

15
N A C I O N E S U N I D A S

DOCUMENTOS OFICIALES DEL PRIMER PERIODO DE SESIONES
DE LA ASAMBLEA GENERAL, SEGUNDA PARTE

—
SUPLEMENTO No. 3
—

INFORME PRELIMINAR
DE LA
SUBCOMISION PROVISIONAL
DE RECONSTRUCCION ECONOMICA
DE LAS REGIONES DEVASTADAS

(Londres, 29 de julio - 13 de septiembre de 1946)



Nueva York

N A C I O N E S U N I D A S

DOCUMENTOS OFICIALES DEL SEGUNDO PERIODO DE SESIONES
DE LA ASAMBLEA GENERAL, SEGUNDA PARTE

SUPLEMENTO No. 3

INFORME PRELIMINAR
DE LA
SUBCOMISION PROVISIONAL
DE RECONSTRUCCION ECONOMICA
DE LAS REGIONES DEVASTADAS

(Londres, 29 de julio - 13 de septiembre de 1946)



Nueva York

A/147

26 de octubre de 1946

INDICE

| | <i>Página</i> | <i>Capítulo</i> | | <i>Página</i> |
|--|---------------|-----------------|--|---------------|
| CARTA DE TRANSMISION | 1 | | 4. Carbón | 30 |
| INTRODUCCION GENERAL | 2 | | 5. Energía eléctrica | 30 |
| PARTE I | | | | |
| INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO PARA EUROPA Y AFRICA | | | | |
| <i>Capítulo</i> | | | 6. Materias primas | 30 |
| I. ORGANIZACIÓN Y PROCEDIMIENTO | 2 | | 7. Maquinaria y equipo | 30 |
| II. LA SITUACIÓN ACTUAL DE EUROPA | | | 8. Transportes | 30 |
| 1. Introducción | 4 | | 9. Comercio | 31 |
| 2. Mano de obra | 6 | | 10. Necesidades financieras | 31 |
| 3. Alimentación y agricultura | 7 | | 11. Coordinación de los proyectos de fomento a largo plazo | 32 |
| 4. Combustibles y energía | 9 | | 12. Actividades futuras | 33 |
| 5. Principales industrias | 11 | | Propuesta sobre la creación de una Comisión Económica para Europa | 33 |
| 6. Vivienda | 13 | | PARTE II | |
| 7. Transportes | 15 | | INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO PARA ASIA Y EL LEJANO ORIENTE | |
| 8. Finanzas y monedas | 18 | | 1. Atribuciones y métodos de trabajo | 34 |
| 9. Comercio | 19 | | 2. Plan de trabajo propuesto | 34 |
| 10. Balanza de pagos | 21 | | 3. Propuesta para modificar las atribuciones de la Subcomisión | 34 |
| III. LOS PROBLEMAS DE LA FUTURA ECONOMÍA EUROPEA | | | 4. Resumen de la información disponible ... | 34 |
| 1. La economía europea desde la liberación | 22 | | ANEXOS | |
| 2. Planes y previsiones para el porvenir | 23 | | A. INFORME DEL SUBCOMITÉ PARA EUROPA OCCIDENTAL | 34 |
| <i>Apéndice: LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS EN EUROPA</i> | | | Carta de transmisión | 34 |
| Checoslovaquia | 26 | | Bélgica | 35 |
| Dinamarca | 26 | | Dinamarca | 41 |
| Francia | 26 | | Francia | 46 |
| Grecia | 26 | | Luxemburgo | 50 |
| Unión Económica de los Países Bajos, Bélgica y Luxemburgo | 26 | | Países Bajos | 51 |
| Bélgica y Luxemburgo | 26 | | Noruega | 56 |
| Países Bajos | 27 | | Reino Unido | 62 |
| Noruega | 27 | | B. INFORME DEL SUBCOMITÉ PARA EUROPA ORIENTAL | |
| Polonia | 27 | | Carta de transmisión | 65 |
| Reino Unido | 27 | | República Socialista Soviética de Bielo- rrusia | 65 |
| Unión de Repúblicas Socialistas So- viéticas | 27 | | Checoslovaquia | 65 |
| Yugoeslavia | 28 | | Polonia | 71 |
| Austria | 28 | | República Socialista Soviética de Ucrania | 79 |
| Italia | 28 | | Unión de Repúblicas Socialistas Sovié- ticas | 80 |
| Alemania | 28 | | C. INFORME DEL SUBCOMITÉ PARA EUROPA MERIDIONAL Y AFRICA | |
| IV. RECOMENDACIONES Y PROPUESTAS RELATI- VAS A EUROPA | | | Carta de transmisión | 81 |
| 1. Alimentación y agricultura | 29 | | Etiopía | 82 |
| 2. Vivienda | 29 | | Grecia | 82 |
| 3. Mano de obra | 29 | | Malta | 93 |
| | | | Yugoeslavia | 94 |

CARTA DE TRANSMISION

Sr. Trygve Lie,
Secretario General de las
Naciones Unidas,
Nueva York

13 de septiembre de 1946

Señor Secretario General:

Tengo el honor de transmitir a Vd. el informe preliminar adjunto que presenta la Subcomisión Provisional de Reconstrucción Económica en las Regiones Devastadas. Como Vd. recordará, esta Subcomisión fué creada el 21 de junio de 1946 por el Consejo Económico y Social, y se reunió en Londres del 29 de julio al 13 de septiembre de 1946.

El informe que acompaño contiene una exposición detallada de la índole y magnitud de los problemas de reconstrucción económica que presentan los países devastados de Europa, a la vez que los progresos logrados en la reconstrucción de esos países. Además, se insiste en ciertos problemas que pueden suscitar los programas de reconstrucción y desarrollo previstos, los cuales deben ser objeto de atención especial. Este informe es el resultado de un estudio y análisis cuidadosos de los memorándum preparados por la Secretaría, así como de la documentación presentada por los Gobiernos y por las organizaciones intergubernamentales.

Los tres grupos investigadores que visitaron, respectivamente, Bélgica, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos; Checoslovaquia y Polonia; y Grecia y Yugoslavia, recogieron valiosa información suplementaria.

La Subcomisión, en el corto tiempo de que disponía, no podría haber preparado un informe tan detallado y al corriente, sin la valiosa información

facilitada por las autoridades y expertos de esos Gobiernos.

Como lo establecía la resolución del Consejo Económico y Social, el presente informe tiene un carácter preliminar, y no se le debe considerar, de ninguna manera, como un estudio completo o definitivo, pues aun restan por hacer numerosas investigaciones. Sin embargo, por las recomendaciones que se adjuntan a la presente, es posible formarse una idea respecto a la magnitud de los problemas de la reconstrucción, así como del grado de cooperación internacional mediante el cual se pueden facilitar y acelerar eficazmente la reconstrucción de los países devastados. Además de estas recomendaciones, acompaño una propuesta, presentada originalmente por las delegaciones de Polonia, del Reino Unido y de los Estados Unidos de América, en relación con el establecimiento de una comisión económica para Europa. La Subcomisión convino en enviar esta propuesta al Consejo Económico y Social para su análisis inmediato.¹

Le agradecería, Sr. Secretario General, que se sirviera transmitir al Presidente del Consejo Económico y Social este informe preliminar presentado por la Subcomisión Provisional de Reconstrucción Económica de las Regiones Devastadas.

Saludo al Sr. Secretario General con mi más alta consideración,

(Firmado) R. AGLION

Director de Estudios Generales y de
Reconstrucción
Departamento de Asuntos Económicos
Secretario de la Subcomisión

¹ En el Capítulo IV, página 33 del presente informe, aparecen las recomendaciones formuladas por la Subcomisión.

INTRODUCCION GENERAL

La Subcomisión Provisional de Reconstrucción Económica de las Regiones Devastadas, se instituyó en virtud de una resolución adoptada el 21 de junio de 1946 (documento E/66/Rev. 2) por el Consejo Económico y Social durante su segundo período de sesiones.

Las funciones de la Subcomisión, según se enuncian en esta resolución, consisten en asesorar al Consejo con referencia a los puntos siguientes:

"a) La índole y la magnitud de los problemas de reconstrucción económica en los países que se enfrentan con las tareas más importantes y urgentes, ya sea debido a la ocupación o a la devastación material;

"b) El progreso de la reconstrucción y el grado en que la cooperación internacional podría facilitar y acelerar eficazmente la reconstrucción de esos países."

Para la consecución de este fin, el Consejo Económico y Social autorizó a la Subcomisión a:

"Emprender investigaciones, con la anuencia de los Gobiernos interesados, en aquellos países que han sido ocupados o devastados por la guerra, salvo Alemania y el Japón, con objeto de presentar un informe preliminar sobre los problemas de la reconstrucción económica en los países visitados, teniendo presentes, en particular, las necesidades especiales de los países Miembros de las Naciones Unidas. Al estudiar los problemas de la reconstrucción en esos países, la Subcomisión tomará en consideración sus relaciones económicas con Alemania y el Japón, y solicitará la información necesaria por conducto de los Gobiernos de las Potencias ocupantes. Asimismo, tomará en cuenta las relaciones con los países neutrales y, cuando fuere factible, se esforzará en conseguir la cooperación de los Gobiernos de esos países."

La Subcomisión celebró su primera sesión en Londres, el lunes 29 de julio de 1946. Estaba compuesta por un representante de cada uno de los países siguientes: Australia, Bélgica, Canadá, Checoslovaquia, China, Estados Unidos de América, Etiopía, Francia, Grecia, India, Nueva Zelandia, Noruega, Países Bajos, Perú, Polonia, República Filipina, Reino Unido, República Socialista Soviética de Ucrania, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Yugoslavia. Como observadores, asistieron a la reunión los representantes de la Organización Europea del Carbón, de la Organización Central de Transportes Continentales Europeos, del Comité Económico de Emergencia para Europa, de la Organización para la Agricultura y la Alimentación, de la Organización Internacional del Trabajo, del Banco Inter-

nacional de Reconstrucción y Fomento y de la UNRRA. El Consejo designó al representante de Francia como Presidente, y como Vicepresidente al representante de China. Se eligió como Relator al representante de los Estados Unidos de América.

De conformidad con la resolución del Consejo, la Subcomisión se dividió en dos grupos de trabajo, el primero para Europa y África y el segundo para Asia y el Lejano Oriente.

El Grupo de Trabajo para Europa y África se formó con los representantes de Bélgica, Canadá, Checoslovaquia, China, Estados Unidos de América, Etiopía, Francia, Grecia, Noruega, Países Bajos, Perú, Polonia, Reino Unido, República Socialista Soviética de Ucrania, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Yugoslavia¹.

El Grupo de Trabajo para Asia y el Lejano Oriente se constituyó con los representantes de Australia, Canadá, China, Estados Unidos de América, Francia, India, Nueva Zelandia, Países Bajos, Perú, Reino Unido, República Filipina y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

En vista del crecido volumen de trabajo, relativo a Europa, que debía considerar la Subcomisión, se resolvió que, por el momento, el Grupo de Trabajo para Asia y el Lejano Oriente se debería limitar a debatir, con carácter preliminar la mejor forma en que podría desarrollar sus estudios².

La Subcomisión se reunió del 29 de julio al 17 de agosto de 1946. En esta última fecha suspendió sus sesiones, mientras tres misiones procedían a efectuar investigaciones sobre el terreno. El 6 de septiembre volvió a reunirse la Subcomisión para examinar el informe presentado por el Grupo de Trabajo para Europa y Asia, y procedió a redactar su propio informe preliminar y sus recomendaciones al Consejo Económico y Social. Además de aprobar las citadas recomendaciones, la Subcomisión decidió remitir al Consejo una propuesta para crear una comisión económica para Europa. Esta propuesta fue sometida a la Subcomisión por los representantes de Polonia, del Reino Unido y de los Estados Unidos de América.

Los representantes de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y de la República Socialista Soviética de Ucrania se reservaron su actitud con respecto al conjunto del informe.

El viernes, 13 de septiembre de 1946, la Subcomisión clausuró su período de sesiones.

¹ Más adelante aparecen en este documento pormenores referentes a la organización y reglamento de este Grupo de Trabajo.

² El plan de trabajo que el grupo tiene el propósito de desarrollar se describe, en detalle, en la Parte II, pág. 34.

Parte I

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO PARA EUROPA Y AFRICA

Capítulo I

ORGANIZACION Y PROCEDIMIENTO

El Grupo de Trabajo para Europa y África inició sus actividades el 3 de agosto de 1946. La zona que debían abarcar sus estudios era muy

extensa mientras que el tiempo de que disponía para terminarlos era limitadísimo. Los problemas de reconstrucción con que se enfrentaba eran com-

plejos, a la vez que apremiantes. Numerosos países habían sufrido grandes devastaciones y pérdidas incalculables que afectaban a la mano de obra, la agricultura y la industria.

El Grupo de Trabajo se percató de que antes de poder obtener un cuadro de conjunto, sería menester estudiar la situación económica de cada país. La Secretaría, los Gobiernos interesados y las organizaciones intergubernamentales prepararon un gran conjunto de información, respecto a los países Miembros de las Naciones Unidas, para que la emplease la Subcomisión. Pero, era evidente que parte de esta información estaba anticuada, que existían lagunas importantes (en particular en lo que se refería a los programas de reconstrucción) y que sería indispensable efectuar investigaciones sobre el terreno para formar un cuadro completo y al día de la situación.

Teniendo presentes estas consideraciones, el Grupo de Trabajo decidió dividir sus actividades en tres etapas. La primera debería consistir en un análisis somero de la documentación disponible sobre los países objeto de su estudio. La siguiente se debería dedicar a recoger información, ya fuere nueva o complementaria, valiéndose de investigaciones sobre el terreno. En la última, estudiaría la situación económica en conjunto, con objeto de recomendar las medidas adecuadas para facilitar su mejoría.

El Grupo de Trabajo, con la intención de analizar la documentación de que disponía la Subcomisión, estableció tres Subcomités encargados de estudiar Europa occidental, Europa oriental y Europa meridional y Africa, respectivamente.

Se confió al Subcomité 1 (Europa occidental) el estudio de Bélgica, Dinamarca, Francia, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos y Reino Unido. Se formó con representantes de los siguientes países: Bélgica, Checoslovaquia, Estados Unidos de América, Francia, Grecia, Noruega, Países Bajos, Perú, Polonia, Reino Unido y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Se nombró Presidente al representante de Checoslovaquia.

Al Subcomité 2 (Europa oriental) se le encomendó el estudio de la situación en Checoslovaquia, Polonia, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Socialista Soviética de Ucrania y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. En él figuraban los representantes de los países siguientes: Bélgica, Canadá, Checoslovaquia, Estados Unidos de América, Francia, Grecia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, República Socialista Soviética de Ucrania y Yugoslavia. Fué nombrado Presidente el representante de Francia.

Se dieron instrucciones al Subcomité 3 (Europa meridional y Africa) para que estudiase la situación en Etiopía, Grecia y Yugoslavia. Este Subcomité estaba compuesto por los representantes de Bélgica, Canadá, Estados Unidos de América, Francia, Grecia, Reino Unido, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Yugoslavia. Se designó como Presidente al representante de Bélgica.

Se recomendó a estos Subcomités que preparasen breves informes sobre la situación económica existente en cada país estudiado, a la vez que indicasen los datos complementarios indispen-

sables. Igualmente, deberían determinar si tales datos podían obtenerse mejor con investigaciones sobre el terreno o por consultas por escrito dirigidas a los Gobiernos de los países interesados. Se dieron instrucciones a los Subcomités para que, al preparar los mencionados informes, concediesen especial atención a factores tales como los niveles de producción existentes y los máximos niveles que permitirían alcanzar la maquinaria y equipo disponibles, los recursos de mano de obra comparados con los de 1938, etc., a la vez que analizaran el programa de reconstrucción de cada país en relación con los proyectos de producción agrícola, las necesidades de importación y la capacidad de exportación, así como las principales trabas y escaseces de orden nacional y exterior que entorpecen la reconstrucción.

Con respecto a los países no miembros, la Subcomisión asignó al Subcomité 1 el estudio de Finlandia, Suecia y Suiza; al Subcomité 2 el de Austria, Hungría y Rumania, y al Subcomité 3 el de Albania, Malta, Bulgaria e Italia.

A pesar de que unánimemente se convino que los términos en que estaba concebida la resolución del Consejo Económico y Social permitían que se estudiaran los países no miembros, hubo discrepancia de criterios con respecto a la forma en que se debería emprender el estudio en esos países. De acuerdo con algunos representantes, sólo tenían que estudiarse las economías de los citados países en el grado en que influyen sobre las economías de los países Miembros. Otros opinaron que el párrafo 3 de la resolución del Consejo Económico y Social revelaba claramente la intención de que la Subcomisión estudiase las economías, tanto en particular como en su conjunto, de los países no miembros.

Después de prolongadas deliberaciones sobre esta cuestión, la Subcomisión se puso de acuerdo sobre una fórmula en cuya virtud estudiaría la situación predominante en los países no miembros, conforme a lo dispuesto en la resolución aprobada por el Consejo Económico y Social, sin perder de vista los derechos especiales de los países Miembros de las Naciones Unidas. En lo que respecta a la asistencia que se pudiera recomendar, se concedería prioridad a los Miembros de las Naciones Unidas y a la ayuda que requiriesen.

Con relación a Alemania, se autorizó a la Secretaría, conforme a las instrucciones formuladas por el Consejo Económico y Social, a solicitar información de las autoridades aliadas de control acerca de la economía alemana en sus relaciones con las de los países Miembros. Para ello, se envió un cablegrama al Presidente de la Comisión Aliada de Control, en el que se le pedía principalmente información sobre los puntos siguientes:

1. Volumen y valor, con la indicación respectiva para cada artículo, de las importaciones de alimentos y material y equipo agrícola que necesitará Alemania en 1946, 1947 y 1948, conforme a la Declaración de Pótsdam.

2. Volumen y valor, correspondientes a cada grupo de los principales artículos de consumo, de las importaciones de materiales industriales, maquinaria, equipo y productos manufacturados de consumo que Alemania necesitará en 1946, 1947 y 1948, de conformidad con el Convenio sobre

Nivel de Industrialización y la Declaración de Pótsdam, teniendo en cuenta todos los factores previsibles, excepto las importaciones, que restringirían la producción industrial.

3. Volumen y valor, indicado de acuerdo con los grupos principales de artículos de consumo, de la actual producción alemana susceptible de exportación en 1946, 1947 y 1948, conforme al Convenio sobre Nivel de Industrialización y a la Declaración de Pótsdam.

Como no se ha recibido contestación a este telegrama, es imposible incluir en el presente informe un estudio íntegro de la economía alemana en relación con las de los demás países europeos.

Los Subcomités dieron comienzo a sus trabajos el 5 de agosto de 1946, y con fecha 10 del mismo mes presentaron sus informes a la Subcomisión reunida en pleno. La situación de cada país sometido a estudio fué analizada por dos Relatores, uno de los cuales era representante del país interesado. Debido a la falta de documentación, los Subcomités se vieron en la imposibilidad de presentar informes sobre los países no miembros en el breve lapso de que disponían y, por lo tanto, se recomendó a la Secretaría que solicitase los datos indispensables para este fin.

Terminados estos informes, se crearon tres misiones investigadoras con objeto de que se pudiesen en contacto con las autoridades competentes encargadas de la reconstrucción y de los problemas afines y recopilasen información adicional o complementaria durante sus visitas a ciertos países del occidente, oriente y sur de Europa, que dirigieron invitaciones en este sentido a la Subcomisión. Cada una de las misiones investigadoras contaba con el auxilio de un miembro de la Secretaría.

La misión investigadora en Europa occidental se formó con los representantes de Checoslovaquia, Estados Unidos de América, Países Bajos, Perú y Reino Unido, presididos por el representante de Checoslovaquia. Partió de Londres el 12 de agosto, y regresó a la capital inglesa el 25 del mismo mes, después de recorrer Francia, Bélgica, Luxemburgo y los Países Bajos.

La misión investigadora en Europa oriental se compuso de los representantes de Canadá, Checoslovaquia, Estados Unidos de América, Grecia, Noruega, Polonia, Reino Unido y República Socialista Soviética de Ucrania, presididos por el representante de Francia. Partió de Londres el 11 de agosto, visitó Checoslovaquia y Polonia y regresó a la ciudad británica el 26 de agosto.

La misión investigadora en Europa meridional, integrada por los representantes de Estados Unidos de América, Francia, Grecia, Reino Unido y Yugoslavia, presididos por el representante de Francia, partió de Londres el 16 de agosto y después de visitar Grecia y Yugoslavia, regresó a la misma ciudad el 2 de septiembre.

Los viajes efectuados por las misiones investigadoras resultaron sumamente fructíferos. No sólo revistió importancia el hecho de observar de cerca las condiciones y las dificultades por que atravesaban los países devastados, sino que se entablaron valiosas relaciones con las más altas autoridades, así como con los expertos directamente interesados en la reconstrucción económica y los problemas afines. Así fué posible formar un cuadro de conjunto y al día y recoger un vasto acervo de información totalmente nueva, con referencia particular a los proyectos de reconstrucción y desarrollo.

El Grupo de Trabajo, después del regreso de las misiones investigadoras, abordó la fase final de sus actividades, o sea, el examen y coordinación de la información reunida, su análisis por países y temas y la redacción de recomendaciones. Se nombró un Comité de Redacción encargado de dirigir esta tarea, compuesto por los representantes de Bélgica, Checoslovaquia, China, Estados Unidos de América, Francia, Reino Unido y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

El Comité de Redacción inició sus trabajos el 26 de agosto y el 6 de septiembre presentó a la Subcomisión las primeras partes de su informe. Como anexos, se adjuntan al presente informe los informes preparados por los Subcomités de Europa occidental, Europa oriental y Europa meridional y Africa.

Capítulo II

LA SITUACION ACTUAL DE EUROPA¹

I. INTRODUCCIÓN

Las consecuencias económicas de la segunda guerra mundial tienen sus raíces en condiciones que existían mucho antes de que estallasen las hostilidades. La adaptación de un vasto sector de la economía europea a los fines de la máquina bélica alemana modificó la corriente del comercio, dislocó los mercados financieros, provocó la inflación, agotó los recursos en capital y existencias y tergiversó la producción industrial. Como consecuencia de esta devastación económica organizada sobrevino el hambre, la migración en masa y la

aterradora destrucción provocada por la misma guerra.

Gradualmente va apareciendo con trazos más firmes el cuadro de devastación y dislocación provocado en toda Europa. Los países devastados del Continente sufrieron pérdidas enormes en hombres y millones de los que sobrevivieron se encuentran desnutridos y con una salud precaria. Al principiar el último verano, cien millones de personas se alimentaban en Europa con 1.500 calorías o menos, nivel de alimentación extremadamente nocivo para la salud y en el que la capacidad de trabajo disminuye o se destruye con gran rapidez. Otros cuarenta millones de personas vivían con un régimen alimenticio que oscilaba entre 1.500 y 2.000 calorías. Estas personas también carecían de vivienda, menaje de casa, herramientas, ropa y calzado. Millares de jóvenes de uno

¹ Al analizar los cuadros y cifras reproducidos en todo el informe, se observará que, debido a la falta de tiempo, ha sido imposible comprobar la exactitud de todas las estadísticas. Numerosas cifras presentadas a la Subcomisión son cálculos preliminares, que serán sustituidas por datos más recientes.

y otro sexo no han recibido ninguna preparación técnica, pues han sido aniquiladas las generaciones que podrían habérsela proporcionado.

Si la falta de mano de obra es acentuada, aún resulta más grave la de energía indispensable para las fábricas y los transportes. Aun durante el último mes de junio, un año después de la liberación, la producción total de carbón de todos los países productores de Europa, incluido el occidente de Alemania, era aproximadamente del 72 por ciento del promedio registrado antes de la guerra (sin incluir la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, país en donde la producción de carbón es muy superior a la de 1940). La producción es inferior a la de antes de la contienda debido a que ha bajado el rendimiento del trabajador. En numerosos lugares este hecho se debe a que los mineros están mal alimentados, el número de trabajadores contratados para prestar sus servicios en las minas es menor y, por último, la maquinaria ha sido destruída o forzada a funcionar más allá de su capacidad.

Todos los países devastados han tenido graves dificultades de transportes, que aun no están solucionadas. Durante muchos meses, las pérdidas de

locomotoras y buenos vagones de carga paralizaron los transportes; en el futuro, por muchos años, los puentes, las estaciones, las vías y obras y los sistemas de señales necesitarán trabajos de reconstrucción y reparación, antes de que se normalicen los transportes continentales. A pesar de estas dificultades, en numerosos países se ha logrado un progreso considerable. Por múltiples razones, el tráfico en los grandes ríos de Europa acusa un marcado retraso en comparación con los avances realizados en otros medios de transporte.

Al cesar las hostilidades, en vastas regiones de Europa la industria se encontraba casi paralizada. Inmediatamente después de la liberación, cuando se encontraba en su punto más bajo, la producción industrial alcanzaba menos del 20 por ciento de la producción de anteguerra en Francia, Bélgica, Grecia, Países Bajos, Polonia y Yugoslavia. Un año más tarde, se produjo en muchos países una marcada mejoría.

El ritmo variable de la recuperación en diferentes países, comparado con el de algunos otros situados fuera de Europa, se indica en el cuadro siguiente (Extracto tomado del *League of Nations Monthly Bulletin of Statistics*, agosto de 1946):

INDICE GENERAL DE LA PRODUCCION INDUSTRIAL*
(1939 = 100)

| País | Promedio | 1945 | | | 1946 | | | |
|----------------|----------|------|----------|------|------|----------|------|-------|
| | | Feb. | Julio | Dic. | Feb. | Abril | Mayo | Junio |
| Bélgica | 35 | 17 | 33 | 58 | 69 | 75 | 78 | — |
| Canadá | 217 | 228 | 218 | 185 | 179 | 188 | 180 | 170 |
| Dinamarca | 73 | 77 | 65 | 82 | 89 | 88 | 72 | 90 |
| Estados Unidos | 186 | 217 | 193 | 150 | 139 | 151 | 147 | 156 |
| Finlandia | 51 | 41 | 51 | 55 | 59 | 91 marzo | — | — |
| Francia | — | — | 44 agos. | 63 | 73 | — | — | — |
| Noruega | 65 | 68 | 43 | 74 | 91 | 94 | 98 | — |
| Suecia | 85 | 71 | 93 | 101 | 102 | 103 | 104 | 103 |

* Se calcula que la producción industrial general de Polonia es en la actualidad el 71 por ciento de la de anteguerra, mientras que en los Países Bajos es el 62 por ciento. Los informes para cada país contienen estadísticas de producción más recientes en relación con cada industria. Las cifras correspondientes a Canadá, Dinamarca, Estados Unidos de América, Finlandia y Noruega se han ajustado para tener en cuenta las variaciones estacionales.

En 1945, la producción agrícola de toda Europa descendió a menos del 60 por ciento de la producción de la anteguerra, mientras que la producción de carne y otros productos ganaderos descendió a un nivel aun más bajo. Durante el otoño de 1945, la cosecha de granos panificables en el continente europeo (sin incluir la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas), apenas fué de 31 millones de toneladas, comparado con un promedio de 59 millones registrado antes de la contienda. De conformidad con cálculos, que la Subcomisión no ha tenido tiempo de comprobar, se espera que en 1946 la cosecha total de cereales en Europa sea aproximadamente el 80 por ciento de las cosechas de la anteguerra, pero en la mayoría de los países devastados sólo alcanzará el 60 por ciento.

Esta recuperación parcial, tanto en la industria como en la agricultura, se debe ante todo a los esfuerzos de los pueblos de Europa que, a pesar de la desnutrición y la fatiga, han realizado un supremo esfuerzo para vencer las dificultades.

