

CRONICA ECONOMICA

VIAJE AL AFRICA DEL NORTE

EL cronista no siempre dispone de un acontecimiento tan destacado como el viaje de un Jefe de Estado a países o territorios del continente africano. Por eso se apresura a subrayar la reciente visita del presidente de la República Francesa a Argelia, tanto más cuanto que desde 1930 no se había producido otro acontecimiento semejante.

M. Vincent Auziol ha realizado un rápido viaje oficial con motivo de imponer la cruz de guerra a las dos ciudades de Argel y de Bona. Llegó a la primera el 29 de mayo, a bordo del crucero «Georges-Leygues», entregó solemnemente la cruz de guerra, presencié desfiles, participó en ceremonias, estuvo el 31 de mayo en Bona, el 1 de junio en Constantina, el 2 en Orán y el 3 en Tlemecen. En la tarde del mismo día reembarcaba en Orán, a bordo del «Georges-Leygues», y emprendía el regreso a la metrópoli.

Como es natural, la economía ha estado presente, junto a la política, en el viaje del Presidente. Dentro del papel cada vez mayor que Africa representa para Europa, Argelia, Marruecos y Túnez van siendo también de una importancia creciente para la Economía francesa. Es muy significativo que en el acuerdo para la Unión aduanera franco-italiana (aunque no haya de olvidarse la escasa aprobación que encuentra el acuerdo en el Consejo Económico y en la Asamblea francesa) se incluya a los tres Departamentos argelinos dentro de la futura Unión, como también que Argelia haya sido igualmente tenida en cuenta al construir el Pacto del Atlántico, hecho cuya significación no pueden borrar las protestas dirigidas desde El Cairo, por Abdelkrim, afirmando que los pueblos del Africa del Norte no colaborarán en ningún caso con los signatarios del pacto.

Un argelino pronunció ante el Presidente, en Constantina, las palabras siguientes: «Los contrastes, tan numerosos, de este país, no provienen solamente de la diversidad étnica. Basta con examinar las cosas de cerca para darse cuenta de que es en el terreno social y económico donde las desigualdades son más notables.» M. Auriol dijo, poco después, que Francia continuaría y aumentaría sus esfuerzos para seguir haciendo surgir el agua, las cosechas, las escuelas y las viviendas. Y con motivo del viaje presidencial, una ola de informaciones norteafricanas se ha extendido por la prensa francesa que, en general, ensalza el progreso realizado después de 1945 y, por ejemplo, insiste en la mejoría del comercio exterior argelino, y destaca los dieciocho millones de quintales de la cosecha de cereales del pasado año, igual al promedio del decenio anterior a la guerra. Sin embargo, la producción de vinos —otro artículo básico— aunque ha pasado de 8,3 millones de hectolitros en 1947 a 12,6 en 1948, está todavía lejos de los 20 millones que se recogían en los años anteriores a 1939. Y algunos otros aspectos desfavorables han dado pie a discursos como el de André Mandouze, el 22 de abril, en el Congreso mundial de «Partidarios de la Paz», aunque, dada la tendencia política que inspiraba al citado Congreso, es fácil imaginarse a qué extremos de exageración pudo llegar el conferenciante.

Al mismo tiempo, la inauguración de la IX Feria de Artesanía de Fez ha motivado comentarios sobre Marruecos y, especialmente, sobre el interés de las manifestaciones artesanas en la economía de la zona, así como los recientes planes destinados, según la fórmula oficial, a «industrializar la artesanía sin desarraigarla de su tradición», para lo cual se crearán talleres de ensayo que permitan encontrar y difundir los perfeccionamientos técnicos.

