

CRONICA ECONOMICA Y SOCIAL

SE ha dado poca publicidad a todas las importantes consideraciones económicas que se encuentran detrás de la decisión anglo-americana de retirar el apoyo a la presa de Aswan.

Una ojeada a la «aritmética» de la financiación de la presa mostrará las razones de la nueva actitud. El coste total calculado, incluyendo la presa, los terrenos y las instalaciones de energía, se eleva a unos 1.300 millones de dólares. De esta suma, Egipto debía haber proporcionado 900 millones de dólares de sus propios recursos y los 400 millones restantes, elemento crucial del cambio extranjero, debía haberlos facilitado el Oeste. Provisionalmente se convino en que esto se haría por un préstamo de 200 millones de dólares del Banco Internacional, subvenciones por parte de los Gobiernos británico y estadounidense por valor de 70 millones de dólares y la consideración favorablemente dispuesta a su debido tiempo para facilitar el apoyo por los 130 millones de dólares restantes.

Un hecho importante que se desprende de estas grandes cifras, bien conocidas, es la magnitud de la aportación egipcia. Claro está que para cumplir el compromiso de aportar esos 900 millones de dólares —en mano de obra indígena, materiales y fondos— Egipto habría tenido que dedicar al proyecto la mayor parte de sus recursos durante la década o las dos décadas próximas. Indudablemente habría significado un gran período de rígida austeridad para el país en conjunto, sin rendimientos a plazo corto. Los beneficios completos del proyecto no habían de empezar a recogerse antes de 1967, como mínimo.

Además, Egipto habría tenido que encontrar considerables sumas necesarias para reintegrar al Banco Internacional y los proyectados empréstitos anglo-americanos.

Teniendo presente todo esto, la pregunta que se presentaba a los Gobiernos británico y estadounidense era si Egipto había dado pruebas suficientes de que podía conseguir tales sumas. ¿Haría los sacrificios precisos a largo plazo?

Durante los últimos meses no se ha vislumbrado tal prueba. Por el contrario, lejos de acumular sus débiles recursos para los fines de desarrollo, Egipto ha «hipotecado» sus futuros ingresos en muchos años, por adelantado, para una costosa carrera de armamento con Checoslovaquia, que se supone importará la adquisición de equipos por valor de 250 millones de dólares. A esta enorme suma han de añadirse también los importantes gastos de conservación de las nuevas armas y repuestos de las mismas.

Otros argumentos, no verdaderamente financieros, influyeron también en la decisión occidental de retirarse del proyecto de la presa. El principal fué la disconformidad del Sudán con Egipto. De acuerdo con la Ley internacional, el Sudán tiene derecho indiscutible a vetar todo el proyecto, a menos que sus intereses se salvaguarden de modo adecuado. Cree que el acuerdo anglo-americano de 1929 sobre las aguas del Nilo concedió a Egipto la mejor parte y que todo el acuerdo está fuera de tiempo. En la actualidad, admitiendo que la circulación media anual del Nilo en Aswan sea de 84.000 millones de toneladas métricas, Egipto emplea 48 millones, mientras que el uso por el Sudán está limitado por el Acuerdo a 4 millones. Sobre la base de la población, siendo la del Sudán solamente la mitad de la que tiene Egipto, aquel país debería poder disponer de la tercera parte del agua. La relación, por tanto, contando con 84.000 millones de toneladas, debería ser 56 : 28. Egipto no reconoció este argumento y, por lo tanto, no se llegó a un acuerdo.

Además, los ingenieros sudaneses opinan firmemente que más que construir una presa, el valle del Nilo habría de tratarse en conjunto. Prevén toda una serie de obras que incluyen, a la vez, los proyectos de riego y de centrales hidroeléctricas, concedidos para atender las necesidades de todos los países ribereños: Egipto, Sudán, Uganda, Congo Belga y Etiopía. Este punto de vista es el que apoyan muchos técnicos occidentales.

La suma de todos estos argumentos forma un considerable alegato contra la oportunidad de construir en un futuro próximo la presa de Aswan.

Estas impresiones nos pueden ayudar a comprender, en cierto modo, el por qué Nasser se ha lanzado a la nacionalización del Canal de Suez.

