunto motivó sendos memoranda de los Gobiernos de Gran Bretaña e Italia, en los que se protestaba contra la llamada política “discriminatoria” de las autoridades uruguayas. Estas acaban de dar respuesta a tales representaciones y en ella ponen de relieve, entre otras cosas, que no hay discriminación, ya que el concepto se debe aplicar a la política que distingue entre las banderas extranjeras para proteger a alguna determinada, pero no a la que tiende a favorecer la marina mercante nacional; y que, dada la reducida capacidad de la flota uruguaya, no puede atribuírsele posibilidades de competencia o distorsión del tráfico marítimo. El ejemplo hace ver, una vez más, cuán sensibles son las conferencias internacionales a cualquier medida que estimen lesiva para sus intereses y refuerza la idea de que es urgente que, a través de la ALAMAR, las líneas marítimas latinoamericanas integren realmente un bloque y constituyan su propia conferencia de fletes, no sólo para facilitar el comercio intrazonal, sino también para poder defender con éxito los intereses comunes de la zona y adquirir un poder negociador real frente a las conferencias bajo control extranjero. Máxime en circunstancias en que el sistema vigente para el transporte marítimo internacional se halla en una fase crítica como resultado de las acusadas divergencias entre los intereses de Estados Unidos y los de Europa.

CREACIÓN, DESARROLLO Y PERSPECTIVAS DE TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA MEXICANA, S. A.

Por JAVIER ALEJO L.

UNO de los problemas básicos a que se enfrentan los países miembros de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio es el del desarrollo, consolidación y coordinación de su marina mercante. Hasta la fecha, la ma-

yor parte de estos países se ha enfrentado al carácter raquítico y desorganizado de sus flotas de transportación marítima internacional, amén de los problemas relacionados con la elevación de los costos que se produce en virtud de la deficiente

organización de sus sistemas portuarios de estibe y desestibe y de almacenamiento. Ante tal estado de cosas resulta significativo que una empresa mexicana como Transportación Marítima Mexicana, S. A., haya tenido un desarrollo importante durante los 2 últimos años.

No debe olvidarse, en ningún momento, que la magnitud en que los costos de transportación graviten sobre la balanza de pagos de un país, contribuye a agravar su situación de desventaja en el concierto de las transacciones económicas internacionales. Está demostrado ampliamente que una buena parte del déficit de la balanza comercial de los países latinoamericanos —y entre ellos sin lugar a dudas, México— está representado por las erogaciones correspondientes a costos por concepto de seguros y fletes. En la medida que un país subdesarrollado carezca de una marina mercante organizada verá reducida su capacidad de negociación frente a los países que, por otras razones ajenas a la propia transportación, controlan y dirigen el volumen, calidad y dirección de las transacciones económicas internacionales.

En tal virtud, se vislumbra como una meta a alcanzar a corto plazo, para los países signatarios del tratado de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, la creación y desarrollo de una marina mercante común y de un sistema de actividades portuarias coordinado, que les permita, no sólo ampliar las transacciones intrazonales, sino, lo que es más importante, aumentar el poder de negociación de la ALALC frente a los países y bloques económicos del exterior.

Puede decirse que México ha empezado a contribuir a la solución de este problema, con la participación de los sectores público y privado.

La empresa Transportación Marítima Mexicana, S. A., inició sus operaciones en el año de 1955, con el nombre de Transportes Marítimos Mexicanos, S. A., y operando la nave V/N "Anáhuac" de 4,900 toneladas de desplazamiento. Posteriormente adquirió la nave B/N "Jalapa" de 5,800 toneladas de desplazamiento. Con esas dos naves se desarrollaron actividades casi exclusivamente de tráfico internacional, visitando los Estados Unidos, Canadá, Centroamérica, Venezuela y las Guayanas.

En el segundo semestre de 1958, el mismo grupo de empresarios que inició las operaciones a través de Transportes Marítimos Mexicanos, S. A., adquirió una nueva embarcación de 14,333 toneladas de desplazamiento, a la que se le llamó "Constitución", y formaron, para manejarla, la empresa Transportación Marítima Mexicana, S. A. En agosto de 1960 esta última empresa adquirió la Línea Mexicana (Mexican Line), de intereses noruegos y norteamericanos, que venía explotando las rutas establecidas entre los puertos mexicanos del Golfo y los puertos norteamericanos del mismo Golfo y de la costa atlántica. En los primeros meses de 1961 esta empresa fundó una nueva compañía afiliada denominada Marítima Mexicana, S. A., para proporcionar servicio entre los puertos del litoral del Océano Pacífico. Posteriormente, quedaron afiliadas a Transportación Marítima Mexicana, S. A., la empresa Servicios Marítimos, S. A., y la empresa Transportes Marítimos Anáhuac, S. A.