PLANES MARROQUÍES

Esas perspectivas en un sector particular son, no obstante su interés, mucho menos importantes que la continuación de los planes en marcha. Para 1949, el programa alcanza a obras cuya financiación exigirá unos 12.000 millones de francos, de los que 10.000 millones han sido ya ingresados en el «Fondo de Modernización y Reconstrucción de Marruecos» por el «Fondo Francés de Moderniza-

ción y Reconstrucción» que, a su vez, los obtiene del contravalor en francos de los créditos facilitados por el Plan Marshall. El resto (2.300 millones) se obtendrá mediante la emisión de bonos para la reconstrucción, realizada por el Gobierno cherifiano del 18 de mayo al 18 de junio.

Los principales esfuerzos del plan se centran sobre las obras hidráulicas y la producción de energía eléctrica. En la primera se incluye la zona del Muluya y Berkan, para lo cual se han celebrado conversaciones con las autoridades españolas, así como los planes de riego de las zonas de Abda Dukkala, Beni-Mussa y otras. El programa eléctrico incluye varios embalses (especialmente el de Bin-el-Uidan, de 140 metros de altura) y algunas centrales térmicas, que no serán terminadas dentro del año actual, pero que forman parte del plan general, con el que se espera superar los mil millones de kilowatios en 1953. Aparte de estos sectores principales, el plan incluye, naturalmente, construcciones portuarias, de carreteras y otras rutas de transporte, junto con mejoras de la actividad agrícola, especialmente la red de frigoríficos, de la cual se espera poner ya en funcionamiento parcial, durante el año en curso, el frigorífico regional de Fez.

PETRÓLEOS TUNECINOS .

Con todo, el problema que más ecos ha encontrado en la prensa francesa, en relación con la economía del Norte de Africa, ha sido en estos meses la cuestión de los petróleos tunecinos, cuya importancia queda cada vez más confirmada. Su explotación parece haber entrado en una nueva fase como consecuencia de la intervención de sociedades petrolíferas extranjeras, lo que ha provocado numerosas críticas en Francia. Según informes oficiales, fué el 10 de abril de 1948 cuando un Consejo económico interministerial aceptó la constitución de sociedades para la explotación de los petróleos tunecinos, con sólo una participación minoritaria francesa, que podía quedar limitada al 35 por 100. Después, las gestiones quedaban todavía obstaculizadas por la legislación tunecina, algo anticuada, que al fin quedó modificada por Decreto beylical de 13 de diciembre de 1948.

Creado así el marco legal necesario, los intereses americanos y anglo-holandeses pudieron ir tomando forma. Entre los primeros, la Gulf Oil Corporation ha constituido con la S. E. R. E. P. T. (Sociedad de estudio, investigación y explotación de los petróleos de Túnez) una nueva sociedad: la S. N. A. P. (Sociedad norteafricana de petróleos), con 1.500 millones de capital cubiertos, en un 65 y un 55 por 100, respectivamente, por la Gulf Oil y la S. E. R. E. P. T. La S. N. A. P. ha conseguido, por cinco años y tres períodos sucesivos de tres años, la explotación de tres zonas: en el Sahel, en la isla de Kerkena y en la de Yerba. En cuanto a los intereses anglo-holandeses, incorporados en la Shell, han constituido también con la S. E. R. E. P. T. otra empresa, la Compañía de Petróleos de Túnez, en la que el capital francés es, igualmente, de sólo un 35 por 100.

Aunque las concesiones otorgadas a las dos nuevas empresas anteriores no afectan a las que posee exclusivamente la sociedad francesa S. E. R. E. P. T., y aunque se asegura la prioridad de los suministros a Túnez y a la metrópoli, y se adoptan otras precauciones, el carácter minoritario de la concesión francesa no ha dejado de suscitar vivas críticas en Francia, hasta el punto de que M. Schuman ha tenido que dar una explicación ante el Consejo de la República. En ella ha precisado que se espera obtener 500.000 toneladas de petróleo al año, y ha insistido, sobre todo, en la diferente soberanía del territorio tunecino y en el hecho de que el 35 por 100 garantiza al capital francés el derecho de veto, porque los acuerdos de las sociedades habrán de ser adoptados, por lo menos, con una mayoría de los dos tercios. Sin embargo, las explicaciones no convencieron demasiado a los Senadores, que adoptaron, el 29 de junio, una resolución, por la que «se invita al Gobierno a someter al Parlamento, antes del 31 de diciembre próximo, un proyecto de estatuto para las empresas industriales o comerciales en cuyo capital exista notable participación extranjera».