La ayuda suministrada por la UNRRA en algunas de las zonas más devastadas ha revestido importancia decisiva para impedir el hambre y

para fomentar las primeras medidas de la rehabilitación. Las remesas efectuadas por la UNRRA a los países europeos sumaban hasta fines de junio de 1946 un total de 11.600.000 toneladas, de cuya cantidad 5.300.000 eran alimentos y 3.900.000 equipo industrial. Los implementos agrícolas ascendían casi a 800.000 toneladas, mientras que la ropa, los productos textiles y el calzado sumaban 300.000 toneladas. El valor total de los embarques previstos hasta el 31 de diciembre de 1946 es de 2,400 millones de dólares (EE.UU.), de cuya cantidad Polonia recibirá 474 millones, Yugoslavia 429 millones, Grecia 358 millones, Checoslovaquia 270 millones, Ucrania y Bielorrusia 250 millones, e Italia 425 millones. Para fines de junio de 1946, se había embarcado el 63 por ciento de este total.

Hay una necesidad apremiante de importar las materias primas y el equipo indispensable para producir mercaderías que requieren con urgencia las economías nacionales con objeto de obtener divisas, sin las cuales es imposible que se consiga el resurgimiento del comercio internacional. Numerosos países necesitan créditos extranjeros para pagar esas importaciones. En 1946 fueron de

suma utilidad los cuantiosos créditos otorgados por los Estados Unidos de América, así como por Canadá, Suecia, Suiza y Reino Unido.

Los países devastados pugnan por restaurar el comercio internacional, por medio de operaciones bilaterales de trueque o compensación, complementadas con pequeños créditos. Estos métodos, más o menos afines al trueque, no han podido evitarse, dado el desequilibrio de las monedas, la ausencia de relaciones fijas entre los precios y los costos, y los transportes inadecuados que restringen el alcance y el volumen de las entregas. En numerosos casos, no ha existido ninguna otra alternativa práctica para sustituir estos métodos bilaterales a corto plazo de reconstruir el comercio. Sin embargo, según se indica en los informes correspondientes a cada país, la mayoría de los Gobiernos insisten en que esos métodos no deben ser más que expedientes temporales.

En el Convenio sobre Nivel de Industrialización, las Potencias ocupantes determinaron la magnitud y el carácter de la economía alemana. Este Convenio implica una transformación metódica de las relaciones económicas entre Alemania y el resto de Europa y, en último análisis, de la estructura económica europea. La formulación de planes sobre las relaciones económicas entre Europa y Alemania y sobre la reconstrucción y desarrollo económicos del resto de Europa, en armonía con la Declaración de Pótsdam y con el Convenio sobre Nivel de Industrialización, constituye una tarea de inmensa importancia.

La inflación monetaria no es el menos desgraciado de los legados de la dominación alemana y de la devastación que trajo consigo. En todos los países se realizan grandes esfuerzos para impedir el aumento de salarios y de precios, para estabilizar el nivel de los precios y para restablecer y estabilizar la libre convertibilidad de sus monedas. En cuanto lo permite el Convenio Constitutivo del Fondo Monetario Internacional, este organismo debiera auxiliarlos a alcanzar tal fin. Sin un retorno progresivo a los cambios multilaterales sin discriminación que todos los países desean restablecer, la ayuda que Europa recibe en la actualidad de los organismos internacionales sólo contribuirá en parte a fomentar la reconstrucción.

Resumiendo, es evidente que Europa ha realizado grandes progresos para lograr su recuperación, sin embargo, aun existen deficiencias que no puede corregir cada país o Europa sola y que requieren la colaboración internacional. En las páginas siguientes se describe con más detalle el grado de reconstrucción logrado en Europa y sus necesidades todavía insatisfechas, a fin de preparar dicha colaboración internacional.

2. MANO DE OBRA

La situación general que prevalece en la actualidad en Europa con respecto a la mano de obra, parece ser aproximadamente la siguiente:

1. Aunque todavía es inferior al nivel existente antes de la guerra, la producción en los países industrializados del occidente y norte de Europa y de Checoslovaquia, con excepción de los Países Bajos, empieza ya a sentir una falta general de mano de obra. Debida en gran parte a una grave disminución de la productividad de la mano de obra industrial comparada con la de la anteguerra,

esta escasez puede atribuirse a múltiples factores, siendo los más importantes el desgaste del equipo, la pérdida de la habilidad industrial y los efectos acumulados de cerca de seis años de desnutrición. También puede ser una causa parcial de esta situación la costumbre de disminuir el ritmo del trabajo, desarrollada durante la ocupación alemana.

Además, la ocupación provocó en algunos de estos países un aumento anormal del número de personas que se dedican a los servicios de distribución, de donde resulta una reducción en la fuerza industrial de trabajo. No obstante, es de esperar que esta dificultad desaparezca gradualmente.

En este grupo de países, Bélgica es el más directamente afectado, en sus esfuerzos para lograr una rápida reconstrucción, por esta falta general de mano de obra, que únicamente puede subsanarse importando trabajadores e incrementando la productividad mediante inversiones de capital.

La situación de la mano de obra ha mejorado sensiblemente en Francia con la utilización de 670.000 prisioneros de guerra. Sin embargo, tan pronto como su producción industrial llegue del 90 al 100 por ciento de la anteguerra, Francia se encontrará en una situación análoga a la de Bélgica, aunque en Francia será posible, en los próximos años, transferir trabajadores agrícolas a la industria. No obstante, es probable que se requiera una inmigración en gran escala si se desea elevar el nivel de la producción industrial muy por encima del obtenido en la anteguerra.

Aunque Checoslovaquia todavía no padece una falta general de mano de obra, las disposiciones del plan bienal del Gobierno checoslovaco revelan que quizá tropiece con graves dificultades para satisfacer las necesidades de mano de obra, tanto en la agricultura como en la industria.

2. En Noruega y los Países Bajos, pero especialmente en Dinamarca y quizá en otros países, existe algún desempleo "localizado" en las industrias de exportación, que trabajan a capacidad reducida, debido a que todavía no han resurgido los mercados extranjeros.

3. En Polonia, Grecia y Yugoslavia (y parece ser que también en Rumania y Hungría) persisten aún los fenómenos de exceso de población agrícola registrados en la anteguerra. Por ejemplo, se calcula que en Grecia podría mantenerse el nivel de la producción agrícola de la anteguerra, sin recurrir a una amplia mecanización de la agricultura, con sólo el 50 por ciento de la actual población rural. A este respecto, en Yugoslavia el exceso de población campesina se estima en unos 3 millones de almas, mientras que en Polonia se establece entre 3 y 4 millones. Estos excedentes constituyen una reserva potencial de mano de obra para la expansión industrial, siempre que puedan vencerse las dificultades que plantea su desplazamiento.

4. En Polonia, la situación de la mano de obra es única. La guerra y las modificaciones territoriales redujeron la población del país de 35 a 24 millones de seres. El exterminio casi total de la población israelita desorganizó el sistema de distribución, mientras que las migraciones efectuadas durante el conflicto afectaron en uno u otro momento, de una tercera parte a la mitad de la población; también han provocado dificultades de

mano de obra al desplazar a trabajadores que no siempre pueden ser devueltos con facilidad a sus antiguas ocupaciones. Como consecuencia, Polonia padece hasta cierto punto una falta general de mano de obra industrial y una crítica escasez de ciertas clases de obreros calificados. Las inversiones de capital, que elevarán la productividad, y el traslado a la industria de parte del excedente de población rural, subsanarán paulatinamente la escasez general de mano de obra.

5. En Italia, el problema del exceso de población que existía en la anteguerra, se ha agravado en la actualidad por el escaso nivel de la producción industrial, que ha tenido como consecuencia un excedente en la población agrícola así como un gran desempleo parcial urbano y a veces total. Aun cuando la producción industrial alcanza o supera el nivel de anteguerra, existe un considerable excedente de mano de obra, parte del cual pudiera desviarse hacia los países industrializados de Europa occidental. Asimismo, en Alemania existe desempleo urbano, tanto parcial como total, y puede esperarse que en los próximos años continúe habiendo un importante excedente de mano de obra industrial.

6. En casi todos los países de Europa hay escasez de obreros calificados, especialmente en la industria de la construcción; pero desde el punto de vista del desarrollo económico, el problema más serio es el de la escasez de personal con conocimientos directivos, técnicos, capataces y obreros industriales calificados. Durante la guerra, la juventud apenas recibió una escasa formación industrial, mientras que, por otra parte, en los países ocupados, grandes grupos de trabajadores calificados perdieron su habilidad profesional debido a la movilización o porque se les obligó a trabajar, en sus propios países o en países extraños, en actividades distintas de sus ocupaciones habituales.

3. ALIMENTACIÓN Y AGRICULTURA

Antes de la guerra, el continente europeo importaba de ultramar menos del 10 por ciento de sus productos alimenticios. Sin embargo, durante la contienda, la producción descendió, los transportes continentales de Europa se complicaron y no se pudo sostener el nivel de consumo. Resultaron principalmente afectados aquellos países donde la lucha fué más intensa y prolongada.

Al terminar la guerra, las superficies cultivadas habían disminuído en la mayoría de los países y en todos ellos las cosechas eran inferiores a las normales. Esto se debió en parte a la falta de fertilizantes y de abono natural, la cual trajo como consecuencia una menor fertilidad del suelo. Otros factores causantes del descenso de la producción son la pérdida de mano de obra debida a la movilización y la deportación forzosa de trabajadores del campo, a la vez que la escasez de semillas, insecticidas, cordelería, productos veterinarios, maquinaria agrícola y animales de tiro. Los efectos acumulativos de cinco años de empobrecimiento de la agricultura provocaron en 1945 y 1946 un déficit de alimentos en toda Europa. En consecuencia, las reservas de productos alimenticios acumuladas fuera de Europa durante el conflicto resultaron insuficientes para atender las necesidades.

Además, toda la región del Mediterráneo, incluidas el África del norte y Europa meridional, sufrió en 1945 una sequía sin precedentes. En Bélgica, Francia, Grecia, Luxemburgo, Países Bajos, Austria, Alemania e Italia, la cosecha de cereales panificables en 1945 sólo tuvo del 45 al 60 por ciento del rendimiento de la anteguerra; en Yugoslavia fué del 35 por ciento; en Hungría de menos del 30 por ciento; y en los territorios alemanes cedidos a Polonia, donde las condiciones eran en extremo desfavorables, no llegó al 20 por ciento.¹ En numerosas regiones de Europa oriental, fueron destruídas poblaciones enteras y se dejó sin cultivar la tierra, mientras que, por otra parte, la requisita o destrucción de caballos y bueyes privó a vastas regiones de suficientes animales de tiro para cultivar la tierra.

Cereales panificables

Durante la temporada de 1944-1945, las zonas sembradas de cereales panificables (trigo y centeno), representaron una superficie inferior en cerca del 23 por ciento al promedio alcanzado antes de la guerra. En esta superficie reducida, las cosechas fueron un 25 por ciento menores que las normales, debido en parte a la insuficiencia de los cultivos y a la sequía registrada en Europa meridional.

En el otoño de 1945, la cosecha de cereales panificables, sin incluir la de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, apenas alcanzó a 31 millones de toneladas, cifra que se compara desfavorablemente con el promedio de 59 millones de toneladas registrado antes de la guerra. Europa importaba con anterioridad al conflicto 3.700.000 toneladas de cereales panificables, pero, a pesar de que durante la temporada de 1945-1946 se importaron 15.600.000 toneladas, se calculó que el total de abastecimientos era un 25 por ciento más bajo que antes de la guerra.

De acuerdo con los informes preliminares, puede esperarse que en 1946 las cosechas de trigo superen considerablemente las de 1945. En general, las condiciones atmosféricas han sido favorables y han aumentado los suministros de abonos. Se espera que la cosecha total de cereales en Europa llegue a ser aproximadamente de un 80 por ciento de la cifra anterior a la guerra. La abundancia de las cosechas en los países danubianos permite creer con fundamento que se contará con un importante excedente de trigo en los Balcanes; en un cálculo previo se fija este excedente en 500.000 toneladas. Sin embargo, este excedente quizá no esté a disposición de los países de Europa occidental y central. El Grupo Mixto de Trabajo² ha calculado provisionalmente que las necesidades de Europa en 1946-1947 quedarán cubiertas con la importación de ultramar de un poco más de 12 millones de toneladas de cereales panificables. La Subcomisión no ha caculado ni las necesidades mínimas, ni la base que sirvió para hacer el cálculo expuesto.

¹ Véase el cuadro: "Índice del volumen de las cosechas en 1945 y previsiones para 1946", página 8.

² Este grupo estaba compuesto por los representantes del Reino Unido, de los Estados Unidos y de la UNRRA; siempre que lo exigen las circunstancias, se invita a participar a los representantes de los países que son objeto del informe.

INDICE DEL VOLUMEN DE LAS COSECHAS EN 1945 Y PREVISIONES PARA 1946*
(1935-1938=100)

| Países | Cereales Panificables | | Cereales Forrajeros | | Papás | | Remolacha |
|----------------|-----------------------|------|---------------------|------|-------|------|-----------|
| | 1945 | 1946 | 1945 | 1946 | 1945 | 1946 | 1945 |
| Alemania | 57 | 63 | 62 | — | 66 | 81 | — |
| Austria | 49 | 60 | 29 | — | 47 | 72 | 10 |
| Bélgica | 53 | 72 | 63 | 84 | 39 | 62 | 75 |
| Bulgaria | 77 | 75 | 74 | 80 | 217 | 237 | 18 |
| Checoslovaquia | 68 | 89 | 59 | 80 | 58 | 71 | 61 |
| Dinamarca | 93 | 92 | 103 | 107 | 121 | 141 | — |
| Finlandia | 67 | 69 | 61 | 63 | 66 | 94 | 50 |
| Francia | 53 | 73 | 55 | 64 | 49 | 57 | 49 |
| Grecia | 51 | 85 | 48 | 84 | 79 | 87 | — |
| Hungría | 29 | 57 | 76 | 78 | 94 | 104 | 22 |
| Italia | 57 | 76 | 53 | 76 | 89 | 84 | 15 |
| Luxemburgo | 57 | 78 | 82 | — | 55 | — | — |
| Noruega | 114 | 129 | 74 | 81 | 115 | 111 | — |
| Países Bajos | 47 | 83 | 67 | 118 | 97 | 123 | 31 |
| Reino Unido | 135 | — | 193 | — | 188 | — | 110 |
| Yugoeslavia | 35 | 68 | 67 | — | 60 | 76 | 79 |

* Fuente: Grupo Mixto de Trabajo para el suministro de productos alimenticios a Europa y Conferencia Especial sobre el suministro de cereales a Europa, Londres, abril de 1946.

Ganado

La disminución del número de animales vivos particularmente el ganado porcino y las aves de corral fué enorme en todos los países ocupados por el enemigo. En 1945, el número de porcinos

era inferior a la mitad de la cifra correspondiente a la anteguerra. En las regiones más devastadas, se necesitarán muchos años para reponer las pérdidas de ganado equino y bovino y alcanzar el nivel anterior a la contienda, aun en el caso de que consigan reproductores seleccionados.

INDICE DEL GANADO PARA 1945*
(Promedio en 1935-1938=100)

| Países | Equino | Bovino | Porcino |
|----------------|--------|--------|---------|
| Austria | 106 | 87 | 36 |
| Bélgica | 111 | 93 | 60 |
| Bulgaria | 92 | 70 | 63 |
| Checoslovaquia | 90 | 88 | 64 |
| Dinamarca | 115 | 102 | 52 |
| Francia | 72 | 91 | 62 |
| Grecia | 64 | 59 | 49 |
| Hungría | 34 | 37 | 32 |
| Italia | 79 | 85 | 74 |
| Luxemburgo | 87 | 101 | 59 |
| Noruega | 111 | 91 | 41 |
| Países Bajos | 116 | 84 | 50 |
| Polonia | 31 | 31 | 14 |
| Reino Unido | 78 | 108 | 49 |
| Rumania | 56 | 86 | 50 |
| Yugoeslavia | 43 | 46 | 47 |

* Fuente: Grupo Mixto de Trabajo para el suministro de productos alimenticios a Europa.

Aceites y grasas

La producción europea de 1945, que ascendió a 2.500.000 toneladas, fué inferior en un 40 por ciento a la de la anteguerra, mientras que las importaciones sólo alcanzaron 600.000 toneladas, cantidad que se compara desfavorablemente con la de 2.250.000 toneladas de antes de la guerra. Calculándose la producción de 1946-1947 en el 75 por ciento aproximadamente de la anteguerra, y las importaciones previsibles en menos de la mitad del promedio anterior a la guerra, es probable que durante la próxima temporada continúe dejándose sentir una grave escasez de grasas.

Suministro de productos alimenticios

En numerosos países, el consumo de comestibles descendió hasta niveles casi de hambre. En ciertas regiones, durante la primavera y principios del verano de 1946, la población subsistía con un régimen alimenticio inferior a 1.000 calorías, o sea una tercera parte de las necesidades normales.

A continuación se reproducen las cifras comparadas del consumo de productos alimenticios por la población no campesina de algunos países. No se dispone de cifras referentes a algunos otros, donde se sabe que las condiciones son aún peores.

CONSUMO DE PRODUCTOS ALIMENTICIOS*
Promedio diario de calorías por habitante entre la población no agrícola

| País | Anteguerra | 1944 | 1945 | 1946 |
|----------------|------------|------------------|-------|---------------|
| | | Tercer trimestre | Julio | Mayo |
| Bélgica | 2.870 | 1.660 | 2.145 | 1.975 |
| Checoslovaquia | 2.710 | 1.860 | — | 1.930 |
| Dinamarca | 3.270 | 2.950 | 2.850 | 2.850 (Abril) |
| Francia | 3.020 | 1.680 | 1.670 | 1.800 |
| Luxemburgo | 2.900 | 2.000 | 2.100 | 2.300 (Abril) |
| Noruega | 3.130 | 2.050 | 1.900 | 2.490 |
| Países Bajos | 2.890 | 1.800 | 2.160 | 2.190 |
| Reino Unido | 3.000 | 3.000 | 2.900 | 2.850 |

* Fuente: *Statistical Bulletin*, julio de 1946, publicado por el Comité Económico de Emergencia para Europa.

Estas cifras representan promedios y no indican la desigual distribución entre grupos y regiones diferentes. También hay que hacer constar que en muchos de los países citados, el contenido calórico de los productos alimenticios disponibles presenta graves deficiencias en proteínas y grasas.

Se han hecho cálculos provisionales para el período 1946-1947 sobre el valor calórico de los suministros locales de productos alimenticios procedentes de las próximas cosechas. Es especialmente digna de nota la mejoría que se espera en alguno de los países más devastados de Europa oriental; pero nunca se insistirá bastante en que estos cálculos se fundan necesariamente en previsiones inciertas.

SUMINISTRO DE PRODUCTOS ALIMENTICIOS DE ORIGEN NACIONAL (1946-1947)¹

| Grupos de Países | Calorías diarias por habitante |
|--|--------------------------------|
| 1. Dinamarca, Suecia y Hungría | más de 2.800 |
| 2. Checoslovaquia, Rumania, Bulgaria y Yugoslavia . . . | 2.300-2.800 |
| 3. Francia, Países Bajos, España y Suiza | 1.900-2.200 |
| 4. Finlandia, Alemania e Italia | 1.600-1.900 |
| 5. Bélgica, Grecia, Noruega, Austria y Polonia | menos de 1.600 |

Conclusiones

Una de las necesidades más apremiantes en todas las regiones devastadas es la de obtener abonos en cantidades suficientes. Las asignaciones para el período 1946-1947 resultan adecuadas para Europa occidental, pero son demasiado reducidas para Europa oriental. En las previsiones formuladas por la UNRRA para el año de 1947, puede verse una indicación acerca de la artificial situación relativa a los abonos. Los países que recibían ayuda de la UNRRA necesitaban 1.345.000 toneladas de fosfatos, de cuya cantidad sólo fue posible asignar 1.110.000 toneladas, además de 30.000 toneladas de ácido fosfórico. Las necesidades en abonos nitrogenados ascienden a 396.000 toneladas, de las cuales se han facilitado 288.000 toneladas para su distribución. La demanda de potasa (K₂O), que era de 196.000 toneladas, quedó completamente cubierta, suministrando Alemania el 90 por ciento de esta cifra. Por estas asignaciones se observará que puede cubrirse por

¹ Existen ciertas discrepancias entre las cifras de este cuadro y las que aparecen en los informes por países aislados, que figuran en el apéndice. Estas cifras fueron facilitadas por el Ministerio de Agricultura del Reino Unido, basándose en cálculos procedentes de la UNRRA y otras fuentes.

lo menos el 70 por ciento de las necesidades mínimas de estos países.

Los países europeos también necesitan con urgencia buenas semillas, reproductores seleccionados y maquinaria agrícola, especialmente tractores. Asimismo escasean los forrajes y los productos alimenticios para el ganado.

La producción agrícola de Europa podría aumentarse considerablemente si se concentrara la atención en los problemas siguientes:

1. Aumento de la tracción animal, en especial en los países de Europa oriental.
2. Cantidad y calidad de las semillas.
3. Empleo intensificado de los abonos artificiales.
4. Mejora del ganado reproductor.
5. Mecanización, especialmente en los países de Europa oriental.
6. Especialización de cultivos, cuando lo permitan las condiciones.

4. COMBUSTIBLES Y ENERGÍA

Carbón

Entre las necesidades que padece Europa ocupa lugar preferente por orden de prioridad, el retorno al nivel de producción de carbón que existía antes de la guerra. Se necesita con urgencia mayor cantidad de carbón para los transportes ferroviarios, fluviales y marítimos, para el resurgimiento industrial, para el consumo doméstico y como materia prima para fabricar ciertos productos químicos.

Desde que terminó la guerra, se han hecho grandes esfuerzos para restablecer la producción, pero aun, sumando las importaciones procedentes de los Estados Unidos de América, los suministros no han bastado ni siquiera para satisfacer las necesidades esenciales. En julio de 1945, la producción combinada de Alemania, Bélgica, Checoslovaquia, Francia, Países Bajos, Polonia y el Reino Unido alcanzó el 57 por ciento de la producción combinada anterior a la contienda y en julio de 1946 fué del 72 por ciento. Sin incluir la producción del Reino Unido, país en donde el índice respectivo permaneció aproximadamente en el mismo nivel en ambas fechas, la producción europea, con excepción de la URSS, aumentó en doce meses del 42 por ciento, en julio de 1945, a más del 60 por ciento. Durante este lapso se duplicó ampliamente la producción en las zonas británica y francesa de Alemania, pero en julio de 1946, la producción de antracita de las minas del Ruhr y del Sarre ascendió

apenas al 43 por ciento de la cifra de la anteguerra.

Entre los principales obstáculos con que se tropieza para aumentar la producción, se destaca en primer lugar la escasez de mineros calificados. Millares de mineros fueron llevados desde los países ocupados para trabajar en Alemania y puede decirse que en ningún país beligerante se enseñó a nuevos aspirantes a mineros. En segundo lugar, en todos los países se ha registrado un descenso en el rendimiento individual, debido en parte a la desnutrición y al tiempo que pierden los mineros a fin de buscar alimentos. En tercer lugar, se han descuidado mucho los trabajos de conservación y falta maquinaria y equipo para compensar las pérdidas sufridas durante la guerra. Por último, existen diversos factores que restringen los transportes de carbón por ferrocarril, carretera y vías de navegación interior.

Parece que será imposible aumentar la producción de Europa occidental, si no mejora el suministro de productos alimenticios, la contratación de trabajadores, el equipo minero y el material de transporte. Es probable que el principal obstáculo sea a la larga la falta de trabajadores con experiencia profesional.

En junio de 1946, la producción de antracita en Checoslovaquia fué aproximadamente del 80 por ciento del promedio mensual obtenido en 1938. En Polonia, la producción de carbón, en el interior de sus nuevas fronteras resultó superior en un 12 por ciento a la producción de este país en 1938, aunque su capacidad potencial es de más del doble de la correspondiente a 1938. Sin embargo, para aumentar e incluso para mantener la producción actual, es indispensable mejorar las raciones alimenticias, el equipo minero y los medios de transporte.

PRODUCCIÓN E IMPORTACIÓN ACTUALES DE CARBÓN EN EUROPA
COMPARADAS CON LAS DE LA ANTEGUERRA*

| Países | Producción de antracita julio de 1946 | | Importaciones de combustibles sólidos julio de 1946 | |
|-------------------------------------|--|--|---|--|
| | Millares de toneladas métricas | % del prome- dio mensual de la anteguerra | Millares de toneladas métricas | % del prome- dio mensual de la anteguerra |
| Alemania Occidental | 4.871 | 43 | — | — |
| Bélgica | 1.824 | 77 | 255 | 49 |
| Checoslovaquia (junio) | 1.040 | 77 | — | — |
| Dinamarca | — | — | 346 | 73 |
| Finlandia (junio) | — | — | 106 | 90 |
| Francia | 4.115 | 106 | 999 | 50 |
| Italia (Cerdeña) | 93 | 90 | 467 | 42 |
| Luxemburgo | — | — | 184 | 72 |
| Noruega (promedio de junio y julio) | — | — | 208 | 80 |
| Países Bajos | 774 | 70 | 442 | 63 |
| Polonia (junio) | 3.530 | 112 | — | — |
| Reino Unido (junio) | 3.584 | 82 | — | — |
| Suecia | — | — | 302 | 46 |
| Suiza | — | — | 127 | 47 |

* Fuente: Organización Europea del Carbón y Sociedad de las Naciones.

Durante los últimos doce meses, los Estados Unidos de América han enviado a Europa cantidades de carbón cada vez más cuantiosas, con una sola interrupción debida a las recientes huelgas; sin embargo, a partir de julio de 1946 no es probable que las exportaciones alcancen un promedio superior a 1.900.000 toneladas mensuales.

La disminución de la producción en el Reino Unido, causada por la guerra, incluso la de carbón de pañol, ha tenido como consecuencia la reducción de las exportaciones a menos del 15 por ciento del nivel registrado ante la guerra. Se espera que durante algún tiempo las exportaciones a catorce países europeos sólo arrojen como promedio mensual aproximado la cifra de 50.000 toneladas.

En mayo de 1946 se celebró en París una importante conferencia para discutir los problemas resultantes de la escasez de carbón, en la que estuvieron representadas diecinueve naciones y seis organizaciones internacionales. Los cálculos sobre la escasez durante los doce meses siguientes fluctuaron desde 17 hasta 42 millones de toneladas, lo que representa un déficit que oscila entre el 25 y el 45 por ciento de las necesidades. En esta conferencia se llegó a la conclusión de

que la falta de carbón en Europa revestía tal carácter que dificultaría gravemente la recuperación económica y provocaría un desempleo general, a menos que los Gobiernos, tanto aislada como colectivamente, adoptaran medidas para remediar la situación. La conferencia recomendó las medidas siguientes:

1. Asegurar una alimentación adecuada para los mineros, en particular para aquéllos que trabajan en el interior de las minas.
2. Conceder alicientes especiales para facilitar la contratación de mano de obra.
3. Otorgar prioridad especial a la fabricación y distribución del equipo y los suministros necesarios para explotar las minas.
4. Mejorar los medios de transporte del carbón.

Petróleo crudo y gasolina

Con excepción de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Europa tiene muy pocos campos petrolíferos. Antes de la guerra, su producción de petróleo crudo (un 80 por ciento de la cual procedía de los pozos rumanos) era inferior al 5 por ciento de la producción total del mundo.

Durante la época anterior a la contienda, Europa importaba anualmente tanto petróleo crudo como producía, además de varios millones de toneladas de gasolina.