En 1962 el gobierno federal, con el objeto de que las metas de transportación marítima se alcanzasen en el menor plazo posible, suscribió, a través del Banco de México, S. A., del Banco Nacional de Comercio Exterior, S. A., y de la Nacional Financiera, S. A., el 30% del capital de la empresa quedando el 70% restante en poder de los empresarios privados.

Este grupo de empresas ha hecho, hasta ahora, inversiones por más de \$110 millones, representando la mayor parte de esta cifra su equipo flotante. Además, ha encargado a astilleros brasileños la construcción de 3 naves que representarán una inversión de más de \$100 millones. El grupo está respaldado por un capital totalmente pagado que sobrepasa los \$70 millones. El consejo de administración del grupo, por ser una empresa de participación estatal, está integrado por representantes de los tres organismos mencionados y por representantes de los inversionistas privados.

La flota con que cuenta el grupo suma un total de 20 embarcaciones propias con más de 60 mil toneladas de peso muerto y 4 embarcaciones en custodia que representan cerca de 27 mil toneladas de peso muerto.

Las rutas que opera el grupo en forma regular son 6: ruta del Atlántico, del Golfo, a Europa, Pacífico-Golfo, del Pacífico y a Centroamérica.

Para la ruta del Atlántico se han destinado 4 embarcaciones que proporcionan un servicio regular semanal, tocando los puertos mexicanos de Veracruz, Tampico y Progreso y los norteamericanos de Filadelfia, Nueva York, Baltimore, Norfolk, Wilmington, Charleston y Jacksonville.

Para el servicio de la ruta del Golfo se han destinado 3 navos, es de itinerario fijo y se sirve semanalmente entre los puertos mexicanos de Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos, y Progreso y los norteamericanos de Nueva Orleans y Houston y, en forma opcional, los de Tampa, Mobile y Brownsville.

Para la ruta a Europa se han destinado dos buques noruegos, en tanto que los astilleros brasileños terminan las naves que se les han encargado. En esta ruta se presta también un servicio regular con itinerario fijo enlazando los puertos de Veracruz y Tampico (opcionalmente Coatzacoalcos) con los puertos europeos de El Havre, Francia; Amberes, Bélgica; Rotterdam, Holanda; y Hamburgo, Alemania.

Para la ruta Pacífico-Golfo se ha destinado el buque Constitución, con el que se proporciona servicio regular entre los puertos de Guaymas y Mazatlán y el de Veracruz, vía Canal de Panamá, con escalas ocasionales en puertos centroamericanos y del norte de Sudamérica. En últimas fechas se botó la embarcación "El Mexicano", construida en Brasil, que será destinada también a esta ruta. Con las dos embarcaciones podrá cubrirse el itinerario con una frecuencia mensual.

Para la ruta del Pacífico se utilizan 12 embarcaciones, con las que se proporciona servicio entre los puertos de Ensenada, La Paz, Mazatlán, Manzanillo, Acapulco y Salina Cruz y, opcionalmente, se hacen viajes a puertos colombianos y peruanos.

Para la ruta a Centroamérica se han destinado 2 naves, y con ellas se han efectuado ya 8 viajes consecutivos entre los puertos mexicanos del Pacífico y los centroamericanos del mismo litoral. En breve se establecerá en forma fija un programa de 2 viajes mensuales, con los que se enlazarán los puertos de Manzanillo y Acapulco con los de Centroamérica, Colombia y Perú, y, posiblemente, con puertos venezolanos del litoral Atlántico.