* * *

Asistimos en estos días al nacimiento de un nuevo Estado africano, cuyos límites son todavía imprecisos; como se sabe, se trata del imperio marroquí. Su población, de 9 millones de habitantes, posiblemente ocupe una extensión de 400.000 kilómetros cuadrados, país poco poblado y distribuido de forma desigual entre las distintas regiones geográficas que comprende. Su población blanca está compuesta por 300.000 franceses y unos 115.000 españoles.

Hagamos un pequeño recuerdo de la importancia económica de este país mediante una visión rápida de sus fuentes de riqueza.

La agricultura, base de la economía, ha sufrido una honda transformación merced a la labor colonizadora de franceses y españoles. Existen unos complejos hidráulicos que han permitido valorizar una serie de terrenos inhóspitos, fomentando los centros y granjas agrícolas cuyos beneficios van a parar a los 8 millones de hectáreas de superficie cultivada que existen en el país. En la actualidad, se cosechan alrededor de 32 millones de quintales métricos de cereales, patatas, leguminosas y pequeños cultivos industriales. Aproximadamente, la mitad de esta producción está referida a la cebada.

Los árboles frutales se cuentan en número de unos 65 millones, y recientemente se ha impulsado el cultivo del cacahuete para incrementar la producción de aceite.

Con respecto a la ganadería, aun siendo muy numerosas las especies que en el país se dan, tienen gran auge aquellas cuyas características se adaptan a las especiales condiciones climatológicas y geológicas del país, formando el ganado lanar y cabrío alrededor de 26 millones de cabezas, de los 30 millones que comprende su cabaña total.

Los bosques ocupan 4 millones de hectáreas y sus principales especies son el alcornoque, cedro, roble, encina, pino y las características de monte bajo. El aprovechamiento directo de los bosques se cifra en 150 millones de metros cúbicos de madera.

La pesca puede ser una de sus industrias del porvenir, pues aun que su situación es favorable sólo se dispone de escaso número de

embarcaciones de pequeño tonelaje; sus almadrabas más importantes se encuentran situadas en Larache, Safi y Agadir.

Después de la agricultura, su principal fuente de riqueza es la minería. Las regiones montañosas, poco exploradas, contienen reservas minerales y posibles yacimientos petrolíferos. Los fosfatos constituyen la mayor riqueza, siguiendo en importancia el hierro, petróleo y plomo. Estos se explotan debido a la carencia de combustibles en cantidades necesarias para desarrollar una industria metalúrgica pesada. Es, pues, la producción y primera transformación de metales no féreos la materia prima constituyente de una tan variada como pequeña industria, que sirve para abastecer los mercados de sus ciudades. La producción de cemento se eleva a unas 600.000 toneladas anuales, básicas para la industria de la construcción.

Como apenas se dispone de corrientes de agua fluvial, las instalaciones de energía se distribuyen por igual en cuanto a centrales hidráulicas y térmicas, produciéndose anualmente unos 8 millones de Kw/h., con una potencia instalada de 270.000 Kw/a.

Los principales artículos de exportación corresponden a minerales, maderas, etc., a cambio de productos agrícolas de los que esta nación es deficitaria, y productos alimenticios, grasas, bebidas y tejidos.

Dada la enorme extensión marroquí, sólo dispone de 1.700 kilómetros de ferrocarril y 16.000 kilómetros de carreteras, cantidades exiguas si se comparan con su extensión. En cuanto a las comunicaciones marítimas de gran importancia, debido a su situación geográfica, alcanza un tonelaje de arqueo de 68.000 unidades.

En su normal desarrollo comercial, el imperio marroquí debe de contar con sus países limítrofes, para así, ahorrando dinero en transporte, intensificar el comercio de sus productos y poder ir impulsando, poco a poco, su pequeña industria agrícola e introduciendo mejoras en la explotación minera y fomento de la navegación.

* * *

Según informa la Sección de Censo y Estadística de la Unión Sudafricana, la renta nacional de este país ha pasado de 1,390 millones de libras en 1954 a 1,457 millones de libras en el siguiente, es decir, un aumento del 4,76 por 100.