Apremiado para satisfacer las necesidades bélicas, el enemigo explotó los recursos de países productores de orden secundario, como Albania, Austria, Hungría y Yugoslavia, de lo que resultó una rápida expansión de la producción en cada uno de estos países. La producción petrolera, tanto en Alemania como en Polonia, aumentó durante la guerra, pero, por diversas razones, decayó considerablemente después de la liberación.

Aunque resulta difícil calcular con exactitud la producción de 1946, es probable que sea bastante inferior al nivel alcanzado antes de la guerra, por lo que se acentuará la dependencia normal de Europa de las importaciones de petróleo crudo y gasolina de otros continentes. La única fuente al alcance de varios países han sido los suministros de productos petrolíferos recibidos a través de la UNRRA.

Como la mayoría de los campos petrolíferos europeos en explotación se encuentran en Europa oriental y por el momento no exportan cantidades importantes de sus productos hacia el occidente, Europa occidental depende casi por completo de otras fuentes de suministro. La mayor parte de la producción rumana de productos petrolíferos refinados se exporta a la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas a título de reparaciones, y el resto se consume en Rumania o se exporta a otros países de Europa oriental. Asimismo, los campos petrolíferos de Austria y Hungría producen para el mercado de Europa oriental.

Energía eléctrica

En casi todos los países europeos ha aumentado notablemente la producción y uso de la electricidad, tanto desde la liberación como, en algunos casos, durante los años de lucha. Desgraciadamente no se dispone de estadísticas que indiquen a satisfacción qué porcentaje de electricidad se genera en centrales termoeléctricas o hidroeléctricas. Sin embargo, gran parte de la energía que se produce en Europa es termoeléctrica. La guerra restringió muchísimo la construcción de proyectos hidroeléctricos que requieren cuantiosas inversiones de capital.

Aunque la producción de energía eléctrica en la mayoría de los países es en la actualidad mayor que antes de la guerra, no serán suficientes ni las centrales ni las instalaciones actuales de Europa, fuera de Alemania, para satisfacer las futuras necesidades industriales. Por el momento, desde las diferentes zonas en que está dividida Alemania se envían cantidades insignificantes de energía eléctrica a países tales como Bélgica, Francia, Luxemburgo y Países Bajos; también se exporta energía eléctrica de Polonia a Checoslovaquia.

Existe una urgente necesidad de preparar proyectos internacionales, si se desea aumentar económicamente la capacidad hidroeléctrica del continente y efectuar una distribución racional de la energía eléctrica en toda Europa.

5. PRINCIPALES INDUSTRIAS

En el breve lapso de que dispuso la Subcomisión, le fué imposible realizar un estudio sobre las condiciones y perspectivas de todas las industrias europeas. Sin embargo, para determinar las

tendencias generales, se ha tratado de precisar las condiciones existentes en algunas de las "industrias clave", principalmente en la siderúrgica, de maquinaria y equipo, textil, peletera, de productos químicos y de la vivienda.

Materias primas

Hablando en sentido general, la falta de materias primas no constituye un obstáculo tan serio para la recuperación económica de Europa como la crítica escasez de carbón, maquinaria y, en algunos países, de mano de obra. En ciertos casos, esta deficiencia se debe a la escasez mundial, mientras que en otros ha de atribuirse a la falta de divisas extranjeras. No obstante los informes suministrados por los diversos países, así como las secciones finales de ese capítulo, indican que con frecuencia no se dispone de materiales como la madera, cueros, grasas y aceites industriales, plomo, zinc y estaño ni en los lugares ni en las cantidades que se necesitan. En repetidos casos, la escasez de algún producto determinado se debe a una deficiencia del suministro disponible a la vez que a la ausencia de créditos extranjeros, a la desorganización del comercio continental europeo y del comercio mundial y a las dificultades de transporte.

Como ejemplo puede citarse la seria escasez de madera, que en la actualidad dificulta los programas de reconstrucción en todos los países devastados de la Europa occidental, igual que en Polonia, Grecia, Reino Unido e Italia. Se calcula que sólo las necesidades de los países que son miembros del Comité Económico de Emergencia para Europa, ascienden al doble de los suministros visibles. Los alemanes hicieron talas excesivas en los bosques de los países ocupados y en algunos lugares los incendiaron, lo que ejerció efectos perjudiciales duraderos en los suministros de madera de Europa, especialmente en Checoslovaquia, Grecia, Noruega, Polonia, Yugoslavia y Austria. Se necesitarán muchos años para que se desarrollen las nuevas reservas forestales. Otro factor que influye en la situación actual, es que la escasez de carbón influye directamente sobre las existencias de madera para exportación en países como Suecia y Finlandia. Se han tomado medidas para conseguir que las asignaciones de carbón a estos dos países, sean proporcionales a sus compromisos para exportar determinadas cantidades de madera.

Los suministros totales de cueros sin curtir son de todo punto insuficientes para cubrir las necesidades de este producto. Esta escasez, unida a la situación que existe en relación con la importación de fibras textiles, se analizan en la sección "Textiles y cueros" del presente capítulo¹.

La escasez de brea, alquitrán y otros subproductos del carbón es consecuencia natural de la crítica escasez de este último. En la sección relativa a los productos químicos aparecen referencias a otros productos escasos.

Hierro y acero

En aquellos países que anteriormente eran exportadores de acero, las necesidades de la reconstrucción y las disposiciones del Acuerdo de Potsdam han aumentado el desequilibrio entre la oferta y la demanda. Por el momento es imposible predecir cuál será en el futuro la situación del acero en Europa. Los proyectos de desarrollo de algunos países, revelan que se prevé una expansión en la

¹ Véase la página 13.

producción de este metal. A fin de formarse una idea precisa acerca de las necesidades totales de Europa, a la vez que de los suministros de que puede disponerse, es imprescindible realizar un estudio más detenido de la situación.

Los índices sobre la producción de hierro en lingotes y de acero acusan una acentuada mejoría desde la liberación, pero en numerosos países la producción es aun mucho menor que antes de la guerra y no es de esperar un cambio favorable en un futuro inmediato. En realidad, es necesario fijar un objetivo más elevado que el nivel de la anteguerra si se quiere lograr una recuperación

considerable en todo el campo de la reconstrucción y renovación de equipo.

Como se desprende de los cuadros anteriores, la producción reducida de ciertos países se debe en parte a la carencia de mano de obra calificada, pero también al desgaste y deterioro de la maquinaria, que no se renueva desde antes de que estallara la guerra.

El factor que más gravemente retrasa la producción en Europa occidental, es la acentuada escasez de carbón, y, mientras no se haya eliminado este obstáculo, es difícil ver cómo podrá progresar satisfactoriamente la rehabilitación de la industria pesada europea.

INDICE DE LA PRODUCCIÓN DE HIERRO EN LINGOTES
1939 = 100

| Países | 1945 | 1946 | | | |
|---|-------|-------|------|-------|-------|
| | Enero | Enero | Mayo | Junio | Julio |
| Bélgica | 9 | 55 | 68 | 67 | 76 |
| Checoslovaquia | — | 41 | 60 | 59 | 60 |
| Estados Unidos de América | 168 | 90 | 77 | 125 | — |
| Francia | 5 | 31 | 41 | 43 | 49 |
| Luxemburgo | 7 | 50 | 71 | 73 | 81 |
| Polonia (fronteras de la preguerra: 1938) | — | 70 | 82 | — | — |
| Reino Unido | 83 | 94 | 99 | 99 | 95 |
| Suecia | 144 | 115 | 116 | 108 | — |

INDICE DE LA PRODUCCIÓN DE ACERO*
1939 = 100

| Países | 1945 | 1946 | | | |
|---|-------|-------|------|-------|-------|
| | Enero | Enero | Mayo | Junio | Julio |
| Bélgica | 4 | 59 | 69 | 70 | 78 |
| Checoslovaquia | — | 53 | 74 | 73 | 64 |
| Estados Unidos de América | 164 | 88 | 93 | 129 | 150 |
| Francia | 8 | 35 | 52 | 52 | 57 |
| Luxemburgo | 3 | 48 | 71 | 71 | 81 |
| Polonia (fronteras de la preguerra: 1938) | — | 77 | 81 | — | — |
| Reino Unido | 85 | 90 | 103 | 95 | 88 |
| Suecia | 102 | 108 | 113 | 94 | — |

* Fuente: *Statistical Bulletin* del Comité Económico de Emergencia para Europa y *Monthly Bulletin* de la Sociedad de las Naciones.

Maquinaria y equipo

Antes de la contienda, los Estados Unidos de América, el Reino Unido y Alemania eran los principales países exportadores de maquinaria, aunque otros países europeos también participaban en menor grado en el comercio de exportación. La destrucción y el mantenimiento insuficiente de las instalaciones fabriles existentes en Europa produjo una brecha que será sumamente difícil de llenar, tanto en lo que respecta a la futura producción como a la sustitución de la maquinaria. Toda la producción europea depende del suministro de maquinaria y equipo industrial, y, en numerosos casos, esta dependencia constituye ya un factor limitativo.

En la actualidad, son especialmente apremiantes las necesidades de rehabilitación y desarrollo, por las razones siguientes:

1. Por espacio de seis años se han utilizado las instalaciones existentes, sin efectuar las renovaciones indispensables y a menudo sin el suficiente mantenimiento.

2. Es necesario sustituir gran cantidad de equipo anticuado.

3. El proyectado aumento de la producción europea requerirá equipo de capital adicional, con objeto de ampliar la capacidad existente.

Para hacer frente a la demanda de equipo en el futuro cercano, sólo se cuenta con dos fuentes principales de abastecimiento: los Estados Unidos de América y el Reino Unido, aunque el Canadá, Suiza y Suecia contribuyen eficazmente para tal fin. Se necesitarán cuantiosas importaciones de equipo de capital para que Europa, en su conjunto, satisfaga sus futuras necesidades de maquinaria y equipo, pero esto exigirá bastante tiempo así como grandes créditos extranjeros, por lo que se refiere a algunos países. Aunque tanto en los Estados Unidos como en el Reino Unido las industrias han transformado rápidamente su producción de guerra a la de paz, la demanda de algunos tipos de equipo es tan crecida que no podrá satisfacerse en mucho tiempo.

Los principales factores que producen la escasez de maquinaria y equipo pueden resumirse en la forma siguiente:

1. La necesidad de divisas extranjeras, en forma de créditos para financiar las compras en el exterior.
2. La escasez de carbón que origina escasez de acero.
3. La falta de trabajadores calificados.
4. La dependencia de los mercados extranjeros para abastecerse de la maquinaria indispensable, y la demora en recibir estos suministros.
5. La escasez de piezas de repuesto de fabricación alemana.

Textiles y cueros

La escasez de ropa y calzado en la mayoría de los países europeos, especialmente durante el invierno de 1945-1946, provocó grandes penalidades. La contienda estranguló las importaciones de lana, algodón, cueros y curtientes que Europa recibía normalmente del hemisferio occidental y meridional. En la Europea sudoriental, sobre todo en Grecia y en algunas regiones de Polonia y Yugoslavia, la falta de ropa y viviendas constituyó, en un momento dado, una amenaza contra la existencia humana casi tan grave como la escasez de alimentos.

En el programa de la UNRRA que terminará a fines de 1946 se incluyen cerca de 450 millones de dólares en ropas, calzado, productos textiles y materias primas. Los embarques de algodón en rama ascenderán a 260.000 toneladas, mientras que los de lana sin cardar serán de 113.000 toneladas. Para fines del mes de junio se había embarcado entre el 60 y el 70 por ciento de estas cantidades. La lana sin cardar y el algodón en rama representan el 70 por ciento del programa total de embarques de ropas y textiles.

En varios países europeos se observa una marcada recuperación en la industria textil. A continuación aparecen algunos índices sobre la producción textil correspondiente a los últimos meses de 1946:

| | | 1939=100 ¹ |
|----------------|-----------|-----------------------|
| Bélgica | (abril) | 89 |
| Bulgaria | (abril) | 87 |
| Checoslovaquia | (agosto) | 40* |
| Francia | (febrero) | 70 |
| Polonia | (abril) | 33† 50** |
| Suecia | (mayo) | 99 |
| Yugoeslavia | (febrero) | 30-40 |

¹ Fuente: *League of Nations Statistical Bulletin*, e informes suministrados por cada país.

* Cifra aproximada ** Algodón † Lana

Sin embargo, existe una falta de piezas de repuesto y maquinaria para renovación, y numerosos países carecen de materias primas, en particular de hilados, lo que debe imputarse esencialmente a los problemas de reconversión planteados en los países exportadores, así como a las dificultades financieras y de transporte. También hay una crítica escasez de materiales auxiliares importantes, colorantes, productos acabados, jabón industrial, lanzaderas y bobinas.

Otro obstáculo importante con que se tropieza es la falta de mano de obra calificada. En todos los países de Europa, las industrias textiles han visto como disminuía la mano de obra, a la vez que no contrataron ni formaron obreros durante la guerra. Además, los salarios que se suelen pa-

gar en las industrias textiles son inferiores a los ofrecidos por la industria de construcciones ingenieriles y por la industria pesada.

La industria del cuero se ha visto afectada en parte por la disminución del ganado en ciertas partes del mundo, y especialmente en los países devastados de Europa. En vista del coeficiente de reproducción relativamente lento del ganado, es probable que la escasez de cueros persista durante algunos años. También se puede señalar la falta de curtientes, sobre todo de quebracho, que Europa importaba de otros continentes. Los factores principales que restringen el suministro de estos productos son la falta de divisas extranjeras y transportes.

Productos químicos

Cuando se estudia la industria química europea se comprueba que aunque se ha llevado a cabo una investigación cuidadosa de ciertos productos, como, por ejemplo, los abonos, no se ha emprendido ninguna investigación a fondo de esta industria. Por lo tanto, resulta sumamente difícil determinar las necesidades de Europa, así como los productos que escasean, y, sobre todo, analizar la capacidad de la industria química europea y los efectos que ejercerá en otros países la desaparición de la producción alemana. En algunas zonas parece que escasean algunos productos, como, por ejemplo, carbonato sódico y bases para la fabricación de pinturas y barnices, etc., pero estas deficiencias sólo afectan a unos cuantos países. Debido a la falta de carbón, mano de obra y materias primas, algunos países no pueden satisfacer todavía sus propias necesidades o, si pueden hacerlo, aún no están en condiciones de exportar grandes cantidades.

Dada la importancia que para la economía europea tiene la industria química, la falta de información suficiente hace preciso que se emprendan estudios más profundos en relación con esta industria.

6. VIVIENDAS

La situación actual de Europa se caracteriza por la necesidad apremiante de viviendas permanentes. Las tres razones fundamentales de este hecho son las siguientes:

1. La destrucción y los daños originados por la guerra.
2. La ausencia de obras de conservación durante los años de la lucha.
3. La falta de nuevas construcciones durante el mismo período.

Las zonas urbanas fueron las que más sufrieron las grandes destrucciones y por consiguiente, las que resultan más afectadas por la crisis de viviendas, aunque algunas zonas rurales están en las mismas condiciones. Las penalidades y el congestionamiento malsano que causa la vivienda provisional inadecuada, retrasan la producción agrícola e industrial, dificultan la administración y se oponen a la buena marcha de los negocios. Por esto, reviste importancia capital la labor de reconstrucción en esta esfera, para que se recuperen en general las regiones devastadas.

En su mayoría, los Gobiernos han preparado proyectos para solucionar lo antes posible los problemas de la vivienda, pero hay que vencer múltiples obstáculos. El cuadro que se reproduce en

PROGRAMAS DE RECONSTRUCCIÓN

| Países | Número total de edificios: | Pérdidas | Demanda total de habitación (incluida la resultante de la falta de edificación durante la guerra) | Productos escasos | Programas de reconstrucción |
|----------------------|--|---------------------------------------|---|---|--|
| Bélgica | a) Destruídos b) Gravemente dañados c) Ligeramente dañados a) 48.464 casas b) 87.033 " " c) 329.030 " | 10% del valor de la anteguerra | 200.000 unidades | Madera Mano de obra calificada | Algunas materias primas asignadas en función de la mano de obra calificada con que se cuenta |
| Checoslovaquia | a) Cerca de 66.000 casas b) " " c) Cerca de 134.000 casas | 18% del total | | Finanzas Mano de obra calificada Carbón | Trabajos de reparación y de reconstrucción total durante 2 años en Eslovaquia Reconstrucción total durante 4 años |
| Francia | a) 547.450 casas b) 110.970 " " c) 1.403.930 " | | | Carbón Madera Mano de obra calificada Finanzas | Plan decenal que abarca 1.500.000 nuevas unidades |
| Grecia | a) 155.500 casas b) 41.500 " " c) 1.528.000 " | 23% del valor de la anteguerra | 354.500 unidades | Finanzas Madera Techos de hierro y equipo | Actualmente solo con respecto a viviendas provisionales |
| Luxemburgo | a) 2.069 casas b) " " c) 15.875 " | 31% del valor de la anteguerra | Para 110.000 personas | Carbón Madera Mano de obra calificada | |
| Noruega | | 8% del valor de la anteguerra | 125.000 unidades para 400.000 personas | Carbón Instalaciones mecánicas y eléctricas Mano de obra calificada | Plan cuatrienal |
| Países Bajos | a) 120.621 casas b) 54.995 " " c) 403.414 " | 17% del valor de la anteguerra | 240.000 unidades | Madera, acero, cemento, cal, vidrio Mano de obra calificada | Plan decenal |
| Polonia ² | a) } 3.732.935 viviendas b) } c) } | 35% del valor de la anteguerra | | Finanzas Equipo mecánico | Reparación de viviendas Reconstrucción de la industria y de la agricultura |
| Reino Unido | a) 210.000 casas b) 250.000 " " c) 3.540.000 " | 30% del número total de casas dañadas | | Producción de materiales de construcción Madera Mano de obra calificada | Reparación de los daños causados por la guerra: reconstrucción de casas destruidas |
| RSS de Ucrania | a) 2.000.000 de viviendas b) 540.000 edificios distintos | | Para cerca de 10.000.000 de personas | | |
| Yugoslavia | a) 540.000 casas | 20,7% del valor de la anteguerra | Para 3.300.000 personas | | |

¹ Los datos consignados en este cuadro se fundan principalmente en informes suministrados a la Subcomisión por las autoridades gubernamentales competentes y por el Comité Económico de Emergencia para Europa. Como puede ocurrir que no todas las cifras hayan sido calculadas sobre la misma base, deben aceptarse con reserva.
² Incluidos los territorios recuperados.

la página 14 tiene simplemente por objeto dar una idea aproximada de la situación europea. Como es posible que todas las cifras no estén calculadas sobre la misma base, conviene aceptarlas con reservas.

Estancamientos

La escasez de madera, de mano de obra y de carbón parece constituir el obstáculo con que se tropieza más comunmente para acelerar la reconstrucción (Bélgica, Francia, Luxemburgo, Países Bajos y Reino Unido).

En algunos países la falta de artículos manufacturados es muy grave y amenaza con interrumpir las actividades de construcción (Grecia, Noruega).

En otros países (Checoslovaquia, Grecia y Polonia), el obstáculo principal es de carácter financiero.

Mano de obra calificada

La escasez de mano de obra calificada que predomina en las industrias de la construcción se debe principalmente a la interrupción de las actividades de edificación durante la guerra. Muchísimos trabajadores calificados fueron obligados a prestar sus servicios en otras industrias, se les movilizó para prestar servicio militar o se les deportó o asesinó; mientras que, por otra parte, no se les substituyó con nuevos aprendices. Estos factores dificultan la producción, y, si se tienen en cuenta las demandas excepcionales de la postguerra, constituyen un grave obstáculo para la reconstrucción. Además, la escasez de trabajadores calificados tiende a originar el alza de salarios, de donde resulta que en todas partes el costo de la construcción es proporcionalmente más alto que en otras ramas de la industria.

Esfuerzos técnicos

La mayoría de los Gobiernos, mediante la adopción y desarrollo de la prefabricación de edificios de pequeñas o grandes dimensiones, proyectan racionalizar los métodos de construcción y uniformar el equipo técnico y los materiales de construcción. Actualmente se estudian los mejores diseños y usos de los materiales de construcción para sencillas casas de habitación y complejos grupos enteros de edificios.

El objetivo fundamental es efectuar una reconstrucción que responda a las modernas necesidades sociales y técnicas. En la mayoría de los países se han trazado extensos planes regionales, basados en un detenido análisis de todos los factores importantes que afectan las condiciones de vida. El propósito es crear viviendas higiénicas, dotadas de centros sociales bien proyectados, con fácil acceso a las zonas industriales y administrativas.

Debido a estos vastos planes, la mayoría de los países tienen una gran demanda de profesionales y técnicos capacitados, la cual no es fácil de satisfacer.

Esfuerzos financieros

Muchos países no han determinado todavía la política que seguirán para financiar sus programas de construcción de viviendas. En algunos

casos, esta política está supeditada a la solución de problemas financieros de más envergadura.

Como el valor de los alquileres constituye un elemento importante en el nivel general de los precios y de la vida, la política financiera de la postguerra se orienta hacia la construcción de viviendas cuyos alquileres estén bajo control.

En la mayoría de los países, las indemnizaciones que los Gobiernos pagan a los dueños de edificios destruidos, se basan en el valor que tenían antes de la guerra. Para hacer frente a los costos de construcción más altos, se concede a menudo un aumento proporcional de la cantidad pagada como indemnización. Sin embargo, si se desea mantener los alquileres a un nivel razonable, estas medidas no serán suficientes para financiar la construcción, que debe responder a exigencias más elevadas en lo que se refiere a calidad y que habrá de emprenderse a un costo mayor.

Para vencer estas dificultades, algunos Gobiernos otorgan préstamos a interés reducido (Bélgica y Noruega: 2 por ciento). Otras formas de que los Gobiernos se valen para financiar las construcciones son las subvenciones directas a los propietarios (Noruega) o a los contratistas, como se ha propuesto hacer en los Países Bajos. El Gobierno holandés estudia un proyecto relativo a un fondo de compensación, que se habrá de constituir por medio de un impuesto sobre los alquileres de los inmuebles existentes. Checoslovaquia quizá considere un proyecto en virtud del cual se exigirá que cada ciudadano pague como alquiler de casa el 20 por ciento de su renta personal y el excedente se destinará a constituir un fondo de compensación para los alquileres.

En la mayoría de los países no se ha fijado aún el nivel permanente de los alquileres de postguerra, puesto que ineludiblemente tendrá que formar parte de toda economía planificada. Mientras tanto, en diversos países se hacen esfuerzos para fijar los alquileres en el nivel de la anteguerra (Polonia y Checoslovaquia), para conceder un aumento que compense el incremento de los costos y gastos de mantenimiento (Bélgica: 140 por ciento), o para fijar un nivel proporcional al promedio anual de la renta personal del arrendatario (Noruega, para las casas de reciente construcción: 20 por ciento).

Recuperación

Quizás resulte demasiado prematuro declarar el grado de recuperación o de progreso alcanzado en cada país, y existe tal diversidad de condiciones que es imposible establecer comparaciones. La presente emergencia ha obligado a algunos países a construir un gran número de viviendas provisionales. Debido a la escasez de materiales, otros países han tenido que concentrar sus esfuerzos principalmente en reparar los edificios menos dañados, con objeto de mantener el mayor número posible de viviendas empleando el mínimo de materiales. No obstante, en toda Europa se realizan esfuerzos para dar el último toque a los proyectos técnicos y financieros de reconstrucción de viviendas.

7. TRANSPORTES

Ferrocarriles

Durante la guerra, los ferrocarriles, los puertos y los puentes figuraron entre los principales obje-

tivos señalados para su destrucción. El día de la victoria, la intrincada red de comunicaciones de la que depende toda la economía europea, estaba virtualmente paralizada. En Francia, fueron destruidos 4.000 kilómetros de vías y más de la mitad de las playas de clasificación y reexpedición de trenes. En Yugoslavia y Grecia, quedaron inutilizadas más de las dos terceras partes del sistema ferroviario. En Checoslovaquia una cuarta parte de los túneles quedaron bloqueados; en Polonia, se destruyó el 70 por ciento de los puentes, así como cerca de una tercera parte de todas las estaciones, talleres y demás instalaciones.

En Bélgica, Francia y Polonia, sólo aproximadamente el 40 por ciento de las locomotoras de vapor se encontraban en condiciones de prestar servicio. En Grecia, el número de locomotoras de reserva apenas excedía en un 10 por ciento de la cifra de la anteguerra. En Holanda se perdió el 50 por ciento de las locomotoras y la mitad de las que quedaron estaban inservibles.

En Bélgica no quedó más que el 60 por ciento de los vagones de carga existentes antes de la guerra y la cuarta parte de éstos necesitaba reparaciones. En Francia, apenas se disponía del 56 por ciento de la existencia de vagones anterior a la contienda y una tercera parte de esta cifra no estaba en condiciones de prestar servicio. En los Países Bajos, sólo restaba el 50 por ciento de los vagones de carga (15.000 de un total de 30.000), de cuya cantidad 12.300 pertenecían a otros países.

El material rodante se encontraba disperso por toda Europa. Por lo tanto, una de las primeras tareas que emprendió la Organización Central de Transportes Continentales Europeos consistió en clasificar los vagones y ordenar su devolución a los países de origen. Durante algún tiempo después de cesar las hostilidades, no hubo casi tráfico internacional en Europa, salvo el de convoyes militares.

El desquiciamiento de los transportes afectó inmediatamente la producción y la distribución de carbón.

A pesar de las enormes dificultades, los transportes ferroviarios resurgen gradualmente del caos en que los dejara el conflicto. La escasez de piezas de repuesto y de equipo dificulta grandemente los trabajos normales de reparación. Durante los primeros meses después de la liberación, los ejércitos aliados pudieron prestar considerable ayuda. Para abril de 1946 había aumentado sensiblemente en Francia el número de locomotoras en servicio; y lo mismo sucedía en los Países Bajos y Bélgica, donde también se habían realizado grandes progresos en la reparación de vagones vías y obras y equipo. En Yugoslavia, país donde durante la guerra se averiaron o destruyeron las dos terceras partes de los ferrocarriles, es posible operar en la actualidad con una sola vía en más del 75 por ciento de la longitud de sus líneas, a pesar de que el material rodante de que se dispone apenas pasa del 20 por ciento del que existía antes de la guerra. En Checoslovaquia, el número de vagones en buenas condiciones constituye aproximadamente el 50 por ciento del total con que se contaba antes del conflicto. Gracias a la ayuda facilitada por la UNRRA, así como por su propio esfuerzo, Polonia ha elevado el nivel de su tráfico ferroviario

hasta el de antes de la guerra, a pesar de haber perdido el 50 por ciento de las locomotoras y el 20 por ciento de los vagones de que disponía en la anteguerra.

El aprovechamiento máximo del material rodante con que se cuenta ha compensado en cierto modo la pérdida de equipo. Citando un solo ejemplo, el rendimiento de los ferrocarriles checoslovacos, expresado en función de los kilómetros-toneladas, sólo fué inferior en un 16,4 por ciento en enero de 1946, en un 17,1 por ciento en febrero y en un 7,2 por ciento en marzo, al rendimiento obtenido durante los mismos meses de 1937.

Carreteras y vías de navegación interior

Durante el avance de los ejércitos aliados en Alemania oriental y occidental, el bloqueo de carreteras y la destrucción de puentes importantes dificultó en todas partes el transporte por carretera, y en muchos lugares lo hizo imposible. Se requisaron o destruyeron multitud de vehículos de carretera y en toda Europa se dejó sentir una crítica escasez de gasolina, aceite y llantas, mientras que el transporte de carga y pasajeros a larga distancia quedó prácticamente suspendido. Esta situación dificultó seriamente tanto el transporte de productos agrícolas como la distribución de artículos alimenticios. Con posterioridad se ha experimentado una mejoría, debido a la adquisición de camiones militares de los excedentes de guerra. En algunos de los países que han recibido ayuda de la UNRRA, el número total de camiones de carga puede compararse favorablemente con el existente antes de la guerra.