Durante el período 1961-1963 las embarcaciones de las 4 compañías asociadas, transportaron 1,266,300 toneladas métricas de diversas mercaderías, 1,200 pasajeros y 15,446 cabezas de ganado mayor, entre puertos mexicanos. La distancia recorrida ascendió a 1,596,389 millas náuticas, o sea 2 millones de kilómetros. Las 24 naves manejadas por las 4 empresas tocaron puertos mexicanos más de 4,600 veces y puertos extranjeros 748 ocasiones. Por estos servicios se cobraron fletes por \$269.8 millones, de los que la mayor parte se derramó dentro de la economía nacional en forma de salarios, compras de pinturas, cabos, vituallas, pagos por reparaciones y otros gastos. Sólo en el renglón de combustibles se gastaron \$9 millones. El conjunto del grupo proporciona ingresos a más de 600 familias de marinos y otras personas que dependen directamente de esta actividad, sin incluir a los trabajadores portuarios (estibadores, armadores, prácticos, etc.) que también han resultado beneficiados con el crecimiento de la flota mercante mexicana.

Estas empresas cuentan ya con una considerable y bien organizada red de agentes en casi todos los puertos y centros comerciales del mundo para atender adecuadamente las necesidades de su clientela.

Dentro de los programas de desarrollo de este grupo de empresas navieras se ha considerado establecer, en el futuro, rutas que sirvan a la corriente de tráfico resultado del Tratado de Montevideo que dio lugar a la constitución de la ALALC. Asimismo, se está considerando la posibilidad de establecer una ruta que conecte los puertos mexicanos del Pacífico con Indonesia.

Desarrollo Económico e Ingreso Per Cápita

De acuerdo con los nuevos datos que el Banco de México publicó para los principales renglones de las cuentas nacionales, el Banco Nacional

de México publicó una estimación de las tasas de desarrollo económico del país y del nivel de ingreso per cápita, para el período 1950-1962. Según el estudio de referencia, la tasa (bruta: crecimiento del producto menos crecimiento de la población) de desarrollo económico del país durante el año de 1961 fue de 0.4% y en 1962 de 1.7%; las más altas tasas del período mencionado corresponden a los años de 1954 y 1955, con 7.4% y 5.6%, respectivamente. Durante el período 1958-1962 la tasa más alta correspondía al año de 1960 (4.8%); y, en el año 1959 se registró un descenso de 0.2%. El ingreso per cápita, según las estimaciones mencionadas, fue, en 1961 de \$4,097 y en 1962 de \$4,506, mientras que en el año de 1950 era de \$1,420. Desde luego estas cifras están calculadas con base en el ingreso nacional considerado a precios corrientes.

Con otro enfoque, puede observarse que la tasa per cápita de desarrollo de la economía, durante el año de 1962, fue de 1.45% y la tasa neta per cápita de 0.45%; cifras menores, sin duda, que la tasa bruta de crecimiento global de 1.7%. Por otra parte, si se consideran los datos del ingreso nacional a precios constantes se observará que el crecimiento del ingreso per cápita no ha sido tan considerable pues con base en esos datos tal ingreso fue para 1960 de \$1,901, para 1961 de ... \$1,900 y para 1962 de \$1,932; lo que expresado en Dls. de 1950 arroja una cifra de Dls. 223.4 de ingreso per cápita anual. Como puede observarse la duplicación del ingreso nacional que se produjo en los 12 años considerados no se tradujo en un aumento igual del ingreso per cápita, pues para el total de ese período el aumento correspondiente a esta última cifra fue de 35% solamente. Los años en que el ingreso per cápita registró un crecimiento más importante fueron 1954 y 1955 con 7.0% y 5.5%, respectivamente; mientras que en los años de 1953, 1959 y 1961 se registraron descensos de 2.6% y 0.1%, respectivamente. Por ello, puede decirse que todavía hasta la fecha la carga mayor para lograr el desarrollo económico del país, ha descansado sobre las grandes mayorías de la población, en lugar de caer, como era de esperarse, sobre aquellos grupos en los que se encuentra concentrada la riqueza.

Las observaciones anteriores están sujetas, desde luego, a diversas consideraciones metodológicas, pues a fin de sustituir las limitaciones que para el aná-

lisis representan las cifras disponibles, se usan muchas veces enfoques y procedimientos que pueden ofrecer una imagen distorsionada de la realidad, dar origen a aproximaciones de validez indefinible o quedar, en fin, en esquemas demasiado generales, inútiles para propósitos analíticos.