Los precios de venta al detall sufrieron durante el año un au-

mento de 2,6 por 100, lo que manifiesta, para 1955, un rendimiento nacional positivo de 2,1 por 100 en la comparación de ambos ejercicios.

Considerando que durante el mismo período de tiempo la población aumentó en 1,83 por 100, se ve que la renta nacional *per cápita* se mantuvo a la par con respecto al año anterior.

Los rendimientos por trabajo fueron de 52,8 millones de libras; el rendimiento del capital fué de 34,2 millones de libras. Parte del producto líquido nacional de su renta se debe al capital y trabajo que emplean otros países en la economía de la Unión Sudafricana; a este fin, se calculan unos 6,1 millones de libras los réditos sobre préstamos extranjeros. Los restantes rendimientos aumentaron de 134 a 153 millones de libras, debido a la entrada en producción de nuevas minas y al aumento efectivo habido en la producción de uranio. También aumentaron los ingresos de ferrocarriles y puentes de la Unión, a pesar de los ligeros aumentos experimentados por los jornales y sueldos de 1954 y 1955.

* * *

La confiscación de la Compañía del Canal de Suez ha sido la nota más destacada, en los últimos tiempos, de los medios políticos y financieros internacionales, dada por el presidente egipcio coronel Nasser.

La Compañía del Canal de Suez es teóricamente egipcia, pero en la práctica es internacional. Al constituirse la Sociedad, quedó fijado en 200 millones de francos oro el capital social de la misma, dividido en 800.000 acciones, de las cuales pertenecen al Gobierno británico 353.000.

La Sociedad, dirigida por dieciséis miembros franceses, nueve ingleses (tres de ellos nombrados directamente por el Gobierno británico), nueve egipcios, un americano y un holandés, tuvo su última junta general el pasado 12 de junio. En la misma se registró un ingreso neto de 16.234 millones de francos. Los ingresos han ido en aumento, ya que en el año 1947 los beneficios fueron de 3.605 millones de francos (beneficio neto), y en 1951 se señalaron en 11.312 millones. Los resultados de la Compañía explotadora del Canal no han podido ser más halagüeños.

En el informe que presentó el Consejo de Administración en su última reunión, se hacía referencia a los acuerdos que la Compañía había celebrado recientemente con el Gobierno egipcio. Entre ellos, figuraba el reclutamiento de los pilotos que no habían podido ser de nacionalidad egipcia, en la proporción exigida por el Gobierno caiota, por no haber el suficiente número de solicitudes de pilotos de esta nacionalidad en un momento en que el tráfico había aumentado de forma considerable, razón por la cual no se había cumplido este acuerdo. Noticias recientes señalan la búsqueda de tales pilotos en los países de Europa occidental, Asia, especialmente en Alemania y la India, donde se ofrecen altas sumas para el desempeño de tales especialidades.

La sede social de la Sociedad está localizada en Alejandría, si bien la sede administrativa se encuentra localizada en París. Nasser, en el decreto de nacionalización, promete indemnizar a todos los portadores de títulos de esa Sociedad, sobre la base de los precios cotizados en la Bolsa de París, en la fecha de su entrada en vigor de la ley de nacionalización.

La Compañía del Canal de Suez produce una renta de unos 3,500 millones de pesetas anuales, de los que Inglaterra cobra entre 200 y 300 millones y Egipto alrededor de los 100 millones.

La renta de la Compañía, como es sabido, procede del dinero que abonan los barcos por el uso del Canal en su tráfico entre el Mediterráneo y el Mar Rojo. El total de barcos, de todos los pabellones, que trafican por el Canal anualmente, es de unos 15,000; es decir, 45 diarios. Un 28 por 100 pertenecen a Inglaterra, un 9 por 100 a Francia, un 13 por 100 a Noruega y un 12 por 100 a Estados Unidos con pabellón liberiano.