Al concluir la contienda, el tráfico en las vías de navegación interior se encontraba paralizado. Las incursiones aéreas y el sabotaje lograron eficazmente la destrucción de canales, diques y puentes. En el momento de la liberación, de los 9.624 kilómetros de vías de navegación interior que existían en Francia, sólo 509 kilómetros estaban abiertos al tráfico; se perdió el 35 por ciento de la flota del Rin y el 90 por ciento de la del Oder.

La situación con respecto a las vías de navegación interior dista mucho de ser uniforme. Se han logrado notables progresos en la restauración de los sistemas nacionales de vías de navegación, pero, por diversos motivos, los transportes en los principales ríos internacionales (Rin, Elba, Oder y Danubio), son aun inferiores al nivel que debiera haberse alcanzado doce meses después de cesar las hostilidades.

Navegación marítima

En febrero de 1946, el tonelaje de la flota europea apenas llegaba al 60 por ciento del que sumaba antes de la contienda.

Las pérdidas sufridas por las flotas han sido variables. Si se toman en cuenta todos los tipos de embarcaciones, Italia sólo conserva alrededor de una décima parte de su tonelaje de la anteguerra; Grecia, una cuarta parte; Francia, los Países Bajos y Bélgica, aproximadamente la mitad. Noruega ha conseguido reponer una parte de sus enormes pérdidas. Aunque las pérdidas sufridas por el Reino Unido fueron casi la mitad del total de las pérdidas aliadas, ha podido reponer aproximadamente la mitad de ellas.

No debería existir escasez global de tonelaje marítimo. De acuerdo con las estadísticas disponibles, durante la lucha se aumentó considerablemente el tonelaje mundial. En su mayor parte, las construcciones navales durante la guerra con-

sistieron en barcos tipo "Victory" y "Liberty", de fabricación norteamericana. En la actualidad, más de las dos terceras partes del tonelaje mundial están formadas por barcos que navegan bajo bandera estadounidense.

TONELAJE MUNDIAL* (en millares de toneladas brutas de registro)
Barcos de vapor y motonaves de más de 1.600 toneladas brutas de registro
(sin incluir embarcaciones lacustres y fluviales)

| Países | 1939 | | | 28 de febrero de 1946 | | |
|--------------|-----------------------------------|---------------|--------|-----------------------------------|---------------|--------|
| | Buques (excepto buques-tanque) | Buques-tanque | Total | Buques (excepto buques-tanque) | Buques-tanque | Total |
| Bélgica | 300 | 50 | 350 | 150 | 50 | 200 |
| Dinamarca | 750 | 100 | 850 | 450 | 100 | 550 |
| Francia | 2.300 | 350 | 2.650 | 950 | 150 | 1.100 |
| Grecia | 1.650 | 50 | 1.700 | 500 | — | 500 |
| Italia | 2.650 | 450 | 3.100 | 200 | 50 | 250 |
| Noruega | 2.100 | 2.100 | 4.200 | 1.150 | 1.350 | 2.500 |
| Países Bajos | 2.100 | 550 | 2.650 | 1.100 | 350 | 1.450 |
| Polonia | 100 | — | 100 | 100 | — | 100 |
| Reino Unido | 13.450 | 3.000 | 16.450 | 10.150 | 2.600 | 12.750 |
| URSS | 950 | 100 | 1.050 | 500 | 50 | 550 |
| Yugoeslavia | 350 | — | 350 | 150 | — | 150 |

* Fuente: *Statistical Bulletin*, julio de 1946, publicado por el Comité Económico de Emergencia para Europa.

Estos barcos fueron construidos en serie para las necesidades bélicas, no se adaptan bien a todas las necesidades de tiempos de paz y su explotación resulta costosa. Los fletes que cobran son elevados y tiene que pagarse en dólares estadounidenses mientras estos barcos naveguen bajo pabellón norteamericano. Como la mayoría de los países europeos carecen de dólares, el número de embarcaciones de que disponen es necesariamente limitado. Además, estos navíos fueron diseñados para transportar tráfico de guerra en las rutas del Atlántico del norte o del Pacífico, por lo que su gran calado no les permite entrar en numerosos puertos pequeños, como, por ejemplo, los del Mediterráneo. En ocasiones este hecho crea dificultades, ya que existe una marcada escasez de embarcaciones de carga de tipo más pequeño, como, por ejemplo, las de 2.000 a 5.000 toneladas. La escasez de trasatlánticos y de barcos-frigoríficos origina otras dificultades; por otra parte, parece que el número de barcos-tanque existente es suficiente para responder a las necesidades de esta clase de embarcaciones.

En algunos países, otra rama importante de la navegación es el cabotaje. Aunque el Reino Unido y Noruega sufren hasta cierto punto escasez en este ramo, tal situación crea un problema crítico para Grecia e Italia. Italia, con su extenso litoral y su sistema de transportes interiores insuficientemente desarrollado, y Grecia con sus numerosas islas, dependen en gran parte del transporte de cabotaje.

Para algunos países, la navegación también constituía una fuente esencial de divisas extranjeras. En este caso se encontraba especialmente Noruega, país donde los ingresos por este concepto ascendían a más del 30 por ciento de sus exportaciones de mercaderías. Los ingresos provenientes de la navegación revestían mucha importancia para el Reino Unido, los Países Bajos, Dinamarca y Grecia; por otra parte, las flotas italiana y sueca contribuían muchísimo a equilibrar las respectivas balanzas de pagos.

Sólo será posible equilibrar la economía de estos países, en especial de Noruega, cuando se hayan reconstruido sus flotas mercantes. Los astilleros noruegos trabajan a plena capacidad y este país ha hecho importantes pedidos en el extranjero, principalmente en Suecia. Asimismo, los armadores neerlandeses han preparado un amplio programa de rehabilitación. Francia ya ha adquirido cierto número de barcos en los Estados Unidos (su tonelaje, que asciende a 750.000 toneladas brutas de registro, no figura en el cuadro ya presentado). Además, este país está aplicando un amplio programa de reconstrucción y de construcción de nuevos barcos. Italia ha concentrado sus esfuerzos en la construcción de embarcaciones pequeñas destinadas al tráfico de cabotaje, así como al salvamento de algunos barcos.

Conclusiones

En general, puede afirmarse que el mejoramiento de los transportes por ferrocarril, carretera y vías de navegación interior ha marchado aproximadamente a la par con el aumento de la producción, de la que, de hecho, constituye una condición esencial. Se necesitarán muchos años para lograr la rehabilitación de los medios de transporte hasta que alcancen el nivel que tenían antes de la guerra, especialmente porque el intenso uso que en la actualidad se hace de los medios existentes, acelerará el deterioro del material de transportes. También exigirá inversiones de capital en gran escala, lo que impondrá una pesada carga a aquellos países que más han padecido, por cuyo motivo son los más incapacitados para soportarla. Deberían adoptarse medidas inmediatas para enlazar las vías de navegación interior y para abrir al tráfico los ríos internacionales.

En lo que se refiere a la navegación, las pérdidas de tonelaje tienen graves repercusiones en la balanza de pagos de numerosos países europeos como por ejemplo Noruega e Italia, sin tomar en cuenta las trabas que constituyen para los trans-

8. FINANZAS Y MONEDAS

portes. Los ingresos procedentes de la navegación constituían un importantísimo renglón en los pagos internacionales de Europa antes del conflicto; fueron uno de los factores que permitieron que Europa costeara un considerable excedente de sus importaciones sobre sus exportaciones.

Así pues, la rehabilitación de las líneas de navegación de Europa será una contribución importante a la balanza de pagos del continente, a la vez que a la recuperación y reconstrucción de sus naciones.

Toda descripción de la Europa de postguerra debe contener alguna referencia a los problemas financieros y monetarios. Una de las tareas principales en aquellos países que estuvieron ocupados por el enemigo ha consistido en luchar contra las consecuencias inflacionarias de los saqueos y devastaciones que tuvieron lugar durante la guerra. En los diferentes países, la situación financiera se ha afrontado con grados variables de energía, como lo atestiguan los índices de precios y las cifras de la circulación fiduciaria.

INDICES DE CIRCULACIÓN FIDUCIARIA Y PRECIOS AL POR MAYOR¹

| | Circulación Fiduciaria (dic. 1939 = 100) Junio de 1946 | Precios al por mayor (enero a junio de 1939 = 100) | |
|----------------------|---|---|---------------|
| | | Promedio en 1945 | Junio de 1946 |
| Bulgaria | 849* | 550 | 601* |
| Checoslovaquia | 573 | 165 | 277* |
| Dinamarca | 253 | 194 | 187 |
| Finlandia | 437 | 386 | 605** |
| Francia | 416 | 353 | 561 |
| Noruega | 289 | 182 | 173 |
| Países Bajos | 227 | 183 | 246* |
| Reino Unido | 246 | 174 | 179 |

* Abril. ** Mayo.

¹ Fuente: *Monthly Bulletin* de la Sociedad de las Naciones, julio de 1946.

En Yugoslavia no se ha publicado ninguna cifra relativa a la circulación fiduciaria, pero es probable que el índice respectivo oscile entre 150 y 200, mientras que los precios al por mayor son aproximadamente el triple o cuádruple de los que regían antes de la guerra. Extraoficialmente se calcula la circulación fiduciaria de Polonia en quince o veinte veces más que la de la anteguerra. Los precios oficiales en el sector público de la economía son diez a doce veces superiores a los que regían antes del conflicto, mientras que en el mercado libre los precios superan a los de la anteguerra en un 120 por ciento aproximadamente. En el curso de 1946, el índice del costo de vida se mantuvo estabilizado. En octubre de 1944, se redujo deliberadamente en Bélgica el monto total de la circulación monetaria a la cuarta parte de la circulación al terminar la ocupación alemana, con objeto de impedir una subida de precios y salarios por encima de cierto nivel. Se calcula que el costo de la vida sobrepasa en la actualidad en un trescientos por ciento al nivel que imperaba en 1936-38. En Italia, la circulación fiduciaria es casi dieciseis veces mayor que la anterior al conflicto; un índice que combina los precios oficiales y del mercado libre señala la cifra de 2.300 aproximadamente, mientras que los precios que rigen en el mercado libre y en el negro han aumentado a 4.600. En Grecia y Rumania, los billetes en circulación suman respectivamente 35 y 45 veces más que en la anteguerra.

En Grecia, la desenfrenada inflación que se inició durante el conflicto y se prolongó durante el primer mes después de la liberación, fué detenida por la conversión a razón de 50.000 millones de dracmas antiguos por cada dracma nuevo. En Hungría, la inflación ha tenido aún peores características. A mediados de julio de 1946, la circulación fiduciaria había alcanzado el fantástico nivel de 76 seguido de veinticuatro ceros. El 10. de

agosto de 1946 se emitió un nuevo signo monetario, basado en el *forint*.

En numerosos países liberados, se ha combatido con éxito la inflación que se había heredado de la ocupación alemana, gracias al retiro y conversión de la moneda, así como por la anulación o bloqueo de una parte del excedente sobre un nivel prescrito. Este método se implantó por primera vez en Bélgica en octubre de 1944, y en Dinamarca, Noruega, los Países Bajos, Checoslovaquia, Finlandia, Polonia y Yugoslavia en 1945. El efecto inicial de estas medidas consistió en disminuir el poder adquisitivo y producir una baja relativa de precios en el mercado libre o negro. El reducido nivel de vida y de los salarios reales condujo a solicitudes de aumento de salario, lo que, unido a la falta de mercaderías para satisfacer el aumento de la demanda, dió por resultado una presión para que se revisasen de nuevo los precios.

Además, las continuas dificultades para equilibrar los presupuestos nacionales mediante tributación y préstamos han contribuído a que aumentase la circulación fiduciaria. En Polonia, durante el semestre comprendido entre los meses de abril y septiembre de 1945, se produjo una baja de los precios en el mercado libre y del índice del costo de vida; durante la primavera de 1946, subieron hasta el nivel del año precedente, pero desde entonces han vuelto a bajar. En Checoslovaquia, los precios al por mayor y el índice del costo de vida permanecieron estacionarios durante la mayor parte de 1945; en diciembre de 1945 y enero de 1946 experimentaron una alza brusca, y desde entonces han permanecido sostenidos. En Francia, el poder adquisitivo, los índices de precios y el costo de la vida han registrado una alza de 50 por ciento aproximadamente durante los últimos doce meses.

En los países donde los precios han permanecido casi invariables, este hecho se ha debido en buena parte a la confianza que ha depositado el público en el futuro valor de la moneda. Esta confianza se ha creado especialmente por la cantidad de mercaderías de consumo necesarias que han salido al mercado, así como por el éxito con que se han aplicado las medidas de control de precios y racionamiento.

En numerosos países, la inestabilidad de los precios y la incertidumbre acerca de su probable nivel futuro han hecho imposible establecer tipos de cambio que reflejen con exactitud el poder adquisitivo relativo de las distintas monedas europeas. En la mayoría de ellos existen cotizaciones en el mercado negro que tienden a subestimar la moneda nacional, mientras que es frecuente que los tipos oficiales acusen una tendencia hacia la supervaluación. Entre las principales monedas europeas, las de Dinamarca, Noruega, España, Portugal y Suiza conservan aproximadamente la relación con el dólar que tenían antes de la contienda; la libra esterlina ha sufrido una depreciación del 14 por ciento y recientemente se revaluó la corona sueca en un 16,7 por ciento. Se han establecido depreciaciones moderadas en relación con la libra para las monedas de Bélgica, los Países Bajos y Checoslovaquia, mientras que el valor de las monedas de Francia, Italia y Finlandia ha bajado a menos de la mitad de su valor de la anteguerra en relación con la libra esterlina. Con excepción de Checoslovaquia, los países de Europa oriental, por acuerdo mutuo, aun no han establecido tipos de cambio; los tipos oficiales y los de mercado negro ejercen escasa influencia, ya que normalmente se conciertan convenios de trueque basándose en los precios mundiales, más que en los precios nacionales.

En relación con 1944, durante 1945 se registró un aumento de las importaciones en la mayoría de los países liberados. Sin embargo, a pesar de una acentuada mejoría en las exportaciones, su nivel aun siguió siendo bastante inferior al alcanzado en 1939.

El excedente de las importaciones sobre las exportaciones se sufragó en parte por medio de la reducción del activo en el extranjero (en particular, en Francia, Noruega y los Países Bajos), en parte por medio de empréstitos y créditos extranjeros (cuya proporción más importante salió de los Estados Unidos de América), y (en aquellos países que recibieron ayuda gratuita) en parte de los fondos aportados por la UNRRA y los socorros de las fuerzas armadas de ocupación. Los Estados Unidos de América, el Reino Unido y los Dominios británicos fueron los principales países que aportaron los fondos de la UNRRA.

9. COMERCIO

Es difícil calcular el volumen total del comercio internacional (interior y exterior) del continente europeo para compararlo con el volumen de la anteguerra. Sin embargo, en un reciente cálculo razonado que presentó la delegación del Reino Unido, se fijaba a principios de 1946, como máximo en una tercera parte de la cifra alcanzada en 1938.

En 1938, Europa continental, sin incluir la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (que únicamente constituía el 29 por ciento de la industria mundial), representaba hasta el 38 por

ciento del comercio mundial; de esta cifra, más de la mitad representaba el comercio entre los países de Europa y el resto el comercio con el resto del mundo. Considerado en su conjunto, los principales problemas que tiene planteados en la actualidad el comercio europeo son la reanudación y desenvolvimiento de las exportaciones, y, dentro de lo posible, el financiamiento de las importaciones necesarias.

El continente europeo ha dependido siempre de las importaciones procedentes de otros continentes para abastecerse de ciertas materias primas, tales como algodón y lana. La necesidad de instalaciones y equipo para la reconstrucción inmediata y la rehabilitación a largo plazo, que coincide con una disminución del nivel de producción en Europa, ha provocado una demanda excepcionalmente grande de importaciones de bienes de capital del exterior. Estas necesidades han quedado cubiertas en parte con los créditos de ayuda ya otorgados, pero aun persiste un déficit considerable.

La ocupación de la Europa continental por el enemigo implicó la interrupción del comercio de los países ocupados con el resto del mundo, y, como consecuencia inevitable, la perturbación de la estructura normal del comercio de la anteguerra. Después de su liberación, estos países tuvieron que dedicarse a reconstruir su comercio, tanto entre sí como con el resto del mundo, partiendo virtualmente de la nada. Salvo las naciones neutrales, menos directamente afectadas por la contienda, la regla general en todos los países era una producción limitada destinada a la exportación y una demanda acentuada y urgente de importaciones. Por lo tanto, cada país tuvo que imponer un estricto control de los movimientos de divisas y de la importación y exportación de mercaderías.

Como las divisas obtenidas por las exportaciones a otros países europeos no solían ser convertibles en otras monedas y como la necesidad de artículos importados a medida que renacía gradualmente la producción era acuciante, cada país europeo se vió ineludiblemente obligado a utilizar su limitada capacidad de suministro de artículos esenciales para otros países de Europa como palanca para obtener a cambio las mercaderías que le eran más indispensables. Aunque existen algunos síntomas favorables de un movimiento hacia métodos más liberales en los países que poseen mayores reservas de divisas, la situación general que predomina en la actualidad es que el comercio entre los países europeos se desarrolla en virtud de acuerdos bilaterales que estipulan el intercambio de determinadas mercaderías con un valor especificado.

En la negociación de estos acuerdos bilaterales, cada una de las partes trata naturalmente de conseguir la máxima importación de aquellas mercaderías esenciales que más falta le hacen. Sin embargo, parece ser que con frecuencia los países han creído necesario aceptar las importaciones de artículos menos esenciales con objeto de encontrar salida para su propia producción de mercaderías menos esenciales. Aunque el objetivo general de estos acuerdos bilaterales consiste en lograr el equilibrio durante un lapso limitado, los escasos

países de Europa continental que se encuentran en condiciones de hacerlo, han tratado de prestar ayuda para la reconstrucción de sus vecinos y, conforme a dichos acuerdos han concedido créditos que han permitido a los países más necesitados adquirir productos alimenticios, materias primas, maquinaria y equipo de capital y merca-

derías de consumo que les hacían falta, y que no podían pagar inmediatamente en especie.

En el cuadro a continuación puede verse la estructura de los acuerdos comerciales, y al mismo tiempo demuestra la estrechez de los cauces por los que se efectúan las operaciones comerciales.

ACUERDOS BILATERALES EN EUROPA, AL 10 DE SEPTIEMBRE DE 1946

| | URSS | Turquía | Grecia | Yugoeslavia | Bulgaria | Rumania | Hungría | Polonia | Checoslovaquia | Austria | Suiza | España | Portugal | Italia | Países Bajos | Bélgica | Francia | Finlandia | Dinamarca | Noruega | Suecia | |
|----------------|------|---------|--------|-------------|----------|---------|---------|---------|----------------|---------|-------|--------|----------|--------|--------------|---------|---------|-----------|-----------|---------|--------|---|
| Suecia | | X | | X | | | X | X | X | | X | X | | X | X | X | X | X | X | X | X | |
| Noruega | | | | | | | | X | X | | X | | X | | X | X | X | X | X | | | X |
| Dinamarca | X | | | | | | X | X | X | | X | X | | X | X | X | X | X | | | X | X |
| Finlandia | X | X | | | | | X | X | X | | X | | | | X | X | X | | X | | X | X |
| Francia | X | | X | X | | X | X | X | | | | | | | | | X | X | | | | |
| Bélgica | | | | | | | | X | X | | X | X | X | X | | | X | X | X | | X | X |
| Países Bajos | | | | | | | | | | | X | X | X | | | X | X | X | X | | X | X |
| Italia | | | | | | | | | | | | X | X | X | | X | X | | X | | | X |
| Portugal | | | | | | | | | | | | X | X | | X | X | | | | | X | X |
| España | | | | | | | | | | X | | | X | X | X | X | X | | X | | | X |
| Suiza | | X | | | | | X | X | X | | | X | | X | X | X | X | X | X | | X | X |
| Austria | | | | | | | | | X | | | | | X | | | X | | | | | |
| Checoslovaquia | X | X | | | X | X | X | | | X | X | | | | | X | | X | X | X | X | X |
| Polonia | X | | | X | X | X | X | | | | X | | | | | X | X | X | X | X | X | X |
| Hungría | X | | | | | X | | X | X | | X | | | | | X | | | X | | | X |
| Rumania | X | | | X | X | | X | X | X | | X | | | | | | X | | | | | |
| Bulgaria | X | | | | | X | | X | X | | | | | | | | | | | | | |
| Yugoeslavia | X | | | | | X | | X | X | | | | | | X | X | X | | | | X | |
| Grecia | | X | | | | | | | | | | | | | | | X | | | | | |
| Turquía | | | X | | | | | X | X | | X | | | | | | | | | | | |
| URSS | | | | X | X | X | X | X | X | | | | | | | | X | | X | | | X |

Antes de la guerra, el comercio de Europa con el resto del mundo arrojaba con regularidad un excedente de importaciones sobre las exportaciones. Este déficit se compensaba en parte con los créditos procedentes de las inversiones europeas en ultramar, y en parte con los servicios que Europa suministraba. El más importante de estos servicios era la navegación marítima, mientras que el tráfico turístico representaba un factor digno de tenerse en cuenta en algunos países.

En la actualidad, el comercio europeo con otros continentes acusa una preponderancia aun mayor de las importaciones sobre las exportaciones. Este hecho parece constituir un problema a corto plazo, creado por la incapacidad de la mayoría de los países europeos para exportar en la misma escala que en la anteguerra. En materia de capital, parece que se ha producido un cambio muy marcado. Por los menos en el futuro inmediato, Europa está destinada a ser un importador de capital mucho mayor que antes del conflicto.

La liquidación del activo en el extranjero, para suprimir la necesidad de efectuar el servicio de los empréstitos negociados después de la guerra, significa que, durante el período de la postguerra, Europa tendrá un saldo desfavorable en su renta procedente de las cuentas de intereses.

En lo que se refiere a los servicios prestados, como Europa no puede cubrir el servicio de su transporte por mar y aun depende en gran parte de los servicios de navegación estadounidenses, las perspectivas del tráfico turístico para el futuro próximo no parecen ser muy brillantes.

En resumen, el gran déficit comercial sólo puede compensarse a corto plazo mediante una gran importación de capitales, bajo la forma de empréstitos e inversiones particulares. A la larga, el déficit comercial quizá sea menor y se incrementa el volumen de los servicios pero la balanza de pagos de Europa tendrá que soportar la carga del pago de intereses sobre sus deudas.

El problema que tiene que resolver el comercio entre los países de Europa, consiste en lograr la transición ordenada del presente sistema bilateral a un sistema multilateral que esté en armonía con las posibilidades totales que ofrece el comercio exterior, comercio en que quedaría incluida Alemania conforme a la Declaración de Pótsdam y el Convenio sobre Nivel de Industrialización. La formulación de estos proyectos en estrecha colaboración con el Fondo Monetario Internacional y con la propuesta Organización Internacional de Comercio es una tarea de suma importancia y urgencia.

10. BALANZA DE PAGOS

Después de la liberación, todos los países europeos se encontraron ante problemas excepcionalmente difíciles respecto a sus balanzas de pagos. En grado variable, la guerra y la ocupación habían causado en cada país la desorganización de la estructura de las relaciones económicas internacionales previamente establecidas. Citando sólo algunas de las dislocaciones más importantes, se puede decir que, en muchos países, la composición y la orientación de las importaciones y exportaciones había sido impuesta virtualmente por el enemigo; una parte considerable del activo en el extranjero había disminuído de valor o había perdido liquidez; la guerra había destruído una parte considerable de la flota comercial; y la renta producida por el turismo era insignificante, debido a las condiciones que existían en la época de la liberación.

Estas dificultades se hacían tanto más graves porque surgían en un momento en que los países europeos luchaban para atender las necesidades esenciales de su población y para rehabilitar su agricultura y su industria, aunque fuese sólo a un nivel modesto.

Como los excedentes de productos alimenticios de 1944 y la producción de alimentos de 1945 fueron en todas partes muy inferiores a los niveles de la anteguerra, todos los países dependieron de importaciones inusitadamente voluminosas de productos alimenticios. La ayuda mutua, el préstamo y arriendo y las mercaderías civiles suministradas de los almacenes militares aliados, juntamente con los embarques efectuados por la UNRRA durante 1945 y 1946, fueron de positiva utilidad para los países que recibieron esta clase de ayuda, tanto en lo que se refiere al problema del suministro como al de la balanza de pagos. En algunos países, la paga de las tropas aliadas y el préstamo y arriendo recíproco contribuyeron a solucionar el problema de la balanza de pagos. En otros países, la necesidad de recibir envíos inmediatos de productos alimenticios agravó seriamente la situación de la balanza de pagos.

De manera semejante, la producción nacional, con su escaso nivel, sólo permitió satisfacer una parte de las necesidades más reducida que antes de la contienda. Por lo tanto, para sostener economías que funcionaban a un nivel anormalmente bajo era necesaria una proporción correspondientemente mayor de importaciones de mercaderías manufacturadas, materias primas y carbón y combustibles líquidos, aunque, por lo general, las cantidades absolutas importadas eran inferiores a las de la anteguerra. El reducido nivel de la actividad económica tenía que originar una gran disminución de las exportaciones. Al mismo tiempo, los países que normalmente pudieron compensar el déficit en su balanza de comercio exterior con excedentes producidos por los fletes marítimos, por la renta de sus inversiones en el extranjero y por el tráfico turístico, se encontraron con que estas fuentes invisibles de divisas disminuyeron muchísimo. Muchos países pudieron proteger su moneda y consiguieron equilibrar sus balanzas de pagos gracias únicamente a la imposición de controles estrictos y rígidos sobre los cambios y de otros controles comerciales. Además, todos los países se vieron obligados a aceptar en pago de sus exportaciones cierta cantidad de monedas inconvertibles.

En 1946, el problema de la balanza de pagos ofrece aspectos muy distintos en comparación con los de 1945. Pero, para algunos países europeos, especialmente aquéllos que sufrieron mayor devastación durante el conflicto y cuyo interés primordial sigue siendo satisfacer las necesidades esenciales de la vida y rehabilitar su sistema de transportes y sus industrias fundamentales, el problema de la balanza de pagos continúa presentando las mismas características que en 1945.

No obstante, en algunos países de Europa se han planteado problemas diferentes.

La mayoría de los países de Europa occidental, han logrado mediante detenidas investigaciones, efectuar un cálculo de la situación de su activo en el extranjero, y por lo tanto en la actualidad se encuentran en mejores condiciones de utilizarlos para compensar en parte el déficit de su balanza de pagos. Mientras tanto, la mejor aplicación de los controles les ha permitido emplear con más eficacia las divisas extranjeras de que disponen.

En vista de la mejoría general que se observa en la producción agrícola e industrial, el nivel que alcanzarán las exportaciones en 1946 superará notablemente al registrado en 1945. No obstante, todos los países continuarán tropezando con dificultades en relación con sus exportaciones a aquellos países cuyas monedas no son convertibles. Esta situación origina nuevos problemas en el logro del equilibrio en sus balanzas de pago.

La mayoría de los países han conseguido mejorar los servicios de transporte por mar, y de esta manera han aumentado su renta procedente de esta fuente.

Por otra parte, en 1946, algunos países tendrán que importar grandes cantidades de maquinaria y equipo y materias primas, con objeto de acelerar el proceso de rehabilitación e iniciar sus programas de reconstrucción y desarrollo.