CONFERENCIA COLONIAL

Como puede verse, en el caso anterior ha prevalecido la necesidad del petróleo y de la explotación de esa riqueza económica sobre los viejos criterios colonialistas. Un criterio semejante ha domi-

nado en la última de las conferencias británicas, celebrada en Londres a principios de junio, sobre problemas económicos coloniales. Como lo expresaba, con ese motivo, un editorial de *El Times*: «el moderno capitalista no piensa ya en el beneficio de la metrópoli, sino más bien en su obligación de fomentar, mediante las adecuadas inversiones de capital, el enriquecimiento del territorio. Y cuanto más insistentemente solicite éste la emancipación política, más urgente será la necesidad de expansión económica, sin la cual no puede tener firmeza ningún paso hacia las instituciones de Gobierno autónomo». Claro está que el párrafo anterior va inmediatamente seguido de este otro: «Sin embargo, a largo plazo, ese proceso será estéril, a menos que tienda al beneficio mutuo de la potencia colonial y de sus dependencias.»

Con motivo de la Conferencia se volvió a discutir la experiencia del cultivo de cacahuet en gran escala en el Africa Oriental Británica, y volvieron a señalar los defectos en la realización del plan. La conclusión —más para el editorialista que para el conferenciante— es la necesidad de disponer previamente de la necesaria información sobre la realidad en que se ha de actuar, y de considerar el conjunto del Imperio colonial británico, teniendo en cuenta, sobre todo, que la capacidad inversora de la Gran Bretaña se encuentra hoy muy disminuída, como consecuencia de las propias necesidades metropolitanas.

TRANSPORTES CERTRO-AFRICANOS

Esas limitaciones, precisamente, de la capacidad de algunos países, aconsejan con frecuencia la actuación colectiva o los planes en común para territorios dependientes de diversos países, con objeto de racionalizar las inversiones sin condicionamientos fronterizos y obtener beneficios mutuos. Con uno de esos objetivos comunes se inauguró en Lisboa, el 25 de mayo pasado, la Conferencia de Transportes del Africa Central, convocada por el Gobierno portugués, y a la que asistieron nutridas delegaciones de Bélgica, Francia, Gran Bretaña y Unión Sudafricana.

En su sesión inaugural, presidida por el Dr. Caeiro da Mata, el ministro portugués subrayó el valor de las comunicaciones en la

economía, así como la importancia de las realizaciones europeas en África para bien de ambos continentes. Aludió brevemente al programa de la conferencia, cuyo objeto es estudiar los problemas planteados y recomendar las soluciones más convenientes e indicó, finalmente, que las reuniones de Lisboa tenían un carácter preliminar, por constituir el punto de partida de la conferencia intergubernamental que, en faena ulterior, habrá de convocarse y desarrollarse en África.

Los fines de colaboración internacional perseguidos por la conferencia pueden contribuir a desarrollar las tendencias de acción común presentes, por ejemplo, en el proyecto de constitución de un nuevo dominio con las Rhodesias y Nyasa. Y no cabe duda de que el problema de los transportes es uno de los más trascendentales para el progreso económico del continente, por lo que resulta muy digna de la tradición colonial lusitana la iniciativa portuguesa de reunir una conferencia que, al limitarse a un tema concreto y específico, puede ofrecer mayores garantías de realismo y de eficacia, tan necesarias en los planes y proyectos sobre el continente negro.

JOSÉ LUIS SAMPEDRO