En estas condiciones, cualquier política discriminatoria que de pabellones pueda seguir el Gobierno egipcio —es de esperar que no haya tales discriminaciones— puede tener importantes repercusiones económicas y políticas. Así, los derechos de tránsito pagados actualmente por los buques cisterna que atraviesan el área del Canal son de siete chelines por tonelada para los buques cargados y tres chelines y dos peniques para aquellos que lo hacen en lastre; derechos que son equivalentes al costo aproximado de 1.000 millas más de viaje. Si tenemos en cuenta que puede desviarse la navegación por el Cabo de Buena Esperanza, es preciso recorrer 4.700 millas más para lle-

gar a Gran Bretaña, se aprecia el alza de las tarifas para los ingleses caso de emplear esta última ruta. No debemos olvidar que el 66 por 100 de las mercancías que atraviesan el Canal son de petróleo, el 22 por 100 de carga tradicional y el 9 por 100 de pasaje.

El petróleo hace el recorrido de Sur a Norte, así como también hierro y magnesio de la India, y cereales de Australia. En sentido inverso, Europa envía manufacturas, maquinaria y útiles para ferrocarriles.

Sin ningún género de duda, Europa es la más beneficiada de este tránsito que representa para ella un 64 por 100 del total, frente al 12 por 100 para América.

Hasta aquí hemos expresado en cifras la situación actual en que se encuentra la Compañía del Canal de Suez; ahora bien, el tráfico de esta importante vía de comunicación ha pasado de 10 millones de toneladas en 1900, a 108 millones en 1955, y, según los técnicos, alcanzará los 200 millones en el plazo de unos años. Hemos dado estas cifras para que el lector se dé cuenta de que la Compañía concesionaria, esté en manos de quien esté, debe de invertir fuertes sumas en su constante mejora para adaptar esta vía de comunicación a las condiciones de la navegación moderna, pues los navíos de gran calado y que sobrepasan las 40.000 toneladas no pueden utilizar el Canal. Por lo tanto, ignoramos si Egipto podrá dar continuidad y rendimiento a esta vía tan importante de comunicación entre Oriente y Occidente.

En este momento, los países interesados discuten en Londres y El Cairo la internacionalización de la zona, sin que al parecer se presente una solución rápida a un problema tras el que está el resurgimiento del panarabismo aparejado con la ya conocida decadencia occidental de Europa. El tiempo será el encargado de despejarnos esta incógnita, si bien se hará cada día más difícil la aportación de las empresas de grandes capitales a países de riqueza naciente, por la falta de respeto hacia los tratados internacionales que se suscriben.

* * *

En Suráfrica, el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento prestó 9 millones de libras en una transacción conjunta con el mercado privado de capital. Simultáneamente con el préstamo del

Banco, el Gobierno surafricano colocó su primera emisión pública de bonos en los Estados Unidos por un importe de 25 millones de dólares U.S.A., a través de un grupo de Bancos de inversión. El producto del préstamo del Banco y de la emisión de bonos se aplicará a un programa que está siendo desarrollado por la Administración surafricana de ferrocarriles y puertos para mejorar las vías de comunicación.

La operación surafricana fué la tercera transacción conjunta de préstamo hecha por el Banco y el mercado de capital. Llevó el total de esas transacciones a 141 millones de dólares U.S.A., repartido por igual entre el Banco y los inversionistas privados. Al propio tiempo, las participaciones directas de los inversionistas privados en los préstamos del Banco, y las ventas de préstamos anteriores a aquéllos, continuaron durante el trimestre. El total de las ventas y las participaciones ascendía al final del año a unos 225 millones de dólares.

A continuación damos las cifras globales realizadas por el Banco Internacional desde el ejercicio fiscal de 1946-47 hasta el mes de junio del año en curso :

PRESTAMOS DEL BANCO INTERNACIONAL
DE RECONSTRUCCION Y FOMENTO

(1946-1956)

AFRICA	Número de préstamos	Cantidad Dólares
Africa Occidental Francesa	1	7.500.000
Africa Oriental	1	24.000.000
Argelia	1	16.000.000
Congo Belga	1	40.000.000
Etiopía	3	8.500.000
Rodesia del Norte	1	14.000.000
Rodesia del Sur	1	28.000.000
Unión Sudafricana	5	135.200.000
	14	267.200.000

R. DEL VALLE FERNÁNDEZ

5 de septiembre de 1956.

RECENSIONES