Muchos países han logrado obtener créditos que, hasta cierto punto, servirán para cubrir sus presentes déficits.

La conclusión de acuerdos comerciales ha mejorado la situación de la balanza de pagos y, al mismo tiempo, ha contribuído a que resurgiese el comercio. Sin embargo, hay que hacer constar que como la mayor parte de estos acuerdos son bilaterales, tienden a obligar a los países a que acepten algunos artículos no esenciales, en los que de otra forma no invertirían sus recursos.

Es indudable que para fines de 1947, la situación de la balanza de pagos de todos los países europeos será más favorable que durante 1946 y 1945. En muchos de estos países ha surgido una estructura más definida de lo que será en el futuro la balanza de pagos.

Mientras que, por lo menos en 1947, algunos países seguirán preocupados por los problemas de ayuda y rehabilitación, todos ellos habrán progresado en diversos grados, pero apreciablemente, en la mejora de sus economías nacionales. Este hecho disminuirá o eliminará la presión para que efectúen ciertas importaciones, a la vez que les permitirá el aumentar sus exportaciones visibles e invisibles.

Algunos países, como Polonia y Checoslovaquia, tendrán que importar cantidades relativamente grandes de equipo de capital, para acelerar

su reconstrucción y ampliar su programa de desarrollo.

Los países que, en 1945, debido a las razones a que previamente se hizo alusión, pudieron llevar adelante en 1945 sus programas de reconstrucción, se verán libres, especialmente durante 1946, de la necesidad inmediata de importar equipo de capital, aun cuando estas importaciones pudieran ser convenientes para acelerar su programa de desarrollo. El progreso de la producción industrial en países como Francia, Bélgica, Países Bajos y Noruega exigirá importaciones de materias primas en escala creciente. Sin embargo, estas importaciones podrán pagarse en mayor parte (que aun resultará insuficiente) con los ingresos obtenidos de las crecientes exportaciones y con el aumento de la renta resultante de los fletes marítimos y del turismo. No obstante la necesidad de reponer las existencias hasta alcanzar niveles económicos, hará imprescindible que se importen cantidades de materias primas mayores que las que normalmente hubieran sido necesarias.

En buena parte como resultado de las enérgicas medidas que ya han sido tomadas o que se tienen en proyecto, parece ser que la mayoría de los países europeos esperan equilibrar sus balanzas de pagos entre 1948 y 1950.

Por supuesto, la realización de estas esperanzas depende de que se cumplan ciertas condiciones previas en las que han fundado sus perspectivas algunos países.

La perspectiva más importante es el aumento de la producción en todos los campos de la actividad económica, y especialmente en los sectores de la economía en que el país goza de mayores ventajas.

El corolario de lo que antecede es la mejoría general del comercio internacional, que sólo puede conseguirse mediante un retorno al multilateralismo tan rápido como lo permitan las condiciones. Durante el período de transición, es de suma importancia que se evite o reduzca al mínimo en los acuerdos bilaterales la discriminación y que se mantengan en su más mínima expresión las barreras al comercio mundial.

Pudiera ser que en alguna de las expectativas no se hubiera concedido la debida atención al problema de la inconvertibilidad de las monedas. Es indudable que el funcionamiento del Fondo Monetario Internacional habrá de facilitar la solución de este problema, pero aun así exigirá que se le preste una atención continua. En efecto, algunos países han puesto de relieve el efecto perjudicial que esta situación ejercería sobre sus balanzas de pagos.

En algunos casos, la presión nacional encaminada a mejorar con más rapidez el nivel de vida, hace imposible hacer que las exportaciones alcancen el nivel establecido en los cálculos correspondientes a años posteriores.

A la inversa, como numerosos cálculos sobre las balanzas de pagos se fundan en la consecución de objetivos menos ambiciosos, en especial si se tienen en cuenta los suministros, mano de obra y carbón disponibles, resulta perfectamente posible que no se realicen las previsiones respecto a las importaciones, reduciendo así la partida del debe de mayor relieve.

En la mayoría de los casos, los cálculos sobre la balanza de pagos para los años 1948 a 1950 se fundan en la expectativa de un ritmo determinado de liquidación de activo en el extranjero, en la posibilidad de obtener créditos de las magnitudes que se esperan, o ambas cosas. En algunos países, la confianza en la situación monetaria ejercerá un efecto importante en la balanza de pagos, en los acontecimientos económicos y, por lo tanto, en la repatriación voluntaria del activo en el extranjero. Si dejan de realizarse estas suposiciones, la balanza de pagos se verá afectada en los años posteriores. Las incertidumbres que se citan con anterioridad han conducido a la Subcomisión a la conclusión de que únicamente con mucha dificultad se podría hacer en el tiempo de que dispone, un cálculo de los déficits que arrojan las balanzas de pagos de los países europeos. Este cálculo tendría que ir acompañado de tantas reservas, que el Consejo Económico y Social no podría sacar conclusión alguna, fuera de las ya indicadas en su recomendación sobre las necesidades económicas.

Capítulo III

LOS PROBLEMAS DE LA FUTURA ECONOMIA EUROPEA

I. LA ECONOMÍA EUROPEA DESDE LA LIBERACIÓN

Los informes sobre los diferentes países, que figuran incluidos en el apéndice, así como la información contenida en las secciones que forman el Capítulo II, dan una idea clara de los progresos realizados por los países europeos después de su liberación. Un breve análisis de estos progresos, desde el punto de vista de sus repercusiones en la economía de cada país hasta estos momentos y sus efectos sobre el futuro desarrollo económico, puede dar una indicación útil acerca de las estructuras económicas que están surgiendo en toda Europa.

En la época de la liberación, todos los países europeos se enfrentaban con una serie de problemas de naturaleza análoga, pero que diferían fundamentalmente en intensidad. Desde luego, cada

país tuvo que preocuparse primero de restablecer una economía viable, así como de procurar a su población los elementos indispensables para su existencia, especialmente alimentos y vivienda. Los esfuerzos de los Gobiernos se concentraron en la supresión de los obstáculos inmediatos que se oponían a la producción de tipo esencial, tal como reparaciones de urgencia y rehabilitación del transporte, aumento de la producción de carbón, importación oficial de viveres y materias primas (efectuada, en parte, por conducto de los ejércitos aliados y la UNRRA) y medidas financieras y monetarias para restaurar la confianza en la moneda y hacer resurgir así las actividades comerciales nacionales. Las medidas adoptadas por los diversos Gobiernos para alcanzar los objetivos señalados, estuvieron determinadas en gran parte por la magnitud de la

devastación y desorganización en el momento de la liberación, así como por la índole de las dificultades con que se tropezaba.

En la mayoría de los países, sobre todo en aquellos que sufrieron grandes devastaciones y dislocaciones graves, la recuperación fué espasmódica. Siempre que podían vencerse los obstáculos, se producía una marcada aceleración en la actividad económica de ciertas industrias, pero a menudo se retrasaba de nuevo con la aparición de nuevas dificultades.

Con posterioridad, a medida que los países se acercaban al nivel de actividad existente antes de la contienda, disminuyó necesariamente el ritmo de la recuperación, debido a la situación económica general. Sin embargo, hay que hacer constar que los progresos realizados en toda Europa no fueron igualmente rápidos y que algunos países del este y del sur de dicho continente todavía sufren escaseces de productos primarios.

En todas partes, las situaciones de emergencia han requerido que se adoptasen medidas de excepción. Muchos de los problemas que afectan la existencia de grandes masas de la población tuvieron que abordarse con tal celeridad y dejando de lado la consideración de otros, que no fué posible prestar mucha atención a las repercusiones que estas medidas tendrían en otros sectores de la economía. Sin embargo, existen reiterados indicios de que una vez que la rehabilitación superó la etapa de urgencia, la necesidad de considerar las restricciones económicas de carácter más general, hizo que los Gobiernos europeos otorgasen a sus medidas económicas un grado mayor de coherencia.

Complace observar que, con escasas excepciones, parece que Europa ha superado el estado de crisis. Sin embargo, existen también indicaciones de que a menudo, incluso en la etapa posterior a la de crisis, el equilibrio interno tropieza con dificultades que están fuera del dominio de los Gobiernos interesados. Como ejemplo típico de lo expuesto, puede citarse el efecto que jercen los suministros limitados de carbón sobre la mayoría de los países europeos. Incluso en países como Francia y Bélgica, que han superado la etapa de crisis, la estructura de la producción industrial no está determinada totalmente por consideraciones de equilibrio interno, sino que depende en gran parte de la cantidad de carbón disponible. Esta situación hace que el progreso en las industrias que consumen cantidades relativamente grandes de carbón por unidad de producción sea limitado.

En vista de las condiciones expuestas, no sorprende que los Gobiernos, al adoptar estas medidas económicas tanto durante el período de crisis como después, sólo en contadas ocasiones hayan podido tener en cuenta el posible efecto que ejercerían en otros países. Los objetivos, cuya consecución perseguían dichas medidas, tampoco podían tener en cuenta otras consideraciones que no fuesen las de carácter puramente nacional, y había muy pocas oportunidades de apreciar sus efectos sobre el conjunto de la economía europea o sus relaciones con esta economía, y mucho menos todavía con el resto del mundo.

2. PLANES Y PREVISIONES PARA EL PORVENIR

Algunos países ya han superado el período de las medidas excepcionales y han empezado a preparar planes económicos para los próximos años. Sin embargo, en vista de las numerosas incertidumbres que existen, estos programas no pueden ser más que provisionales, y todo los países están ansiosos de que se precise con claridad su futura situación económica en el mundo de la postguerra.

Los proyectos preparados por los Gobiernos europeos o sus objetivos económicos generales se describen en los informes sobre cada país, que figuran en el apéndice y se han resumido en un apéndice al presente capítulo.

La importancia que revestirá la evolución futura de la economía europea, y, en particular, la necesidad de la cooperación al abordar y tratar sus problemas, requiere que se expliquen los proyectos existentes, así como la intención de los diversos Gobiernos y las posibilidades de esta cooperación.

Numerosos países europeos se enfrentan con el problema de tomar en cuenta los trascendentales cambios que se han producido en sus economías y las nuevas condiciones que imperan en otros países. En ciertos países, por ejemplo, Polonia, los cambios territoriales han modificado la estructura económica. Sin embargo, reviste en general más importancia el efecto de la desorganización del comercio exterior que existía con anterioridad. Esta situación se debe en parte a la desaparición virtual de los mercados mundiales de aquellos países que anteriormente fueron enemigos, pero sobre todo a la desorganización del comercio exterior, debida al nivel relativamente bajo de actividad económica que existe en toda Europa, así como a la modificación de las condiciones económicas que se ha producido en los países de ultramar.

Se pueden clasificar los países europeos, teniendo en cuenta en qué medida ya han trazado y definido sus planes u objetivos.

La Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas ha adoptado un nuevo plan quinquenal en el que se prevé con todo detalle la rehabilitación y la expansión económica de cada sector de la economía rusa. Aunque se explica en gran parte la firmeza y el detalle de este plan por el principio de la economía planificada que sustenta la URSS, conviene hacer constar que tanto la estructura económica del país como la magnitud y variedad de sus recursos nacionales permitieron que se preparase este plan definido.

En una segunda categoría puede incluirse países como Francia, Polonia y Checoslovaquia, que han preparado planes económicos nacionales bastante detallados, pero no obstante de carácter provisional, en los que se fijan a las industrias importantes objetivos de producción a corto plazo.

Durante la contienda, la economía francesa no sufrió cambios fundamentales. El Gobierno francés conoce, hace tiempo, que la industria nacional desde hace más de una década no ha logrado ni modernizar ni renovar debidamente sus instalaciones y su equipo en vista de lo cual el plan francés fué preparado teniendo en cuenta estas condiciones.

Parece que el plan de Polonia se basa en consideraciones muy distintas. La economía polaca se enfrenta con dos problemas principales: el pri-

mero es el efecto de la devastación originada por la guerra, la explotación del país por el enemigo y la pérdida de vidas; el segundo se refiere al aporte de recursos e industrias importantes en los nuevos territorios occidentales, circunstancia que permitirá que Polonia eleve el nivel de vida de su población por encima del existente en la anteguerra. El Gobierno de Polonia insiste en que, en vista de multitud de factores inciertos, son de esperar numerosos cambios de importancia en los planes existentes.

Durante el período de la dominación nazi, se produjo en Checoslovaquia una gran desorganización y los movimientos de población que se vio obligado a realizar el Gobierno hicieron necesario que se efectuasen algunos reajustes básicos. El plan preparado por Checoslovaquia se circunscribe a las medidas dictadas por esos cambios. En especial, el plan se mantiene sumamente flexible con respecto al comercio exterior, debido a la imposibilidad de apreciar plenamente cuál será la posición del país en el mundo de la postguerra.

Dentro de una tercera categoría figuran Bélgica, Dinamarca, Países Bajos, Noruega, Reino Unido, Finlandia, Suecia y Suiza. Estos países parecen haber llegado a concepciones razonablemente claras de la orientación general que desean dar a su economía nacional y a su comercio exterior, pero sus intenciones no han tomado la forma de amplios proyectos económicos. Para la mayoría de estos países, el comercio exterior y la balanza de pagos determinan la orientación de la economía hasta tal punto que su actual incapacidad para formular otra cosa que no sean lineamientos generales, impide apreciar en detalle las perspectivas que se ofrecen o los desarrollos necesarios en las diversas industrias.

Yugoeslavia y Grecia, países a los que todavía preocupan los problemas inmediatos de la recuperación, no pudieron formular proyectos precisos en relación con la orientación de su futura política económica.

Entre los países ex enemigos, Italia y Austria han empezado a preparar planes económicos globales, pero aun no les ha sido posible lograr su adopción y aplicación. Por otra parte, parece ser que los Gobiernos de Hungría, Rumania y Bulgaria, no han podido todavía desarrollar una política económica concreta aplicable al período de la reconstrucción.

La conclusión más significativa que sugiere el análisis de los proyectos e intenciones de los países europeos, es su incapacidad para prever sus relaciones económicas futuras con el resto del mundo. Esta aparente incapacidad para tomar en cuenta los proyectos de otros países y sus posibles repercusiones sobre una economía integral de Europa y del mundo, no es deliberada, sino más bien una consecuencia de incertidumbres que no pueden hacerse desaparecer mediante acción nacional. Entre los factores que imposibilitan tal coordinación pueden señalarse las necesidades inmediatas, la incertidumbre acerca de las futuras fuentes de financiamiento, suministros y equipo, y la falta de información acerca de los proyectos preparados por otros países.

El incremento de la renta y el mejoramiento del nivel de vida, que constituyen los objetivos de todas las políticas y de todos los planes económicos, originarán un gran aumento del consumo.

Esta afirmación podrá aplicarse especialmente a aquellos países donde aumente la población, y que, en consecuencia, están obligados a industrializarse. Es un hecho incontrovertible que las importaciones per cápita en los países muy industrializados son mayores que en los menos industrializados. A pesar del aumento general y de la diversificación de la producción nacional, puede esperarse casi con seguridad un aumento general del volumen de las importaciones, aunque su naturaleza quizá sufra considerables modificaciones.

Para elevar el nivel general de vida y ampliar en todo el mundo la renta nacional, se requieren cambios fundamentales en la estructura económica. Si se desea obtener resultados óptimos, estas modificaciones de la estructura deben estudiarse bajo todos sus aspectos en el plano internacional, teniendo simultáneamente en cuenta todas sus repercusiones. Para alcanzar estos fines, es necesario afrontar algunas dificultades, la primera de las cuales es la que ofrece la balanza de pagos.

Durante los próximos años, la balanza de pagos de Europa con el resto del mundo constituirá uno de los problemas internacionales más difíciles del continente, y la pasada guerra ha modificado y agravado sensiblemente su carácter. Antes de la guerra, Europa como conjunto podía financiar su cuantioso excedente de importaciones mediante los pagos que recibía por diversos servicios, principalmente por los fletes marítimos, los ingresos de las inversiones en ultramar y la renta del comercio turístico. Estos ingresos estarán considerablemente disminuidos durante el período de la reconstrucción. Los ingresos procedentes de las inversiones en el extranjero probablemente no recobrarán durante mucho tiempo el volumen que tenían antes de la guerra, debido a la pérdida y liquidación de inversiones durante la guerra y el período de la reconstrucción. Este problema afecta en particular al Reino Unido, a Francia y a los Países Bajos. Es probable que las repercusiones de la contienda transformen a Europa en un deudor neto y la magnitud de esta deuda aumentará por los cuantiosos créditos que recibirá durante el período de la reconstrucción.

Simultáneamente, el conflicto armado aceleró muchísimo el ritmo del desarrollo económico fuera de Europa, y en los países menos industrializados el desarrollo de la industria nacional ha sido en general de tal índole que ha disminuido la demanda de las importaciones de productos manufacturados más baratos. Sin embargo, es de esperar que el aumento de la renta en estos países incrementará las importaciones de otras clases de mercaderías manufacturadas.

De lo que antecede se deduce que las políticas económicas nacionales de los países europeos tendrán que tomar en cuenta, con respecto a las exportaciones hacia los países no europeos, estos importantes cambios en la balanza de pagos de Europa y en la estructura de los mercados mundiales. Puede esperarse una viva competencia por parte de otros exportadores europeos de productos manufacturados más baratos, así como de otros exportadores de ultramar. La magnitud de las compras efectuadas por los Estados Unidos de América constituirá un factor determinante del nivel de las importaciones que podrá financiar el continente europeo.

No reviste menor importancia la naturaleza del comercio entre los países europeos y la estruc-

tura de los pagos, que debido a la modificación prevista en la economía alemana y a otros cambios en la estructura económica de Europa, diferirán radicalmente de las que existían en la anteguerra. Muchos países europeos tendrán que vender a nuevos clientes sus exportaciones de productos agrícolas y de materias primas, así como encontrar nuevos abastecedores de mercaderías manufacturadas, especialmente bienes de capital. Como tienen pocas divisas extranjeras, los países que tratan de restablecer y dar nuevas orientaciones a su comercio se han visto obligados a negociar acuerdos comerciales bilaterales, a corto plazo, que equilibren las relaciones comerciales.

Los países europeos desean volver al sistema multilateral y a su contrapartida monetaria, o sea, a un sistema de monedas convertibles, tanto en Europa como con el resto del mundo. Sin embargo, la aplicación y continuación de este sistema sólo es posible si las políticas sobre producción, exportación e importación seguidas por los países europeos y su elección de las otras partes contratantes se combinan para formar una eficaz estructura de comercio multilateral. Sin un intercambio total y continuo de información y sin oportunidades para celebrar consultas, cada país o grupo de países no podrá bajo ningún concepto conseguir este fin; en tal caso, el desarrollo del comercio entre los países europeos será caótico y puede ocurrir que cada país se sienta fuertemente tentado a disminuir su dependencia del comercio exterior, aun a costa de reducir su productividad y nivel de vida. Si no dispone de información completa, la producción o los planes comerciales de un país pueden basarse en parte en las posibilidades temporales que ofrece el mercado o en ventajas de precio que resultan de diferencias temporales y artificiales en los salarios, precios o tipos de cambio, lo que a la larga hace inevitables graves desorganizaciones, las cuales, a su vez, pueden conducir a prácticas restrictivas y a una competencia desleal en el comercio internacional.

Otro problema que hay que afrontar es el peligro que pudiera surgir de la falta de coordinación entre los programas de producción de los diversos países europeos. Esta situación puede explicarse por medio de algunos ejemplos.

Muchos países europeos, como Austria, Bélgica, Checoslovaquia, Francia, Italia, Países Bajos, Polonia, Reino Unido y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, proyectan incrementar su producción de bienes de capital en comparación con los niveles de la anteguerra. Estos proyectos no sólo reflejan el aumento de las necesidades nacionales para fines de reconstrucción y desarrollo sino que también están inspirados en el deseo de reemplazar parte de la antigua producción alemana, que será reducida a una mínima parte del volumen de la anteguerra, de conformidad con el Convenio sobre Nivel de Industrialización.

Es evidente que los planes y políticas nacionales en este campo se han trazado necesariamente en gran parte con independencia unos de otros. Es igualmente evidente que el volumen de los proyectados aumentos en la producción de bienes de capital, especialmente para la exportación, puede llegar a crear dificultades de comercialización a los productores menos eficientes.

El desarrollo de la capacidad siderúrgica europea también puede originar problemas económicos internacionales, según los indicios actuales, la capacidad total de Europa para producir acero será ligeramente inferior, aun pasado el período de la reconstrucción, a la existente antes de la guerra. Además, hay que prever que la demanda será muy grande en Europa durante el período de la reconstrucción. Y aunque la capacidad de producción de los Estados Unidos de América y sus excedentes exportables, probablemente cubran con exceso cualquiera demanda europea de acero, un incremento considerable de las importaciones de acero y productos de este metal procedentes de los Estados Unidos de América, puede originar problemas difíciles en cuanto a los pagos internacionales.

Respecto a los textiles, los principales productores europeos proyectan aumentar en alguna medida sus exportaciones; por otra parte los países europeos importadores se proponen, en general, expandir en algo su producción nacional. También ciertos mercados de ultramar—Sudamérica, India, China y Egipto—que normalmente recibían de Europa artículos textiles en gran escala, han desarrollado notablemente su producción nacional y es probable que este proceso continúe con ritmo acelerado.

Ninguna razón de orden técnico se opone a que el consumo mundial absorba totalmente el aumento de la producción textil previsto en la actualidad. Sin embargo, ningún país está hoy día en condiciones para calcular la demanda futura de productos textiles en todos los países y, por ahora, no existe medio alguno de averiguar si las intenciones presentes, con respecto a la producción de los diferentes tipos de productos textiles acabados, estará en relación con las posibilidades futuras del mercado. Por ahora, cada país debe trazar sus propios planes sin conocer mayormente las intenciones que animan a los otros países. Es muy posible que el mercado mundial absorba el aumento proyectado de la producción industrial y agrícola. No hay que perder de vista, empero, de que en un futuro no remoto puede ocurrir lo contrario.

Esta posibilidad exige que los Gobiernos del mundo entero traten por todos los medios de elevar los niveles de vida de su población, y de aumentar y mantener las rentas, de modo que sea absorbida la producción tanto industrial como agrícola. Para conseguir tal propósito, sería necesario estudiar, en el plano internacional, ciertos problemas que están fuera de la competencia de esta Subcomisión.

En opinión de esta Subcomisión, el hecho de que alguna vez puede presentarse una situación de superproducción—en el sentido absoluto de este término—constituye una idea que debe ser desechada por constituir una verdadera herejía económica.

Hemos indicado en este estudio algunas de las dificultades que pueden surgir si en Europa, durante el período de la reconstrucción, se formulan políticas económicas nacionales sin procederse a un intercambio completo de informaciones entre los países interesados. La Subcomisión pone de manifiesto la magnitud de dichas dificultades con la esperanza de que los datos contenidos en el presente informe faciliten su comprensión.

La Subcomisión está convencida de que la creación, bajo los auspicios del Consejo Económico y Social, de alguna especie de "cámara de compensación" encargada del intercambio y análisis de las informaciones relativas a los planes de reconstrucción y desarrollo económicos, servirá para impedir que se produzcan desajustes económicos.

Apéndice

LAS POLITICAS ECONOMICAS EN EUROPA

Los países de Europa, difieren unos de otros, respecto a la forma en que han precisado las políticas económicas que proyectan aplicar durante el período de la reconstrucción. A continuación se ofrece una exposición resumida de la política económica de cada uno de ellos.

CHECOSLOVAQUIA

Como resultado de las exigencias que la máquina de guerra alemana impuso a Checoslovaquia, hubo importantes cambios en la estructura económica del país. Checoslovaquia ha elaborado un plan binal, cuyo propósito fundamental es el de utilizar la capacidad de producción creada durante la ocupación, y continuar el desarrollo de la economía nacional en el sentido de un aumento de la fabricación de equipos de capital. El aumento global de la producción proyectada es apenas superior en un 10% a la presente capacidad, pero en muchas ramas de la industria significará un aumento muy considerable en relación con la producción de anteguerra. El Gobierno de Checoslovaquia considera que este cambio no provocará durante el período del plan binal, un aumento del comercio de exportación sobre el nivel de la anteguerra. Aunque Checoslovaquia proyecta importar, en un futuro cercano, una cantidad considerable de equipos de capital, el desarrollo de las industrias de exportación, previsto en el plan, hace improbable que la importación de equipos de capital se prolongue durante un largo tiempo. En realidad el plan establece aumentos moderados de la producción de carbón y acero, que colocarán a estas industrias básicas al mismo nivel que tenían antes de la guerra, y, por otra parte, proyecta una expansión considerable de las industrias de construcciones mecánicas, especialmente de automotores y de material rodante. En 1948, la producción agrícola habrá recobrado el nivel de la anteguerra, y a fines del mismo año la producción de materiales de construcción deberá alcanzar por lo menos el nivel que tenía antes de la guerra. Hay que tener presente, finalmente, que Checoslovaquia continuará siendo un país manufacturero y exportador de productos textiles en gran escala.

DINAMARCA

Dinamarca se propone restaurar, en lo posible la estructura general de su economía de la anteguerra, pero no ha fijado los objetivos precisos que deba alcanzar la producción. Su política tenderá principalmente al restablecimiento de su comercio de exportación de productos agrícolas e industriales. A este respecto, las dificultades a largo plazo con que tropezará son el reemplazo del mercado alemán y la desproporción que existe

entre el costo del forraje y los precios que obtiene para los productos ganaderos.

FRANCIA

Todavía el Gobierno no ha aprobado oficialmente el plan francés de desarrollo y hay que considerar provisionales las cifras que se propone alcanzar. El plan prevé cuantiosas inversiones destinadas a modernizar el equipo industrial y a aumentar la producción. El objetivo general estriba en aumentar la capacidad de producción, la cual en 1950 deberá ser mayor en un 25% a la de 1929. Se concederá atención especial al aumento de la producción de carbón, electricidad y maquinarias, lo mismo que a la modernización de la industria textil. Se reservará para la exportación una proporción considerable de la producción así incrementada a fin de facilitar el pago de las importaciones. Se espera poder aumentar las exportaciones invisibles con la expansión de la industria turística.

El Gobierno francés se propone resolver el problema de la mano de obra con la transferencia de trabajadores a la industria, el aumento del número de mujeres empleadas en la industria, y, en especial, con la elevación del rendimiento de los trabajadores agrícolas e industriales. La realización de este plan quizá exija la inmigración de uno o dos millones de trabajadores. No se prevé expansión alguna de la producción agrícola, con relación al nivel logrado en 1938, pero se proyecta un empleo más económico de la mano de obra agrícola.

GRECIA

La política general adoptada por el Gobierno griego tiende a restablecer el nivel de las importaciones y exportaciones de la anteguerra. En lo que atañe a las exportaciones, el problema fundamental es encontrar mercados para productos agrícolas especiales cuya índole es de semilujo, tales como tabaco, pasas de Corinto y otras pasas de uva. El futuro plan de reconstrucción del Gobierno griego, tomará en cuenta, de todas maneras, que hay que continuar, en gran escala, la rehabilitación de tierras para aliviar la demanda creciente de terrenos cultivables.

UNIÓN ECONÓMICA DE LOS PAÍSES BAJOS, BÉLGICA Y LUXEMBURGO

Bélgica, Luxemburgo y los Países Bajos han constituido una unión aduanera que comenzará a aplicarse a fines de 1947. La unión económica que prevén las negociaciones en curso, significará una integración aun más estrecha de políticas monetarias, fiscales y comerciales respectivas. Pero cualquier plan definitivo para el porvenir encuentra como obstáculo principal la incertidumbre reinante respecto a las relaciones futuras con la economía alemana; tampoco se han fijado cifras para la producción de los tres países en conjunto.