Desocupación y Subocupación de la Fuerza de Trabajo

Es un hecho conocido, aunque no cuantificado hasta ahora, el que una gran parte de la fuerza de trabajo activa del país se encuentra subocupada, o sea, en estado de desocupación disfrazada. Tal calidad de la fuerza de trabajo se manifiesta de diversas formas, que van desde la existencia de mano de obra redundante (exceso de trabajadores en una actividad, en relación con los requerimientos técnicos de la misma) en uno o varios sectores de la economía, hasta la existencia de toda una gama de actividades improductivas como algunas de venta al menudeo de determinados artículos alimenticios de consumo general. Tal es uno de los problemas básicos a que se enfrentarán los futuros organismos planificadores de la economía nacional, pues será necesario desarrollar, paralelamente a las industrias básicas y semibásicas para el desarrollo económico del país, ramas de actividad que tengan por característica distintiva la de absorber mayor proporción de mano de obra que de capital.

Un problema adicional es el hecho de que este fenómeno ha presentado serias dificultades de cuantificación, por lo que en los censos de población no se encuentran cifras ilustrativas al respecto. Sin embargo, en el censo general de población de 1960 aparecen ya datos bastantes completos acerca del número y calidad de los trabajadores que padecen desocupación real. La suma de personas sin empleo, al 30 de junio de 1960 era de 182,608, de las cuales 152,352 tenían en esa situación hasta 12 semanas; 29,736 de 13 semanas o más; y, 550 eran menores de 12 años. Si se compara la cifra total con la suma de la población económicamente activa (11,332,016) se advierte que la desocupación presenta tan sólo el 1.6% de dicha suma, cifra cuyo bajo nivel no parece corresponder a las observaciones empíricas sobre desempleo, particularmente ante la debilidad del mercado interno, la cual no es atribuible sólo al escaso ingreso de quienes forman el grueso de la población económicamente activa, sino también, y en forma importante, al número de personas que dependen de ese ingreso. En todo caso, y aún aceptando esta limitación de los datos

que se han dado a conocer, la situación que reflejan es como sigue: la mayor parte de la gente sin trabajo pertenece al sexo masculino: 160,551 hombres, o sea el 87.9% del total. El 91.7% de los desocupados estaba constituido, hasta la fecha citada, por lo que el censo denomina "buscadores de trabajo". Es en las actividades agropecuarias en donde se encontraba el mayor porcentaje de buscadores de trabajo (47.4%); en la industria de transformación se encontraba el 13.8%; en la de la construcción, 7.9%; en los servicios, 6.9%; en el comercio, 4.7%; en los transportes, 3.7%; y, el resto en otras ocupaciones. El 77.6%, o sea 129,932 personas, eran obreros, tanto agrícolas como industriales. En cuanto a la localización geográfica, los mayores porcentajes correspondieron al Distrito Federal, 22.7%, y al Estado de Jalisco, 8.1%.

Nuevos Créditos

Los últimos días del mes de octubre se informó que el Banco Interamericano de Desarrollo concedió a nuestro país un nuevo empréstito por Dls. 5 millones, destinado a fomentar las industrias mediana y pequeña, de propiedad privada. La entidad mexicana que recibirá el dinero será la Nacional Financiera, S. A., la que lo dedicará a aumentar el fondo de operaciones del Fondo de Garantía y Fomento de la Industria Mediana y Pequeña. Hace dos años el BID concedió un empréstito para el mismo objetivo por Dls. 3 millones.

Los dos créditos del BID han contribuido a aumentar la disponibilidad del Fondo de Garantía y Fomento para desarrollar sus planes de crédito, que ya pasan de los Dls. 62 millones, una sexta parte de los cuales fue otorgada durante el año pasado. A partir del crédito concedido en los últimos días de octubre se pretende fomentar el desarrollo industrial fuera de la capital de la República, en tal forma que el contrato establece que por lo menos el 50% del crédito debe destinarse a proyectos industriales fuera de la ciudad de México. Las operaciones del Fondo de Garantía y Fomento han beneficiado a 3 mil empresas, medianas y pequeñas, que tienen una producción anual de cerca de \$5 mil millones y dan ocupación a más de 100 mil obreros y empleados. Las actividades beneficiadas por las operaciones del Fondo han sido la fabricación de productos de hierro y acero, alimenticios, textiles, vestuario, artes gráficas, cuero y piel, productos químicos, etc.

El empréstito fue concedido por un plazo de 10 años y causando un interés