BÉLGICA Y LUXEMBURGO

Aunque Bélgica no posee ningún plan definitivo para el futuro, su política de reconstrucción y desarrollo presupone el aumento del consumo nacional y la elevación de los niveles de vida, ya que sus objetivos manifiestos son la racionalización y la especialización de la producción industrial, particularmente en los ramos del acero y los

tejidos, pero sin que tal cosa signifique el incremento de la capacidad total de exportación. Asimismo se desarrollará el montaje de piezas importadas, a fin de estimular la exportación de artículos manufacturados acabados, por ejemplo, vehículos automotores. Se proyectan considerables inversiones de capital para modernizar las industrias belgas y, por otra parte, se restaurará la agricultura al nivel de la anteguerra. Finalmente, se hará un gran esfuerzo para cambiar la orientación del comercio exterior y compensar así la pérdida del mercado alemán.

PAÍSES BAJOS

En vista del incremento de la población y del carácter intensivo de su agricultura, los Países Bajos se proponen una política de mayor industrialización, especialmente en lo referente a equipos de capital, suministrado antes por Alemania. Parte esencial del plan consiste en la producción de bienes de consumo de alta calidad, destinados al mercado nacional y a la exportación. Los Países Bajos tienen que aumentar sus exportaciones como compensación por la pérdida de la renta procedente de inversiones en el extranjero, y de los ingresos que anteriormente obtenía del comercio marítimo y del comercio de tránsito con Alemania. Para los próximos dos o tres años, se calcula con fuerte excedente de importaciones a fin de permitir poner en práctica los programas de industrialización. Igualmente, se proyecta aumentar la mecanización de la agricultura.

NORUEGA

El objetivo general que persigue la política económica noruega es el restablecimiento, para 1950, del nivel de vida que existía antes de la guerra. En la actualidad el racionamiento de los materiales de construcción y el sistema de reglamentación de las importaciones, hacen posible controlar una gran parte de las inversiones en la industria y regular así el desarrollo de ésta. Con ayuda oficial, se construirá una fábrica de hierro y acero para satisfacer gran parte de las necesidades de acero del país, producto que anteriormente se importaba. Se aumentará la capacidad de los astilleros de reparación y construcción de barcos, de tal manera que una gran parte de la construcción y reparación de naves noruegas, se efectúa en el mismo país aunque el proyecto de restaurar la flota mercante noruega al nivel de la anteguerra prevea la compra en el extranjero de un número considerable de navíos. Se proyecta también, la racionalización de la industria pesquera. La capacidad de producción de los hiladores de la industria textil será aumentada a fin de que corresponda con la capacidad de los telares. El plan prevé igualmente el aumento de la energía hidroeléctrica y la edificación de 125.000 viviendas durante los próximos cuatro años.

POLONIA

El plan de cuatro años, elaborado con todo detalle por Polonia, prevé la expansión de toda la producción industrial en relación con el nivel de la anteguerra. La anexión al territorio polaco de las regiones occidentales recién adquiridas, con su vasto potencial industrial permitirá más tarde, el aumento del excedente exportable de hierro y acero, carbón, textiles y máquinas—herramientas. Se ha previsto para 1949, una producción de

400.000.000 de metros de telas de algodón, en comparación con 40.000.000 de metros producidos en 1938. Se ha concedido notable importancia a la producción de equipos de capital, y la cifra por alcanzar en 1949 es 166% más elevada que la de 1938.

Se ha fijado para 1949 una producción de carbón de 80.000.000 de toneladas, cifra muy favorable en comparación con 38.000.000 de toneladas, producidas en 1938 dentro de las fronteras de la anteguerra. La producción de acero será de 2.000.000 de toneladas (en 1938 fué de 1.400.000 toneladas), y la producción de máquinas-herramientas se aumentará en cerca de un 50% sobre el nivel de 1938. El plan de cuatro años de Polonia no prevé ninguna transferencia inmediata de trabajadores agrícolas al sector de la industria; sin embargo, a la larga, será necesario llevar a cabo transferencias en gran escala. En cuanto al comercio exterior, durante los tres primeros años se espera tener cuantiosos excedentes de importación, principalmente debido a las fuertes importaciones de equipo de capital que estipula el plan. Polonia espera importar materias primas para la industria a cambio de carbón, equipo de capital y productos elaborados de consumo.

REINO UNIDO

Durante la guerra, tuvo lugar una expansión de las industrias de construcciones mecánicas y químicas, y un descenso relativo de otras industrias, por ejemplo, textiles y extracción de carbón. Este cambio en la proporción de los sectores de la producción industrial puede llegar a ser permanente.

Un amplio programa de inversiones públicas y privadas constituirá una de las características fundamentales de la política del Gobierno británico tendiente al mantenimiento del empleo total y a mejorar los niveles de vida de la población. Se ha propuesto un programa a largo plazo para reorganizar y equipar de nuevo a las industrias y servicios básicos. Este programa comprende la nacionalización de las minas de carbón, el gas, la electricidad, las industrias del hierro y el acero y los transportes. Simultáneamente se equiparán de nuevo y modernizarán cierto número de industrias manufactureras más antiguas, incluso la industria textil, y se concederá mayor atención a la producción de artículos de alta calidad.

A fin de compensar la pérdida, producida por la guerra, de las rentas invisibles procedentes de ultramar, y con objeto de comprar cantidades de alimentos y materias primas indispensables para la aplicación de la política gubernamental, de empleo total y de la alimentación, se calcula que será necesario incrementar las exportaciones en cerca de 75% en relación con las de 1938. Esto exigirá que aproximadamente una cuarta parte de la capacidad industrial del país sea consagrada a la producción de artículos destinados a la exportación.

UNIÓN DE REPÚBLICAS SOCIALISTAS SOVIÉTICAS

El presente plan quinquenal, cuarto de su género, prevé nuevas inversiones de capital destinadas a aumentar la producción industrial, de modo que ésta en 1950 sea 48% superior a la de 1940. Se ha previsto que un incremento de 35% en la producción de carbón, y de 14% en la de petróleo. En 1950, la producción de energía eléctrica deberá ser superior en 70%, y la de

hierro y acero en 35%, a las de 1940, respectivamente.

Se concede aún atención especial al equipo industrial pesado. En 1950 se duplicará la producción total de maquinaria: en ciertos ramos industriales se triplicará. Los medios de transporte se ampliarán en forma considerable, y la marina mercante se duplicará con exceso. En otros ramos de la industria ofrecerán aumentos análogos y se intensificará la producción de artículos de consumo.

Durante el período del actual plan quinquenal, si bien se prevén cambios profundos en la estructura económica de la URSS, no es de esperar que ocurran modificaciones de importancia en las normas que rigen su comercio exterior. La Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas seguirá siendo gran importador de equipo de capital, de ciertas materias primas y, en el grado que lo permitan sus existencias en divisas extranjeras, de bienes de consumo. El país exportará aquellas materias primas de las cuales posee un excedente natural, como sucede con la madera, el algodón y ciertos minerales. En todo caso, puede suponerse con fundamento, que el volumen total del comercio exterior será considerablemente más cuantioso que antes de la guerra.

YUGOESLAVIA

Es muy probable que, con el tiempo ocurran ciertos cambios en el comercio exterior de Yugoslavia. Por ejemplo, a medida que aumente el consumo nacional, disminuirá la exportación de cereales o se interrumpirá por completo, y, por espacio de uno o dos años, las exportaciones de madera serán inferiores al nivel de la anteguerra. Está en estudio la forma de incrementar la producción de metales no ferrosos, desarrollar la energía hidroeléctrica, y elevar la capacidad de las hiladoras de modo que coincida con la de los telares. Desde luego, será indispensable efectuar fuertes importaciones de equipos de capital en el futuro inmediato y también, durante un período más prolongado, si se desea llevar adelante el desarrollo industrial.

AUSTRIA

Como resultado de la expansión de la producción de acero, maquinarias automotores y petróleo, realizada por los alemanes, la economía de Austria ha cambiado considerablemente. La producción actual de camiones de carga equivale al 130% de la de 1937; los índices para otros vehículos es de 160%, para máquinas-herramientas de 131 por ciento y para petróleo de 1.555%. Los planes futuros de Austria dependen en gran parte, de las decisiones de las Potencias ocupantes.

ITALIA

El plan que en estos momentos estudia el Gobierno italiano no prevé cambio alguno en la estructura fundamental de la industria, pero, a fin de reducir las importaciones de carbón, se propone ampliar las centrales hidroeléctricas. Atención especial se concederá a las antiguas industrias de exportación, textiles, construcciones

mecánicas y, especialmente, la de equipos eléctricos, pero hasta 1948 ó 1949 no se espera que puedan exportarse automotores en gran escala. Sin embargo, es probable que la industria italiana adquiera en el mercado mundial de productos textiles una importancia cada vez mayor.

ALEMANIA

Para evitar la posibilidad del rearme de Alemania y para suprimir su potencial bélico, tanto en la Declaración de Pótsdam como en el Convenio sobre Nivel de Industrialización se estipularon modificaciones radicales de la estructura económica alemana. Se ha prohibido la producción de ciertos artículos de la industria de construcciones mecánicas y de ciertos productos químicos, y se ha restringido rigurosamente la fabricación de equipos de capital de toda especie. En cuanto a la producción de acero se convino como cifra básica 5.400.000 toneladas. Se harán esfuerzos por lograr, en cuanto sea posible, que Alemania se abastezca de alimentos; sólo se permite una cantidad mínima de importaciones y está totalmente prohibida la importación de artículos de lujo. Por otra parte, se aumentará la producción de materias primas, especialmente de carbón y potasa, hasta lograr el nivel de la anteguerra y no habrá restricción alguna para numerosas industrias ligeras que fabrican bienes de consumo.

El plan estipula que el monto de importaciones y exportaciones no pasará de 3.000.000.000 de *reichmarks* (a su valor de 1936), o sea el 70% de las importaciones y el 63% de las exportaciones durante 1936. En vista de la disminución de las regiones agrícolas, tal vez del total de las importaciones, el 50% corresponda a las importaciones de artículos alimenticios esenciales.

La reducción rigurosa de las industrias del acero y de construcciones mecánicas significa que el excedente exportable de estos ramos será de escasa importancia, salvo en lo concerniente a instrumentos de precisión y ópticos, mientras que la prohibición de producir máquinas-herramientas pesadas, cojinetes de bolas y tractores pesados, harán necesarias algunas importaciones de estos artículos. Serán reducidas en forma considerable las exportaciones de productos químicos, con excepción de los farmacéuticos, cuyas exportaciones se espera permanezcan al nivel que alcanzaron antes de la guerra. Las restricciones impuestas al empleo de vehículos, y la reducción del territorio, rebajarán las importaciones de petróleo muy por debajo de las exigencias de la anteguerra. Se utilizarán hasta el máximo los recursos forestales de Alemania, y las importaciones de madera sufrirán una reducción de aproximadamente el 10% en comparación con la anteguerra. La cifra de producción de productos totales, se ha fijado en el 77% y la de importaciones de materias primas para la industria textil en un 50% de las correspondientes a 1936, respectivamente, pero, como se reserva para la exportación el 20% de la producción, es de esperarse un notable aumento de las exportaciones de productos textiles. La existencia de industrias ligeras que fabrican bienes de consumo para uso civil pueden contribuir a aumentar las exportaciones alemanas.

RECOMENDACIONES Y PROPUESTAS RELATIVAS A EUROPA¹

1. ALIMENTACIÓN Y AGRICULTURA

En toda Europa, se recogerán mejores cosechas en 1946 que hace un año. La producción de cereales y papas será más elevada que en 1945 en casi todos los países devastados por la guerra y, en algunos, en donde el año pasado se registraron rendimientos excepcionalmente bajos, habrá un aumento de cerca del 50%. A pesar de esta mejora, la producción total de granos de todos los países de Europa, participantes en la guerra, con excepción de la URSS y del Reino Unido, será todavía muy inferior al nivel alcanzado antes de la guerra. Además, en aquellos países que sufrieron más, para que se vuelva a obtener el número de cabezas de ganado existente antes de la guerra, habrán de pasar muchos años.

Ha impresionado a la Subcomisión el importante papel que ha cabido a la UNRRA: gracias a ella se ha impedido la extensión del hambre; igualmente ha contribuido en las etapas iniciales de la rehabilitación agrícola. La Subcomisión aprueba las resoluciones adoptadas durante su quinto período de sesiones por el Consejo de la UNRRA, y reconoce la necesidad de una acción inmediata para garantizar que continúe la cooperación internacional en esa esfera. Asimismo, la Subcomisión se adhiere a la recomendación que se hace a la FAO para que trate de proporcionar a los países liberados "toda la asistencia técnica de que disponga, a fin de acelerar el restablecimiento de la producción agrícola" y para que el personal de la UNRRA que reúne condiciones adecuadas sea empleado por la FAO y las otras organizaciones que se encargarán de continuar las actividades de la UNRRA.

La Subcomisión pone de relieve la importancia de realizar esfuerzos especiales a fin de que se reserve de las próximas cosechas, la máxima cantidad de víveres para la población no campesina, ya sea fortaleciendo los planes oficiales de recolección, en donde estos se apliquen, ya sea otorgando premios u otros incentivos a los productores para que vendan sus cosechas.

La Subcomisión confía en que, a medida que se restablezcan los transportes y las facilidades para el comercio recíproco, los países europeos poseedores de excedentes de cereales, azúcar y otros artículos comestibles estarán en condiciones de ayudar con eficacia mayor que el año pasado a satisfacer las necesidades de países vecinos con deficiencias de víveres.

2. VIVIENDA

Por diferentes que en los diversos países sean las soluciones al problema de la vivienda — diferencias determinadas por condiciones climáticas, tradiciones, formas y medios de vida y finalidades sociales — ciertos factores esenciales técnicos, sociales, financieros y administrativos son, más o menos, comunes a cualquier solución. Por lo tanto, para resolver los problemas relativos a cada país, tendrá mucha importancia que entre ellos inter-

cambien experiencias. A más de ahorrar tiempo, este intercambio ha de contribuir también al empleo racional de los materiales escasos y a mejorar los métodos de construcción.

Con relación al informe de la Reunión Especial sobre Problemas Urgentes de la Vivienda, celebrada en Bruselas del 16 al 19 de julio de 1946 bajo los auspicios del Comité Económico de Emergencia para Europa, la Subcomisión se adhiere a la resolución aprobada en dicha reunión y recomienda al Consejo Económico y Social emprenda o patrocine la creación de un organismo internacional permanente para la vivienda.

3. MANO DE OBRA

Uno de los obstáculos más grandes para la reconstrucción y la rehabilitación de la actividad económica proviene de la grave escasez, en casi todos los países de Europa, de mano de obra calificada, así como de la escasez de mano de obra no calificada en algunos de ellos.

Aunque para mejorar la situación que priva en Europa en cuanto a la mano de obra son indispensables principalmente medidas de carácter nacional, no lo es menos, sin embargo, la cooperación internacional, en particular de acuerdo con los principios siguientes:

1. En algunos países la escasez tanto de trabajadores calificados como de no calificados, puede mitigarse en cierto modo utilizando los excedentes disponibles de otros países. Es evidente que pueden concertarse arreglos bilaterales a este efecto. Pero lo apremiante del problema y la importancia de darle solución racional, aconsejan que se concierte, tan pronto como sea posible, un acuerdo más amplio. Esta solución de conjunto exige que los países deseosos de importar mano de obra calculen sus necesidades e indiquen el número aproximado de trabajadores que necesitan en las diferentes especializaciones en tanto que los países que poseen un excedente de mano de obra comunicarán el número disponible de trabajadores de cada especialidad.

Además de estos datos, es indudable que los organismos internacionales, particularmente la OIT, dispondrán de abundante información sobre los excedentes y la escasez de mano de obra. Toda esta información deberá utilizarse para determinar las posibilidades de trasladar la mano de obra, dispuesta a trabajar en otros lugares de Europa, desde aquellos países que poseen un excedente a los países deseosos de importar trabajadores.

2. A los Gobiernos nacionales corresponderá, en lo esencial, la formación de la mano de obra calificada; pero sería conveniente estudiar si acaso no se la podría complementar con medidas internacionales conforme a los principios siguientes:

a) En Europa continental un servicio de expertos, se encargará de prestar ayuda a la formación y capacitación de la mano de obra industrial y agrícola.

b) Se dispondrán planes de formación, de modo que los países de Europa continental puedan enviar a capataces y técnicos profesionales

¹ Las resoluciones adoptadas por el Consejo Económico y Social el 3 de octubre difieren de las recomendaciones formuladas por la Subcomisión (véase el documento A/126).

a perfeccionarse en aquellos países que han alcanzado un alto grado de desarrollo industrial y agrícola. Estos planes podrán iniciarse con la cooperación de la FAO, la OIT y la UNESCO.

c) Como la escasez de técnicos e ingenieros calificados, puede constituir una traba para la amplitud y rapidez de la reconstrucción y el desarrollo económico de ciertos países de Europa, se sugiere que éstos concierten arreglos con la Secretaría de las Naciones Unidas, o directamente con los países en condiciones de proporcionar el personal, para la obtención de los técnicos necesarios en comisión de servicios.

4. CARBÓN

Requisito previo de la recuperación europea es el restablecimiento de la producción de carbón al nivel existente antes de la guerra. El rendimiento total de los siete países europeos productores de carbón, incluido el Reino Unido, pero sin contar a la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, todavía es inferior a dicho nivel en más del 25%. Existen, desde luego, diferencias apreciables en la producción de carbón de las diversas regiones y países; por ejemplo, la del Ruhr y el Sarre equivale al 43% del promedio anterior a la guerra; en cambio, Polonia y Francia producen más del 100%.¹ Los principales obstáculos por vencer son: escasez de mano de obra calificada, bajo coeficiente de producción, deficiencia de mantenimiento, falta de equipo y dificultades de transporte.

La Subcomisión ha tomado nota y aprueba las recomendaciones formuladas en la conferencia celebrada en París en mayo de 1946, bajo los auspicios de la Organización Europea del Carbón, y durante la cual se discutieron las medidas adecuadas para subsanar tales obstáculos. La Organización Europea del Carbón tiene como función principal asegurar la distribución equitativa entre todos sus miembros de todo el carbón disponible. Mientras perdure la escasez actual, evidentemente será necesaria alguna organización de esa especie, sobre todo para promover el incremento de las exportaciones y para asegurar la distribución de los suministros de carbón disponibles, conforme a las necesidades a corto y a largo plazo de los países interesados.

La Subcomisión señala asimismo que las minas tienen necesidad urgente de equipo y suministros, y recomienda se efectúe un estudio inmediato de la producción de estos artículos y de su distribución a aquellos países que los necesitan.

5. ENERGÍA ELÉCTRICA

La capacidad actual de producción de las instalaciones de energía eléctrica en Europa, sin incluir Alemania, resultará insuficiente para satisfacer las necesidades industriales futuras.

La Subcomisión recomienda que un organismo designado por el Consejo Económico y Social, y asesorado por consejeros técnicos, estudie y formule proyectos para coordinar el desarrollo de los recursos de energía eléctrica en Europa; construir nuevas centrales hidroeléctricas; y establecer una red internacional para la distribución

¹ Con respecto a Polonia, debe tenerse presente la expansión de su zona productora. Debe notarse que en Francia las necesidades de carbón sobrepasan con exceso la producción.

económica de energía eléctrica entre todos los países europeos.

6. MATERIAS PRIMAS

Aunque la falta de materias primas no constituye, como la escasez de carbón, un obstáculo tan grave para la recuperación industrial de Europa, el problema se plantea a cada uno de los países europeos. Sucede con frecuencia que no es posible obtener maderas, pieles, grasas y aceites industriales, pez, alquitrán y otros derivados del carbón, álcalis, caucho, textiles, fibras, cáñamo, plomo, cobre, zinc y estaño. En numerosos casos, la escasez de ciertos artículos no se debe primordialmente a una insuficiencia de los suministros actuales, sino más bien al trastorno de las relaciones comerciales europeas y mundiales, a las dificultades de transportes y la escasez de divisas. Por lo tanto, el organismo que se cree para encargarse de los problemas de la economía europea, deberá estudiar la asignación y distribución entre las naciones europeas de aquellas materias primas disponibles actualmente en cantidades insuficientes; este organismo deberá contar con la colaboración de los países proveedores y de todos los organismos intergubernamentales competentes.

7. MAQUINARIA Y EQUIPO

Las consecuencias de la destrucción y el deterioro del equipo industrial de Europa tanto sobre la producción futura como sobre la renovación del equipo de capital, serán sumamente difíciles de remediar. Para permitir que toda Europa cubra sus necesidades futuras de maquinaria y equipo, serán menester fuertes importaciones de equipo de capital y, tal cosa, en algunos casos, exigirá cuantiosos créditos extranjeros.

Habrà que estudiar cuáles son los medios adecuados para obtener el equipo de capital que hace falta a los países de Europa para realizar sus programas de reconstrucción y fomento.

Y sería muy conveniente que dichos programas se coordinaran, tomando en consideración las modificaciones previstas de la estructura de la economía europea, de modo que se obtuviera la producción más económica posible de maquinaria y equipo.

La falta de piezas de repuesto para la rehabilitación de instalaciones que anteriormente abastecían fabricantes de países ex enemigos, constituye un grave estorbo que en numerosos casos impide aumentar la producción. Este problema es de carácter distinto al mencionado antes, ya que, en general, se trata de un problema a corto plazo que demanda atención especial inmediata.

8. TRANSPORTES

Al terminar las hostilidades, el sistema europeo de transportes se encontraba virtualmente paralizado; y pasarán muchos años antes de que vuelva al nivel alcanzado antes de la guerra. Sin embargo, a pesar de la situación caótica producida por la guerra, durante los doce meses últimos se ha logrado una notable mejoría. Desde su creación en mayo de 1945, la Organización Central de Transportes Internos Europeos ha desempeñado un papel de suma utilidad al establecer la cooperación entre las diferentes administraciones ferroviarias. La Subcomisión insiste en la necesidad de que siga funcionando este organismo, así

como en que se mantenga y amplíe la colaboración.

La Subcomisión subraya la necesidad apremiante de acelerar y conceder prioridad especial a la reparación y renovación del equipo de los principales ferrocarriles, puertos, vías fluviales navegables y medios de navegación de Europa, incluso a las líneas empleadas para el transporte internacional a través de Alemania.

En interés de una recuperación económica más rápida, concedemos la mayor importancia a la supresión de todo obstáculo que impida el restablecimiento de los transportes europeos, ya sean por carretera, ferrocarril o vías fluviales navegables. Recomendamos al efecto, que se emplee en todo lo posible los servicios técnicos de organismos internacionales, tales como la Organización Central de Transportes Internos Europeos. No podemos exagerar, desde el punto de vista de la recuperación económica de los países devastados por la guerra, la importancia de conseguir la solución urgente de todos los problemas que dificultan el restablecimiento del tráfico internacional.

9. COMERCIO

No se puede exagerar la importancia que para la prosperidad de Europa tiene el resurgimiento del comercio multilateral, tanto entre los países de ese continente, como entre Europa y el resto del mundo.

El Consejo Económico y Social, en su resolución de 18 de febrero de 1946,¹ anunció que convocaría a una conferencia internacional de comercio y empleo. Se asociaba así a la iniciativa del Gobierno de los Estados Unidos de América (propuestas hechas públicas el 6 de diciembre de 1945), y se pronunciaba en favor del multilateralismo como sistema permanente de comercio. Las propuestas de la Organización Internacional de Comercio a que aludimos se proponen fomentar la expansión del comercio internacional y el empleo total, especialmente mediante la reducción de todas las barreras al comercio por medio de convenios mutuos entre los países interesados; más concretamente, dichas propuestas tratan de suprimir las prácticas comerciales que revisten formas discriminatorias.

Se reconoce que bajo las condiciones reinantes inmediatamente después de la liberación, tal vez los países de Europa continental no tuvieron otra alternativa, al tratar de reconstruir su comercio recíproco, sino el sistema de convenios bilaterales de "compensación". Es igualmente posible que, durante el período de transición, estuvieran justificados y hasta fueran deseables cierto número de convenios de esta índole. Sin embargo, si se amplía la perspectiva, resulta evidente que el sistema de relaciones bilaterales no puede representar más que un paliativo, aunque no sea sino porque impide que se establezcan las relaciones comerciales a base de una competencia fructuosa y de una división internacional más económica de la mano de obra.

Reconocemos que lo que tarde cada país en estar dispuesto a aceptar íntegramente los principios del multilateralismo, dependerá en buena parte de la rapidez con que restablezca su estabilidad financiera y recupere su capacidad productiva a la par que su posibilidad de exportar.

¹ Documento E/22/Rev.1.

A su vez, la duración de este período de transición dependerá del grado en que obtenga ayuda financiera del exterior destinada a estimular la producción nacional. Tiene mucha importancia que todas las medidas de carácter restrictivo adoptadas durante el período de transición y, particularmente, los métodos discriminatorios, sean reconocidos claramente, por los países respectivos, como recursos provisionales.

La recuperación económica y el desarrollo del comercio europeo sobre la base del multilateralismo dependerán, igualmente, de la rehabilitación de las finanzas públicas de cada país, mediante medidas adecuadas para la recaudación de impuestos y el control de los gastos públicos, la estabilización de los precios y el establecimiento de tipos de cambio en armonía con los niveles de precios nacionales extranjeros. Muchos países devastados ya han adoptado medidas para restablecer la confianza en sus monedas respectivas. Una vez que se haya alcanzado el grado de estabilidad necesario, todo país podrá ser miembro del Fondo Monetario Internacional y disfrutará de las ventajas resultantes de la posibilidad de convertir libremente su moneda.

Los diversos tipos de economía nacional tienen su lugar reservado dentro de la estructura del comercio mundial prevista por quienes auspiciaron la Organización Internacional de Comercio. Ya sea que esas economías se sustenten en un sistema de libre competición, en la economía planificada o en una mezcla de esos dos principios, cada nación estará en libertad de decidir por adelantado sus planes de comercio exterior durante cierto número de años.

Se entiende que al trazar sus proyectos de reconstrucción y fomento, los países de Europa se esfuerzan por apartarse de toda política exclusivista y discriminatoria. Tales proyectos se pondrán, más bien, erigir un sistema internacional a base de métodos comerciales justos y equitativos.

10. NECESIDADES FINANCIERAS

Aunque una apreciación cuantitativa exacta de la balanza de pagos para 1947 se pueda obtener únicamente mediante un cuidadoso estudio por parte de expertos, y no se ha dispuesto del tiempo necesario para tal cosa, sin embargo, por las informaciones recogidas nos es evidente que la economía europea, en conjunto, no podrá alcanzar un nivel satisfactorio en 1947, o en los años siguientes, si no recibe ayuda del exterior a fin de financiar sus importaciones esenciales.

a) Socorros de emergencia

El problema de los socorros de emergencia se encuentra vinculado estrechamente a la balanza de pagos de ciertos países. El Consejo de la UNRRA, durante su período de sesiones celebrado en agosto, remitió el problema a la Asamblea General de las Naciones Unidas.

Apoyamos firmemente la recomendación que pide a la Asamblea General de las Naciones Unidas que:

"establezca o designe inmediatamente el organismo o los organismos que estime conveniente, y cuyas funciones, entre otras, serán las siguientes:

"i) Examinar los casos que se presenten en 1947, cuando terminen los programas de la UNRRA, que hagan necesario el financiamiento de importaciones urgentes de productos esenciales para la vida, en particular víveres y suministros para la producción agrícola cuando no haya otra manera de satisfacer esas necesidades; y

"ii) Formular recomendaciones sobre la ayuda financiera indispensable para resolver las dificultades de divisas, que no puedan resolverse mediante las organizaciones existentes."

La Subcomisión estima que dadas la índole y la urgencia de los problemas de socorro a ciertos países, durante 1947, el organismo propuesto por la resolución del Consejo de la UNRRA debería estar investido de suficiente autoridad y ser de carácter representativo, a fin de que pudiera, en forma rápida y eficaz:

a) Determinar las importaciones mínimas indispensables para cubrir las necesidades vitales, particularmente, de artículos alimenticios;

b) Investigar la capacidad de los países importadores para pagar esas importaciones;

c) Formular recomendaciones a los Gobiernos sobre los métodos que les permitan atender esas necesidades.

En vista de que las actividades de la UNRRA en Europa terminarán a fines de 1946, la Subcomisión insiste en que, de conformidad con la recomendación que formulara la Comisión de Asuntos Económicos y Empleo al Consejo Económico y Social en su informe de fecha 25 de mayo de 1946, "si resulta necesario un nuevo organismo, éste deberá crearse mucho antes de que termine 1946, para que se evite la interrupción de los servicios de socorro indispensables".

b) *Necesidades financieras para la reconstrucción y el fomento*

La Subcomisión pone también de relieve el hecho de que, además de la ayuda que se conceda a ciertos países, en forma de socorro de emergencia, la reconstrucción y el fomento de Europa exigirán, en numerosos casos, empréstitos del extranjero.

De acuerdo con los planes actualmente propuestos, la Subcomisión todavía no ha podido determinar con precisión la magnitud del financiamiento requerido para cubrir las importaciones mínimas necesarias de equipo de capital, materias primas y otros suministros. Conviene estudiar este problema en colaboración con los organismos especializados y los Gobiernos nacionales y formular recomendaciones que puedan asegurar un financiamiento adecuado.

Asimismo, la Subcomisión llama la atención sobre diversos proyectos europeos de fomento que revisten carácter internacional, y que serán muy importantes para la recuperación y el desarrollo no sólo de la economía europea, sino también de la mundial. En muchos casos, la ayuda financiera para estos proyectos provendrá de países no europeos y deberá concederse sobre una base internacional tan amplia como sea posible.

La Subcomisión ha tomado nota de que se hallan disponibles cierto número de recursos potenciales, los cuales permitirán satisfacer las necesi-

dades de los países devastados; entre ellos, empréstitos y créditos intergubernamentales, préstamos del Banco Internacional, y, además, créditos particulares y comerciales. Por otra parte, el convenio constitutivo del Fondo Monetario Internacional, lo capacita para proporcionar medios de resolver dificultades de divisas.

Estima la Subcomisión que los recursos arriba señalados, y otros que podrán disponerse, permitirán cubrir durante 1947 una proporción considerable de las necesidades de los países devastados, y en el caso de un buen número de ellos, la totalidad de sus necesidades. La Subcomisión sustenta la opinión de que para lograr la máxima utilización de esos recursos y no demorar exageradamente la reconstrucción de Europa:

a) El Banco Internacional deberá iniciar plenamente sus actividades en la fecha más cercana posible, a fin de que, conforme con las funciones especiales previstas en sus estatutos, contribuya en el mayor grado posible a las necesidades de la reconstrucción antes de que termine el año de 1946;

b) El Fondo Monetario Internacional estudiará las medidas que pueda adoptar para conceder, tan pronto como sea posible, los servicios que establece su convenio constitutivo.

Con respecto a la necesidad de que se concedan préstamos y créditos de la índole señalada anteriormente, ha impresionado a la Subcomisión el caso de ciertos países con necesidades urgentes pero que carecen de suficientes divisas para pagar por anticipado la adquisición de ciertas clases de equipos de capital. Por lo tanto, la Subcomisión recomienda que se conceda atención especial a las necesidades apremiantes de dicha clase de anticipos.

11. COORDINACIÓN DE LOS PROYECTOS DE FOMENTO A LARGO PLAZO

La coordinación de los proyectos de reconstrucción y fomento de los diversos países europeos debe constituir parte esencial de toda medida tendiente a promover la prosperidad económica de Europa. Desde luego, tal problema no podrá tratarse de manera satisfactoria sino disponiendo un estudio muy detallado y metódico. Como esta tarea es vital para que prosiga la Subcomisión, en forma provechosa con sus actividades, es necesario recomendar al Consejo Económico y Social que, mientras se crea la Comisión Económica para Europa, encargue el estudio del problema a la organización que estime más adecuada.

Conviene hacer notar al respecto, que la organización encargada de encontrar solución al problema deberá igualmente contar con informaciones sobre los cambios ocurridos en la estructura económica del resto del mundo, en cuanto éstos tienen relación con el problema europeo.

Las investigaciones mencionadas arriba se basarán en los proyectos de fomento a largo plazo que hayan formulado los diversos países. En general, el objeto del análisis sería la evolución probable de la demanda respecto a los diferentes grupos de productos en comparación con la capacidad de producción actual y con el aumento proyectado de dicha capacidad.

Si no se dispone de otros medios, podría llevarse a cabo el análisis examinando las tenden-

cias que siguen en cada país la evolución demográfica y el rendimiento de la mano de obra y calculando el aumento correspondiente de la renta nacional y de la demanda.

Este trabajo será extremadamente útil desde diferentes puntos de vista. Al trazar sus planes de fomento, justificados por la situación actual de la economía mundial, cada país se verá obligado a efectuar algunas investigaciones según los principios ya mencionados, y sería más ventajoso que esas investigaciones estuvieran centralizadas. Como los distintos Gobiernos conocerían los resultados de este trabajo, tal vez se lograría cierta coordinación entre los proyectos de fomento a largo plazo. El trabajo además, sería de gran valor para el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, ya que, evidentemente, la conveniencia de conceder créditos destinados a fines concretos de reconstrucción, sólo puede juzgarse después de efectuar un análisis detenido de la evolución económica general.

12. ACTIVIDADES FUTURAS

La Subcomisión recomienda que, mientras esté pendiente la creación de la Comisión Económica para Europa o cualquier otra medida que pueda adoptar el Consejo Económico y Social con referencia a la rehabilitación y desarrollo europeo, se den instrucciones a la Secretaría para que tome las disposiciones especiales adecuadas a fin de obtener los datos pertinentes que no fué posible conseguir durante la preparación del presente informe.

Propuesta sobre la creación de una Comisión Económica para Europa

Un crecido número de representantes en la Subcomisión se han declarado partidarios de la propuesta destinada a crear una Comisión Económica para Europa, pero como el resto de los representantes no han recibido aún instrucciones de sus Gobiernos, la Subcomisión remite al Consejo Económico y Social, para su examen inmediato, la propuesta presentada inicialmente por los representantes de Polonia, el Reino Unido y los Estados Unidos de América.

Considerando la importancia de la cooperación entre los países europeos en la esfera económica para los fines de la reconstrucción y el desarrollo, la Subcomisión presenta la recomendación siguiente:

1. El Consejo Económico y Social establecerá, de acuerdo con el Artículo 68 de la Carta, una Comisión Económica para Europa.

2. La Comisión, en colaboración con los Gobiernos y con los organismos especializados, estará encargada de facilitar la acción concertada con miras a la reconstrucción económica de Europa, así como de iniciar medidas indispensables para extender la actividad económica del continente, y desarrollar y unificar su economía, y de participar en la aplicación de esas medidas. La Comisión, durante su etapa inicial, concederá atención preferente a la reconstrucción económica de los países devastados, Miembros de las Naciones Unidas.

3. La Comisión podrá crear los organismos auxiliares o los comités que estime necesarios para lograr esos objetivos.

4. De acuerdo con los Gobiernos interesados, la Comisión estará encargada de:

a) Compilar, analizar, difundir y publicar las informaciones económicas, tecnológicas y estadísticas que estime necesarias y adecuadas;

b) Realizar investigaciones y estudios de los problemas y acontecimientos económicos y tecnológicos, tanto de Europa como de cualquier país Miembro, según considere útil y adecuado.

5. a) El Consejo Económico y Social, tomando en consideración las recomendaciones de la Comisión y de los organismos especializados interesados, estudiará las medidas más apropiadas a fin de que la Comisión sirva como órgano que coordine sus actividades y las de los organismos especializados.

b) Apenas establecida la Comisión, se ocupará de coordinar las actividades del Comité Económico de Emergencia para Europa, de la Organización Europea del Carbón y de la Organización Central de Transportes Internos, y, de acuerdo con los Gobiernos miembros, se hará cargo de las actividades de dichos organismos o dará fin a ellas, cuidando siempre que no se interrumpan las tareas que les estuvieron confiadas.

6. La Comisión someterá a la aprobación del Consejo Económico y Social, aquellas actividades que se proponga desarrollar y que afecten la economía del mundo entero, y, durante cada período de sesiones del Consejo Económico y Social, rendirá un informe completo tanto de las actividades de la Comisión como de sus organismos auxiliares.

7. La Comisión hará directamente recomendaciones sobre cualquier asunto dentro de su competencia, a los Gobiernos miembros y a aquellos que hubieren acreditado observadores, y también a las organizaciones internacionales con las que mantenga relaciones, en conformidad con el párrafo 5 a).

8. Compondrán la Comisión Económica para Europa todos los países europeos Miembros de las Naciones Unidas y los Estados Unidos de América.

9. La Comisión invitará a cualquier Miembro de las Naciones Unidas que no forme parte de la Comisión, o a los representantes de los organismos especializados a que participen en sus deliberaciones respecto a cualquier asunto de interés particular para el Estado no miembro o para el organismo.

10. La Comisión podrá admitir a título consultivo a los Estados europeos que no sean miembros, y a representantes de las autoridades aliadas de control en los territorios ocupados, cuando se discuta algún que concierna especialmente a esos países o autoridades.

11. La Comisión adoptará su propio reglamento, el cual establecerá el método de elegir su Presidente.

12. El presupuesto administrativo de la Comisión Económica para Europa será cubierto con los fondos de las Naciones Unidas.

13. El Secretario General de las Naciones Unidas nombrará a algunos miembros de la Secretaría para que sirvan en la Comisión con carácter permanente.

14. El Consejo Económico y Social determinará la sede de la Comisión.

Parte II

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO PARA ASIA Y EL LEJANO ORIENTE

1. ATRIBUCIONES Y MÉTODOS DE TRABAJO

La carta del 4 de julio de 1946, dirigida a los Ministros de Relaciones Exteriores de los países representados en la Subcomisión, por el Secretario General Interino de las Naciones Unidas, manifestaba la conveniencia de discutir previamente, en sesión plenaria de la Subcomisión, el alcance y los métodos de la investigación propuesta sobre Asia y el Lejano Oriente, antes de que conviniera convocar a una reunión del Grupo de Trabajo.

Teniendo en cuenta la amplitud de la tarea que incumbía a la Subcomisión, se resolvió establecer el Grupo de Trabajo para Asia y el Lejano Oriente al mismo tiempo que el Grupo de Trabajo para Europa y Africa, a fin de que se pudiera proceder a una discusión previa de su programa y métodos de trabajo.

Durante su primera sesión, celebrada el 9 de agosto de 1946, el Grupo de Trabajo constituyó un comité reducido compuesto por el Presidente, y el Relator y, además, el Relator de la Subcomisión, con el encargo de preparar un cuestionario, en el cual se indicara la índole de la información deseada. Después de su aprobación por el Grupo de Trabajo en su segunda sesión, celebrada el 2 de septiembre de 1946, dicho cuestionario fué transmitido a los Gobiernos interesados, quienes, se espera, podrán suministrar información completa tan pronto como sea posible.

2. PLAN DE TRABAJO PROPUESTO

a) El Grupo de Trabajo volverá a reunirse en Asia o en el Lejano Oriente, de ser posible hacia el 16 de diciembre de 1946; pero la fecha y el lugar exactos de la reunión serán fijados por el Secretario General de las Naciones Unidas, quien los comunicará lo más pronto posible a los miembros que integran el Grupo de Trabajo (se han sugerido las ciudades de Shanghai y Manila como lugares adecuados).

b) Serán necesarias tres subcomisiones para el estudio de las regiones siguientes: Borneo Británico, Federación Malaya y Singapur, Birmania, India y Hong Kong, Islas Salomón (territorios británicos), Nueva Guinea (bajo administración

australiana), China, Indochina francesa, Corea, Indias Neerlandesas, Filipinas, Timor Portugués y Siam.

c) Se han dado instrucciones a la Secretaría para que, de acuerdo con los Gobiernos interesados, tome disposiciones provisionales a fin de realizar encuestas sobre el terreno en los países siguientes:

- i) Birmania, Federación Malaya e Indochina Francesa;
- ii) China, Hong Kong y Corea;
- iii) Indias Neerlandesas y Filipinas.

d) Una vez terminada su tarea, el Grupo de Trabajo presentará su informe al Consejo Económico y Social, a ser posible antes de que finalice su período de sesiones de 1947.

3. PROPUESTA PARA MODIFICAR LAS ATRIBUCIONES DE LA SUBCOMISIÓN

Como se ha propuesto crear una comisión económica permanente para Europa, en vista de la magnitud de los problemas de reconstrucción en las regiones devastadas de Asia y el Lejano Oriente, se recomienda que se modifiquen las atribuciones de la Subcomisión Provisional, siempre y cuando se decida crear un organismo permanente para tratar los problemas económicos de la reconstrucción de Europa. Se recomienda, en tal caso, que la Subcomisión Provisional de Reconstrucción Económica de las Regiones Devastadas limite sus estudios, encuestas y recomendaciones a las regiones devastadas de Asia y el Lejano Oriente.

4. RESUMEN DE LA INFORMACIÓN DISPONIBLE

En contestación a la carta de fecha 4 de julio de 1946, dirigida por el Secretario General Interino de las Naciones Unidas, los Gobiernos de China, Indias Neerlandesas y Filipinas han transmitido información preliminar relativa a las regiones devastadas de Asia y el Lejano Oriente.

La Secretaría ha preparado, además, memorándum preliminares sobre los territorios indicados a continuación: China, Indochina Francesa, Indias Neerlandesas, Filipinas, Birmania¹, Borneo¹, Hong Kong¹, y Federación Malaya¹.

ANEXOS²

Anexo A

INFORME DEL SUBCOMITE PARA EUROPA OCCIDENTAL

CARTA DE TRANSMISION

Londres, 12 de septiembre de 1946

Al Señor Presidente de la Subcomisión Provisional de Reconstrucción Económica de las Regiones Devastadas.

Señor Presidente:

Tengo el honor de presentar a los miembros de la Subcomisión Provisional, los informes del Comité para Europa Occidental referentes a los países visitados.

Me permito recordarle que el Grupo de Trabajo para Europa y Africa durante su primera sesión, celebrada el día 3 de agosto, estableció un comité para Europa

Occidental, y le encargó la tarea de preparar informes sobre la magnitud de la devastación, el estado de la reconstrucción y los planes de fomento de Bélgica, Dina-

¹ De acuerdo con la información suministrada por la Delegación del Reino Unido.

² Estos anexos al informe preliminar contienen:

- a) Los informes sobre los países visitados por las misiones de estudio de la Subcomisión y que han sido aprobados por sus comités.
- b) Los informes presentados por los Gobiernos Miembros o preparados por la Secretaría a base de tales informes.

No se reproducen en el presente documento los proyectos de informes relativos a países no miembros, preparados por la Secretaría, pero que no pudieron ser examinados y aprobados por la Subcomisión durante el breve tiempo de que dispuso.

marca, Francia, Luxemburgo, Noruega, los Países Bajos y el Reino Unido.

La Subcomisión resolvió, además, que dicho comité visitara también Finlandia, Suecia y Suiza.

Una misión de estudio compuesta por miembros de este comité fué enviada a Bélgica, Francia, Luxemburgo y los Países Bajos para que recogiera informaciones adicionales. A su retorno, la misión de estudio preparó informes basados en datos procedentes de las siguientes fuentes:

1. El informe preliminar preparado por la Secretaría y destinado a la Subcomisión.
2. Los memorándum presentados por los Gobiernos interesados, las organizaciones intergubernamentales y otros organismos.
3. Las informaciones obtenidas sobre el terreno por parte de los Gobiernos de los países visitados y de otras fuentes.

El Comité ha aprobado los informes relativos a los países visitados, y en cada informe se distinguen con claridad los puntos de vista de los miembros de la misión de estudio, las opiniones de los Gobiernos interesados y las informaciones suministradas por éstos.

Fué imposible estudiar a fondo los informes sobre los países no visitados, pero se adjuntan a la presente como trabajo de la Secretaría o de los Gobiernos interesados¹. La falta de tiempo impidió que la Secretaría preparara un informe a base de la documentación presentada por el Gobierno suizo.

(firmado) Miroslav NIEDERLE
Presidente del Comité para
Europa Occidental

BELGICA

I. REPERCUSIONES DE LA GUERRA SOBRE LA ECONOMÍA BELGA

Durante la ocupación 260.000 personas fueron deportadas de Bélgica a Alemania u otros territorios ocupados. El número de prisioneros militares osciló entre 200.000, durante el primer año de la ocupación, y 65.000, durante los años siguientes. Además, hubo 70.000 prisioneros políticos. La pérdida de vidas a consecuencia de la guerra o la ocupación, ascendió a 90.000, de los cuales una elevada proporción eran obreros calificados. La población de Bélgica se redujo de 8.396.000 habitantes en 1939 a 8.345.000.

En Bélgica no hubo, relativamente, mucha destrucción en gran escala. Con excepción de las zonas devastadas de las Ardenas y los distritos de Lieja y Amberes, los daños mayores ocurrieron en el sistema de transportes. La Marina Mercante belga perdió casi el 60% de su tonelaje.

La flota del Rin, que constituía la mayor parte de la flota fluvial belga fué requisicionada por los alemanes. A fines de 1944, el número de barcasas quedó reducido al 59% del número total existente antes de la guerra. Al final de 1944, dos meses después de la liberación, el número de vagones de carga quedó reducido a un 53% en relación con 1936-38 y el de locomotoras a un 41%. De los 927 puentes sobre ríos o canales, 804 habían sido destruidos o averiados gravemente.

Con respecto a la agricultura, la falta de abonos y de renovación del utillaje agrícola perjudicó considerablemente el rendimiento del suelo. Las cabezas de ganado, calculadas en mayo de 1940 en 2.100.000, disminuyeron en un 25% y el peso de los animales aproximadamente en un 15%. El número de ganado porcino quedó reducido a un tercio y el de aves de corral a una cuarta parte de las cifras existentes antes de la guerra. Por otra parte, aumentó el número de caballos y ovejas.

Durante la ocupación, disminuyeron los víveres importados y el valor de la ración diaria bajó hasta menos

¹ No se reproducen en el presente documento los proyectos de informes relativos a países no miembros, que preparó la Secretaría pero que no pudieron ser examinados y aprobados por la Subcomisión durante el breve tiempo de que dispuso.

de 1.400 calorías. Entre junio y septiembre de 1944, fué de unas 1.100 calorías.

En cuanto a las industrias, los daños mayores se debieron a la falta de conservación y renovación del equipo. Además, el aislamiento forzoso de Bélgica ha reducido el rendimiento de su equipo industrial.

II. PROGRESO ECONÓMICO REALIZADO DESPUÉS DE LA LIBERACIÓN

Después de la liberación, Bélgica ha realizado notables esfuerzos de reconstrucción y su recuperación ha sido muy rápida. Tuvo la fortuna de ser liberada tras sólo una semana de combates en su suelo, y de que el gran puerto de Amberes quedara casi intacto; de este modo la industria belga pudo comenzar a trabajar inmediatamente para los aliados, de acuerdo con los convenios de préstamo y arriendo y de ayuda mutua.

Agricultura

Las cosechas de 1945 fueron malas a causa de la escasez de semillas de papas y otras, así como a la grave escasez de abonos. A pesar de ello, las importaciones de los ejércitos aliados y las compras en el extranjero han permitido que, desde el mes de mayo de 1945 hasta el segundo trimestre de 1946, se aumente la ración diaria a más de 2.000 calorías. Como se indica en el cuadro I, la situación mejoró durante 1946, aunque todavía el nivel del ganado sea inferior a las necesidades². A consecuencia de la escasez mundial de cereales, se redujo la ración de pan a partir de abril de 1946. Pero, se calcula que la producción de trigo en 1946 está muy próxima al nivel alcanzado antes de la guerra.

Industrias principales

La industria sufrió a consecuencia del desgaste y deterioro anormales a que estuvo sujeta durante la guerra, y de la imposibilidad de efectuar reparaciones, lo que explica la baja productividad. Otros factores restrictivos de la producción son la escasez de carbón y de materias primas y su distribución irregular. Sin embargo, en agosto de 1946, el índice de producción era, con relación al nivel anterior a la guerra, del 75% para el carbón, 67% para el hierro en lingotes, 116% para los tejidos de lana, 97% para los tejidos de algodón y 76% para el cemento. En numerosas industrias, la producción casi ha alcanzado los niveles anteriores a la guerra o los ha superado, como se ve en el cuadro II. En este cuadro³, se indica el coeficiente del consumo de carbón, lo que da idea del grado en que podría aumentarse la producción de ser adecuados los suministros de carbón.

Transportes

En lo que se refiere a material rodante y vehículos, las cifras actuales son todavía inferiores al nivel anterior a la guerra: en locomotoras, 90%; vagones de carga, 75% y camiones de carga, 95%; según figuran en el cuadro III⁴.

El movimiento del puerto de Amberes se aproxima al 50% del volumen anterior a la guerra a pesar de que el comercio de tránsito sólo ha alcanzado el 20% del nivel existente antes de la guerra. A fines de 1946, el tonelaje mercante ascenderá al 81% de la cifra correspondiente a 1939.

Situación financiera

En octubre de 1944, a fin de evitar el alza de precios y salarios por encima del nivel considerado como adecuado respecto al nuevo tipo de cambio, Bélgica redujo deliberadamente el dinero en circulación al 25% del total en circulación al finalizar la ocupación alemana. Bélgica fué el primer país en adoptar esta medida, la cual le permitió abordar con mayor libertad la tarea de la reconstrucción.

Desde la liberación hasta que concluyó la guerra en Europa, Bélgica fué la principal base aliada para el asalto final contra Alemania y sus recursos se pusieron

² Véase la página 38.

³ Véase la página 38.

⁴ Véase la página 40.

a disposición de los ejércitos aliados. El Gobierno belga ha indicado que, durante los meses de invierno, la mitad de su reducida producción de carbón se utilizó directa o indirectamente para las necesidades bélicas, y la mitad del material rodante que le quedaba se empleó para los transportes militares. Los pagos en dólares y libras esterlinas por las mercaderías que Bélgica proporcionó a los ejércitos aliados, aumentaron las reservas nacionales de divisas extranjeras (como también las aumentaron el dinero gastado por las tropas aliadas en Bélgica), aun cuando una parte considerable de la asistencia le fué proporcionada conforme a los convenios de préstamo y arriendo y de ayuda mutua. Empero, el financiamiento de este programa ha resultado en la expansión de las emisiones fiduciarias hasta la suma de 1.600 millones de dólares a principios de 1946, nivel que prácticamente no ha sufrido cambios desde esa fecha.

El déficit del presupuesto ascendió, en 1945, a 726 millones de dólares, pero se espera que disminuirá sensiblemente en 1946. En diciembre de 1945, la deuda pública era de 1.300 millones de dólares y en marzo de 1946 de 6.220 millones de dólares, de esta cantidad se espera recuperar 1.300 millones de dólares por medio de la tributación especial obligatoria sobre los beneficios obtenidos durante la guerra.

De acuerdo con las otras Naciones Unidas, en septiembre de 1944, se fijó el tipo de cambio de 176,50 francos belgas por libra esterlina, es decir una desvalorización del 20% en relación con el que regía antes de la guerra.

Las cifras oficiales belgas revelan que, en julio de 1946, el costo de la vida era igual al 320% del que prevalecía en 1936-38, y que los salarios, incluso las cuotas de seguridad social que en Bélgica son bastante elevadas, se acercan actualmente al 325% del nivel existente antes de la guerra. Calculada en moneda belga, el alza correspondiente de salarios en el Reino Unido, se aproxima en la actualidad al 200% del nivel anterior a la guerra.

III. OBSTÁCULOS QUE SE OPONEN AL DESARROLLO ECONÓMICO

1. El principal obstáculo a la recuperación belga es la escasez de mano de obra en las industrias esenciales. Esta escasez es particularmente crítica en las industrias más importantes: minas de carbón, industria de la construcción y algunos ramos de las industrias textiles, como lino, yute y algodón. Durante el período más favorable antes de la guerra (junio de 1937), el promedio diario de personas sin empleo o con empleo parcial registradas era de 102.236; después de la liberación el promedio diario más elevado fué de 308.953, correspondiente a febrero de 1945. Durante la segunda semana de julio de 1946, la cifra bajó a 45.000, y consistía casi exclusivamente de individuos ineptos. En la industria minera, hubo que compensar la pérdida de 30.000 trabajadores extranjeros (cuarta parte del número total de mineros empleados en Bélgica antes de la guerra), con prisioneros de guerra alemanes. En la industria de la construcción, trabajan en la actualidad sólo 130.000 obreros, en comparación con 200.000 antes de la guerra.

2. A consecuencia de la reducida mano de obra se ha producido una escasez grave de carbón para uso doméstico.

3. Por el momento, no son escasas las materias primas para las industrias belgas, con excepción de la madera, que falta para la industria de la construcción.

4. Hay una gran escasez de equipo de capital. La reconstrucción de Bélgica en un futuro cercano depende de la importación, en cantidades considerables, de maquinaria, piezas de repuesto y demás equipo, industrial y agrícola, moderno.

5. La falta de recursos financieros no constituye un obstáculo importante para la recuperación, aunque ocasionalmente ha habido que restringir las compras cuando se exigían pagos en divisas "fuertes" o cuando no existían convenios de pagos con el país vendedor.

IV. LA RECONSTRUCCIÓN ECONÓMICA Y LOS PROYECTOS DE FOMENTO

El Gobierno belga no se propone cambiar la estructura económica del país. Como país importador de materias primas y exportador de productos manufacturados, Bélgica sólo puede subsistir dentro de un sistema económico fundado en el comercio exterior. Tal era la tendencia existente antes de la guerra, y si Bélgica tuviera que bastarse a sí misma, se enfrentaría con graves problemas y tendría que vérselas con un descenso notable del nivel de vida.

El Gobierno belga ha declarado que aunque Bélgica, por necesidad, debe seguir siendo país industrial, sin embargo tiene que mantener su producción agrícola y orientarla, principalmente, hacia la producción de artículos de alta calidad. Habría, además, que mejorar los métodos de conservación y envase de los productos agrícolas.

Para el desarrollo industrial se ha de continuar dando importancia principal a aquellas industrias que siempre han constituido la base de la estructura económica belga. En la actualidad no se pretende poner en práctica algún plan detallado de fomento nacional, ni nacionalizar amplios sectores de la actividad industrial, sino intensificar el control del Gobierno sobre las industrias fundamentales.

Niveles de consumo

El consumo puede aumentar únicamente mediante un incremento de la renta nacional, lo cual depende, casi enteramente de la situación que ocupe Bélgica cuando se restablezca el comercio internacional. El Gobierno belga desearía que aumentara el contenido de cal, fósforo y vitaminas en la alimentación nacional, y para ello es indispensable un incremento del consumo de leche, huevos, frutas y verduras. Esto no constituye tanto un problema de producción cuanto de educación, salvo en el caso de la leche, producto que se desea tenga mejor calidad y se venda a precio más bajo.

Objetivos de producción fijados a los principales sectores de la economía

1. Bélgica se esforzará por desarrollar especialmente los productos más convenientes para su economía. Se fomentarán las industrias pesadas que emplean grandes cantidades de materias primas, a fin de aprovechar hasta el máximo, la favorable posición geográfica que ocupa Bélgica en la Europa occidental. Por ejemplo, Bélgica ha sido siempre un productor importante de acero tratado según el procedimiento Thomas, ya que los otros métodos no se adaptan al mineral de Lorena que contiene un elevado porcentaje de azufre. Bélgica se propone concentrar sus esfuerzos, primordialmente, en mejorar la calidad del acero, más bien que en modificar sus procedimientos. Además, se fabricarán aceros especiales, de acuerdo con los métodos más modernos, en hornos eléctricos dotados de equipo especial. Las laminadoras belgas concentrarán sus esfuerzos en la manufactura de ciertas clases de acero y se estudia un plan para racionalizar la producción de dichas fábricas.

2. El mercado belga es demasiado reducido y no justifica el empleo de métodos de producción en masa, si no hay la seguridad de encontrar salida para dicha producción en los mercados extranjeros. Sin embargo, hay la intención de fomentar, en cuanto sea posible, el montaje y acabado de piezas importadas, en parte con vistas a exportar de nuevo los productos acabados. Esto será aplicable, por ejemplo, a los vehículos automotores. Al aumentar la renta nacional, se desarrollará igualmente la fabricación de bienes de consumo duraderos, tales como aparatos de radio, refrigeradores, aspiradoras eléctricas y otros artículos caseros. Esta política general supone un incremento de las inversiones de capital por unidad de producción y el mejoramiento de la calidad de la mano de obra disponible.

El Gobierno belga ha indicado que las posibilidades de desarrollo de la producción industrial del país, están determinadas por cuatro factores externos:

a) Los planes de fomento y las políticas económicas de otros países de los cuales dependen las posibilidades belgas de exportación;

b) Las relaciones comerciales futuras tanto en Europa como en el mundo entero;

c) La política que se adopte con respecto a Alemania. El Gobierno belga ha declarado que la prosperidad del país está estrechamente vinculada a la de su "hinterland"; y que una política comercial demasiado restrictiva en esas zonas producirá resultados desfavorables en la economía belga;

d) El resultado de las negociaciones actuales con los Países Bajos dentro del cuadro de la unión aduanera recientemente concertada. La finalidad de estas negociaciones es aumentar la interdependencia económica de los dos países. La adopción de medidas concretas depende enteramente, en ambos países, de la situación general del comercio mundial y de las decisiones que se tomen con respecto a Alemania.

Proyecto sobre utilización de los recursos

1. *Mano de obra* — La presente escasez de mano de obra no se debe solamente a los efectos generales de la guerra y a las deportaciones, sino que proviene del retraso en la formación técnica y del deterioro del equipo, todo lo cual disminuye el rendimiento. Muchos trabajadores prestan todavía sus servicios en actividades de distribución acrecentadas anormalmente desde la guerra.

Bélgica necesita unos 40.000 mineros para las minas de carbón, en reemplazo del personal extranjero empleado antes de la guerra. Como no se obtendrá mano de obra adicional de la desmovilización, casi completamente terminada, se proyecta conseguir mineros en Italia. Para las obras públicas se necesitan 15.000 obreros. La industria de la construcción carece de trabajadores calificados y de aprendices. En este ramo, como en otros, es indispensable mejorar la calidad de la mano de obra y estimular la formación de jóvenes trabajadores. En Bélgica por razones estéticas las casas prefabricadas no gozan de simpatías y se prefieren las construcciones de madera provisionales. Sin embargo, se siente la necesidad de uniformar la construcción de las casas permanentes de piedra, tradicionales en el país; se estudian planes al efecto, con lo que se obtendría un aumento muy grande del rendimiento por hora de trabajo.

La disminución natural del número de trabajadores jóvenes disponibles, como consecuencia de la evolución demográfica, hace sentir la necesidad de incrementar la mano de obra.

2. *Inversiones* — El Gobierno belga ha declarado que su programa de fomento exige fuertes importaciones de equipo de capital y que será indispensable contar con ayuda del extranjero para financiar este programa. No se dispone de información respecto al activo belga.

Este programa plantea también el problema de las finanzas nacionales, pues es necesario convertir en ahorros una buena proporción de la renta.

3. *Materias primas* — La producción nacional de carbón y otras materias primas facilitará notablemente los planes futuros de desarrollo, pero Bélgica tendrá que importar materias primas extranjeras en escala creciente. Al igual que en otros países, en la actualidad hay escasez de ciertas materias primas como carbón, potasa, ahonos, pieles, grasas para las industrias químicas y ciertos productos alimenticios.

Comercio exterior y balanza de pagos

Los funcionarios belgas han declarado que resulta difícil formular, en la actualidad, un programa de im-

portaciones o pronosticar sobre las exportaciones. Ha sido imposible obtener un cálculo sobre el déficit de la balanza de pagos. El Gobierno belga ha calculado aproximadamente el déficit de la balanza comercial en 1947 (incluida la compra de bienes de capital) en 20.000 millones de francos, o sea 484 millones de dólares. Ha declarado que se necesitarán créditos extranjeros para cubrir parcialmente dicho déficit, pero que después de 1947 decrecerá la necesidad de créditos extranjeros.

V. CONCLUSIONES

El Gobierno belga ha declarado que el ritmo de la recuperación y la aplicación de los planes de desarrollo, dependerán de la solución de diversos problemas:

1. *Desde el punto de vista nacional*, el problema de la mano de obra, y el de la modernización del equipo industrial.

a) Las necesidades de la reconstrucción han provocado carestía de la mano de obra, particularmente de obreros calificados. Este problema reviste carácter provisional y, en buena medida, puede solucionarse en el plano nacional, pero durante algunos años será indispensable importar mano de obra. Debido principalmente a la falta de mineros, la producción de carbón todavía es inferior en Bélgica, al nivel alcanzado antes de la guerra. El Gobierno belga ha recomendado que se tomen en consideración los movimientos de la mano de obra en el interior del continente europeo.

b) Como ocurre en otros países europeos, existe una apremiante necesidad de reemplazar y modernizar el equipo industrial.

c) Se requieren inversiones cuantiosas para poner en práctica el programa de fomento.

El Gobierno belga ha observado que la compensación por los bienes nacionales perdidos (15% de los existentes antes de la guerra) tendrá que financiarse, en parte, mediante empréstitos extranjeros y, en parte, con el aumento de las inversiones nacionales. La misión de estudio fué informada de que probablemente la renta nacional real no recuperará su nivel anterior a la guerra sino transcurridos cinco o seis años.

2. *Desde el punto de vista externo*, el Gobierno belga ha indicado que el retorno del país a la normalidad y su contribución futura a la reconstrucción mundial, están limitados por dos factores:

a) La desaparición del comercio con Alemania. El papel desempeñado por Bélgica como "plataforma giratoria" del comercio de Europa occidental, se debe a que normalmente es el punto de intersección de las rutas comerciales entre el oriente y el occidente y el norte con el sur. El Gobierno belga ha manifestado que si persiste la situación actual, y si las zonas que constituyen el "hinterland" de Bélgica, ubicadas parcialmente en suelo alemán, no retornan a un grado de actividad económica compatible con un plan general de reconstrucción de la economía europea, Bélgica se encontrará colocada en una situación bastante grave.

b) El retorno a las relaciones comerciales multilaterales y a la coordinación de las políticas nacionales.

Cuadro I

(Fuente: Gobierno belga)

PRODUCTOS AGRICOLAS

| Productos | Superficie en miles de hectáreas | | | | Producción en miles de toneladas | | | |
|---------------------|----------------------------------|------|------|------|----------------------------------|-------|-------|------------------|
| | 1939 | 1944 | 1945 | 1946 | 1939 | 1944 | 1945 | 1946 (aprox.) |
| Trigo | 124 | 198 | 167 | 137 | 349 | 505 | 309 | 326 |
| Centeno | 136 | 141 | 116 | 105 | 349 | 314 | 166 | 217 |
| Cebada | 19 | 74 | 67 | 61 | 51 | 166 | 65 | 72 |
| Avena | 259 | 128 | 169 | 189 | 724 | 305 | 369 | 443 |
| Papas | 148 | 103 | 91 | — | 3.323 | 2.121 | 1.215 | — |
| Remolacha | 54 | 58 | 38 | 44 | 1.669 | 1.696 | 808 | — |
| Achicoria | 4,8 | 1,9 | 1,9 | 4,3 | 176 | 59 | 55 | — |
| Tabaco | 2,3 | 7,3 | 3,2 | 4,7 | 5 | 15 | 6 | — |
| Lino | 45 | 10 | 24 | 31 | — | — | — | — |
| Colza | 0,05 | 29 | 0,9 | 0,5 | 0,04 | 41 | — | — |
| Remolacha forrajera | 87 | 67 | 84,9 | 85,9 | 5.460 | 3.789 | 3.566 | — |
| Paja de heno, etc. | 291 | 192 | 194 | — | 874 | 564 | 721 | — |

ANIMALES

(En miles de cabezas)

| | Promedio 1935-38 (al 31 de diciembre) | 1944 (al 15 de mayo) | 1945 (al 15 de mayo) | 1946 (al 15 de mayo) |
|----------------|--|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Caballos | 255,9 | 247,9 | 249,8 | 266,6 |
| Reses | 1.759 | 1.492 | 1.628,1 | 1.710 |
| Vacas lecheras | 972,9 | 817,4 | 809,6 | 785,3 |
| Cerdos | 1.042,7 | 444,6 | 629,2 | 839,3 |
| Ovejas | 157 | 217,6 | 220,1 | 232,6 |
| Cabras | 140 | 137,7 | 119,1 | 104,6 |
| Aves de corral | 19.000 | 2.014,1 | 2.391,3 | 4.660 |

Cuadro II

INDUSTRIAS DIVERSAS — PROGRAMA DE PRODUCCION, AGOSTO DE 1946

| Industria | Asignación de combustible: | | Programa de Fabricación para agosto de 1946 (Fuente: Gobierno belga) | Cifra de la producción antes de la guerra | Porcentaje de la producción anterior a la guerra |
|---------------------|--|--------------|---|---|--|
| | C = Carbón | M = Mezclado | | | |
| Edificación | P. 20 M. 20 | | Imposible de determinar. Las oficinas competentes están tratando de obtener datos sobre la mano de obra empleada actualmente en este ramo, a fin de preparar informes sobre la marcha de las obras. | — | — |
| Artes Mecánicas | C. 6.500 K. 400 | | | | |
| Lavanderías | C. 5.900 M. 200 P. 900 | | — | — | 70 |
| Siderúrgica | C. 33.200 P. 2.900 K. 7.500 | | <i>Toneladas</i> Hierro colado Thomas 160.000 Hierro colado especial 15.000 Acero Thomas 145.000 Acero Martín y eléctrico 35.000 Acero laminado 155.000 | 260.000 240.000 30.000 230.000 | 67 60 116 67 |
| Fabrimetal | C. 29.000 M. 2.400 P. 2.600 K. 15.800 | | 80.000 | 100.000 | 80 |
| Metales no ferrosos | C. 29.500 M. 700 P. 2.000 K. 7.850 | | Plomo 2.000 Cobre 6.000 Zinc 5 a 6.000 Diversos 350 Transformados 12.000 | 7.300 10.300 18.600 | 25 60 32 |
| Tejidos | C. 44.200 M. 4.600 P. 5.400 K. 7.850 | | Lino 1.250 Algodón 10.000 Lana 4.000 Yute 4.700 Rayón 200 Bonetería 600 | 11.765 1.440 10.245 3.450 4.600 230 720 | 100 86 97 116 102 86 83 |

| Industria | Asignación de combustible: | | Programa de Fabricación para agosto de 1946 (Fuente: Gobierno belga) | Cifra de la producción antes de la guerra | Porcentaje de la producción anterior a la guerra |
|----------------------------|----------------------------|----------------|--|---|--|
| | C = Carbón | M = Mezclado | | | |
| | P = Pulverizado | K = Coque | Toneladas | | |
| Cueros | C. | 3.850 | 750 t. suela y correas | 1.100 | 63 |
| | M. | 500 | 800.000 pies cuadrados de forros de piel de carnero y cabra | | |
| | P. | 1.400 | 200.000 pies cuadrados para artículos finos de piel | 2.500.000 | 40 |
| | K. | 200 | 1.050.000 pies cuadrados para palas de zapatos | 1.900.000 | 55 |
| | | | 1.700.000 pares de zapatos y 300.000 pares de zapatillas se pondrán al alcance de los tenedores de cupones para comprar artículos de uso doméstico | | |
| Tabaco | C. | 500 | 1.575.000 Kgs. | 2.100 | 75 |
| | P. | 400 | | | |
| Petróleo | C. | 1.000 | Importaciones | 73.600 | 83 |
| | | | Elaboración | 61.673 | |
| | | | Reventa | 591 | 675 |
| | | | Regeneración | 1.044 | 950 |
| | | | 230 | | |
| Alquitrán | C. | 3.000 | Alquitrán crudo para destilación | 11.000 | 16.490 |
| | K. | 150 | | | 70 |
| Benzol | C. | 550 | Aceite ligero refinado | 1.100 | — |
| Tala y aserraderos | C. | 390 | Aproximadamente 10.000 metros cúbicos | — | 100 a 125 |
| | M. | 20 | | | |
| | P. | 80 | | | |
| Madera para transformación | C. | 1.910 | Siendo la producción demasiado variada, es imposible dar cifras. | — | — |
| | M. | 130 | | | |
| | P. | 320 | | | |
| | K. | 150 | | | |
| Industria química | C. | 48.400 | Acido sulfúrico | 60.000 | 83.333 |
| | M. | 5.300 | Abonos fosfatados: | | |
| | P. | 4.500 | a) superfosfato simple | 39.000 | 24.000 |
| | K. | 9.750 | superfosfato simple | 2.250 | 3.000 |
| | | | b) fosfato bicálcico | 3.150 | 5.000 |
| | | | c) escoria Thomas | 32.000 | 56.900 |
| | | | Sulfato de potasio | 3.600 | 5.000 |
| | | | Abonos con nitratos | 9.850 | 11.600 |
| | | | Nitratos refinados | 350 | 450 |
| | | | Sulfato de sodio | 5.000 | 3.500 |
| | | | Fosfatos trisódicos | 100 | 600 |
| | | | Sales de bario | 400 | — |
| | | | Sulfuros de sodio | 200 | 850 |
| | | | Silicatos | 1.325 | 11.250 |
| | | | Acido clorhídrico | 9.200 | 22.000 |
| | | | Cloruro de calcio | 650 | 1.300 |
| | | | Hipoclorito de sodio | 700 | 465 |
| | | | Sosa cáustica 100% | 1.600 | 1.050 |
| | | | Potasa cáustica | 275 | 260 |
| | | | Carbonato de sodio | 10.000 | 8.333 |
| | | | Bicromato de sodio | 60 | 120 |
| | | | Bicarbonato de sodio | 650 | (no se fabricó antes de la guerra) |
| | | | Sulfato de cobre | 3.000 | 4.000 |
| | | | Alcohol metílico, puro y desnaturalizado | 990.000 | 730.000 |
| | | | Metileno | 76.700 | 306.800 |
| | | | Formol | 460.000 | 650.000 |
| | | | Metilal | — | — |
| | | | Polvos píasmanes | 100.000 | 88.000 |
| | | | Cola sintética | 40.000 | 70.000 |
| | | | Carbón vegetal | 470 | — |
| | | | Sacarina | 8 | (no se fabricó antes de la guerra) |
| | | | Colorantes | 43,8 | — |
| | | | Acido acético | 65 | — |
| | | Eter sulfúrico | 40 | — | |
| Grasas industriales | C. | 1.600 | Glicerina destilada | 80 | — |
| | P. | 200 | Oleina | 125 | 500 |
| | | | Estearina | 150 | 500 |
| | | | Jabón industrial | 150 | 200 |
| | | | Jabón medicinal | 5 | 3 |
| | | | Jabón para uso doméstico | 350 | 1.442 |
| | | | Jabón en pasta | 1.250 | 4.850 |
| | | | Jabón blanco en pasta | 2 | — |
| | | | Jabón de tocador | 500 | 478 |
| | | | Jabón en polvo | 1.500 | — |

| Industria | Asignación de combustible: | | Programa de Fabricación para agosto de 1946 (Fuente: Gobierno belga) | Cifra de la producción antes de la guerra | Porcentaje de la producción anterior a la guerra | | |
|------------------|----------------------------|---------------------|---|---|--|---------|----|
| | C = Carbón | P = Pulverizado | | | | | |
| | M = Mezclado | K = Coque | | | | | |
| | Toneladas | | | | | | |
| Papel e impresos | C. | 24.200 | Papel y cartón | 17.500 | 20.525 | — | |
| | M. | 1.050 | Puipa de papel preparada | 1.500 | 4.800 | 31 | |
| | P. | 2.850 | | | | | |
| | K. | 100 | | | | | |
| Canteras | C. | 2.400 | Piedra quebrada | 200.000 | — | — | |
| | M. | 150 | Piedra de cantera | 15.000 | — | — | |
| | P. | 250 | Adoquines | 15.000 | — | — | |
| | K. | 250 | Grava | 110.000 | — | — | |
| | | | Arena | 120.000 | — | — | |
| | | | Pizarra | 1.200 | — | — | |
| | | | Piedra de amolar | 10 | — | — | |
| | | | Mármol y granito menudo | 9.000 | — | — | |
| | | Piedra de talla | 6.000 | — | — | | |
| | | | Metros cúbicos | | | | |
| Cal | C. | 20.100 | Cal | 100.000 | 117.580 | 85 | |
| | M. | 1.900 | Piedra caliza | 70.000 | 148.030 | 47 | |
| | P. | 900 | Dolomita calcinada | 10.000 | 13.240 | 75 | |
| | K. | 3.950 | Yeso | 4.000 | 3.030 | 133 | |
| | | | Morteros de yeso | 75.000 | — | — | |
| | | | Cal hidráulica sintética | 750 | 2.880 | 26 | |
| | Cemento | C. | 34.700 | Mortero de cemento | 120.000 | 250.000 | 76 |
| | | P. | 4.800 | Cemento Portland | 35.000 | | |
| | | K. | 1.000 | Cemento metalúrgico | 30.000 | | |
| | | | | Cemento de escoria | 5.000 | | |
| | | | Cal hidráulica | 15.000 | 17.700 | 84 | |
| | | | Asbesto cemento (mts ²) | 1.300.000 | 1.500.000 | 86 | |
| | | | Tiza | 8.500 | 8.000 | 106 | |
| | | | Aglomerados a base de cemento | 50.000 | 70.000 | 70 | |
| | | | Mts ² | | | | |
| Vidrio | C. | 27.000 | Vidrio para ventanas (ordinario) | 2.000.000 | — | — | |
| | M. | 1.530 | Vidrio sin pulir cilindrado (máximo) | 300.000 | — | — | |
| | P. | 900 | Vidrio vaciado (efectivo) | 550.000 | — | — | |
| | | | Toneladas | | | | |
| Ladrillo | K. | 2.025 | Vidrio cóncavo | 6.000 | — | — | |
| | C. | 18.000 | | 330.000 | 370.000 | 102 | |
| | M. | 2.275 | | | | | |
| Azulejos | P. | 3.300 | | | | | |
| | C. | 2.950 | | 17.000 | 12.250 | 138 | |
| | M. | 520 | | | | | |
| | P. | 250 | | | | | |
| Cerámica | K. | 100 | | | | | |
| | C. | 11.000 | Loza de barro | 650 | 683 | 95 | |
| | M. | 650 | Loza de china | 270 | 133 | 203 | |
| | P. | 600 | Azulejos de pared | 1.550 | 1.140 | 136 | |
| | K. | 700 | Mosaicos de piso | 1.800 | 1.508 | 119 | |
| | | Efectos sanitarios | 200 | 225 | 88 | | |
| | | Arcilla refractaria | 17.000 | 14.605 | 116 | | |
| | | Abrasivos | 150 | 100 | 150 | | |
| | | Objetos de barro | 3.100 | 4.443 | 67 | | |
| Caucho | C. | 4.300 | Cerámica arquitectónica | 150 | 189 | 74 | |
| | M. | 275 | Natural | 390 | 868 | 102 | |
| | | | Sintético | 495 | — | — | |

Cuadro III

(Fuente: Gobierno belga)

| | Actualmente | Mayo de 1940 | | Actualmente | Mayo de 1940 |
|--|-------------|--------------|--|-------------|--------------|
| TRANSPORTE FERROVIARIO | | | | | |
| Ferrocarriles Nacionales de Bélgica (SNCFB) (trocha normal) | | | En la actualidad, alrededor de un 90% de este material se encuentra en condiciones de funcionamiento. | | |
| Locomotoras | 2.225 | 2.429 | | | |
| Coches de pasajeros (de madera) | 3.846 | 6.176 | TRANSPORTE AÉREO | | |
| Coches de pasajeros (metálicos) | 1.027 | 1.655 | Aeronaves civiles, con excepción de las pertenecientes a las líneas internacionales que operan en el Congo | | |
| Vagones de carga | 80.000 | 110.000 | Capacidad de transporte (en toneladas) | 46 | 33 |
| Se calcula que para fines de 1946 estarán en servicio 119 locomotoras más: 88 de fabricación norteamericana y 39 que serán construidas en Bélgica. | | | | | |
| MARINA MERCANTE | | | | | |
| Ferrocarriles locales (SNCF) (trocha angosta) | | | Tonelaje bruto declarado | 220.683 | 454.681 |
| Autovías | | 280 | TRANSPORTE POR CARRETERA | | |
| Coches automotores de pasajeros y furgones de equipaje | | 1.037 | Coches particulares | 80.000 | 154.100 |
| Locomotoras a vapor | | 449 | Omnibus y autocares | 930 | 2.150 |
| Coches de pasajeros | | 2.173 | Camiones y remolques | 73.400 | 77.600 |
| Vagones de carga | | 10.897 | Motocicletas | 55.400 | 67.000 |

DINAMARCA¹

I. REPERCUSIONES DE LA GUERRA SOBRE LA ECONOMÍA NACIONAL

La guerra no modificó en nada la superficie territorial de Dinamarca y fueron relativamente bajas las pérdidas de mano de obra; la población era más numerosa en 1945 que en 1939 (4.000.000 en vez de 3.800.000 habitantes). Se calcula que la disminución sufrida por la riqueza real de Dinamarca durante la guerra fué del 5 al 10% solamente. El principal efecto inmediato del conflicto armado, ha sido la pérdida de una tercera parte aproximadamente de la marina mercante, que a fines de 1938 llegaba a 1.233.000 toneladas brutas, y quedó reducida a 938.000 toneladas brutas a fines de 1945. Esta pérdida constituyó un fuerte golpe porque, en tiempos normales, se compensaba el déficit de la balanza comercial del país con los ingresos que le proporcionaba su marina mercante. En el momento de la liberación, la red ferroviaria se hallaba poco más o menos en la misma situación que antes de la guerra; el número total de locomotoras a vapor era de 800 en 1945, en comparación con 818 en 1938 (784 en 1939), y el número total de coches ascendía en 1945 a 20.600, mientras que antes de la guerra excedía considerablemente los 19.000. Durante la ocupación se dinamitó parte de los rieles,

¹ El presente informe se basa en el informe de la Secretaría (documento E/EMP/SUB.1/1), y en la documentación aportada por las autoridades danesas. Por falta de tiempo, no se pudo enviar a Dinamarca una misión investigadora.

cambiavías, etc., y tanto las vías como el material rodante carecieron de las reparaciones y cuidado necesarios.

Los efectos más importantes de la guerra y la ocupación sobre la economía danesa fueron las consecuencias indirectas del bloqueo. La estructura económica de Dinamarca descansaba en las importaciones de productos destinados a la alimentación del ganado, de materias primas industriales y de combustible. Sobre esta base, el país había desarrollado una producción que le permitía exportar alimentos de origen animal, y manufacturas acabadas. En un país como Dinamarca, cuyo territorio carece prácticamente de materias primas y que no obstante posee un comercio exterior relativamente grande, la interrupción de las importaciones de ultramar debe influir considerablemente sobre el desarrollo económico y reducir el volumen de la producción.

Agricultura y Pesca

Las consecuencias directas de la guerra en la agricultura y la pesca han sido insignificantes, pero como resultado del aislamiento comercial ha disminuído la capacidad de producción. En tiempos normales, los daneses dedican la mayor parte de sus cosechas a la cría de animales domésticos. La producción de artículos alimenticios de origen animal, cuya importancia es general en todo el mundo, depende de estos cultivos, así como de las importaciones de cereales y de torta de borjuo. Además, el rendimiento de la tierra depende en cierta medida de las importaciones de abonos artificiales. Durante las hostilidades fué imposible mantener los rebaños, debido a la disminución de los abastecimientos.

| (Julio) | 1938 | 1939 | 1944 | 1945 |
|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Ganado vacuno (en miles de cabezas) | 3.239 | 3.326 | 3.188 | 3.237 |
| Ganado porcino (en miles de cabezas) | 2.885 | 3.183 | 2.084 | 1.656 |

Las cifras correspondientes al ganado vacuno han permanecido prácticamente invariables, mientras que las correspondientes al porcino acusan una reducción aproximada de un 50%, entre los años de 1939 y 1945. El número de aves de corral también ha descendido. Hablando en términos generales, la disminución en el

número de cabezas de ganado fué más acentuada durante los primeros años de la guerra, debido a las malas cosechas. Tomando el año de 1938 como tipo de comparación (100), los índices correspondientes a 1941, 1942 y 1943 fueron de 84, 76 y 87 respectivamente.

SUPERFICIE CULTIVADA Y PRODUCCION

| | 1939 | 1943 | 1944 | 1945 |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Trigo | | | | |
| Superficie cultivada (en miles de hectáreas) | 134 | 49 | 84 | 87 |
| Producción (en miles de toneladas) | 419 | 179 | 276 | 280 |
| Centeno | | | | |
| Superficie cultivada (en miles de hectáreas) | 137 | 2.244 | 196 | 161 |
| Producción (en miles de toneladas) | 241 | 507 | 412 | 311 |
| Avena | | | | |
| Superficie cultivada (en miles de hectáreas) | 376 | 336 | 330 | 336 |
| Producción (en miles de toneladas) | 1.011 | 1.036 | 979 | 995 |
| Cebada | | | | |
| Superficie cultivada (en miles de hectáreas) | 421 | 398 | 396 | 408 |
| Producción (en miles de toneladas) | 1.249 | 1.288 | 1.250 | 1.259 |
| Total de cereales, incluso las cosechas mixtas de trigo y centeno y las legumbres (en miles de toneladas) | 3.622 | 3.889 | 3.708 | 3.606 |
| Papas | | | | |
| Superficie cultivada (en miles de hectáreas) | 70 | 105 | 98 | 107 |
| Producción (en miles de toneladas) | 1.224 | 1.942 | 1.409 | 1.608 |
| Remolacha | | | | |
| Superficie cultivada (en miles de hectáreas) | 40 | 46 | 42 | 39 |
| Producción (en miles de toneladas) | 1.650 | 1.460 | 1.271 | 1.290 |

A pesar de la falta de abonos químicos, las cosechas de cereales de Dinamarca en 1944 y 1945 superaron ligeramente el promedio correspondiente al período 1934-1938. Debido a las cosechas insuficientes de 1942, la

superficie sembrada de trigo durante 1943 fué apenas un 37% de la correspondiente a 1939.

En el cuadro siguiente puede verse cuál ha sido la producción de artículos de origen animal:

| | 1938 <i>Promedio mensual de doce meses</i> | 1945 <i>Promedio mensual de doce meses</i> | 1945 <i>Promedio mensual de seis meses</i> | 1946 <i>Promedio mensual de seis meses</i> |
|--|---|---|---|---|
| | (en miles de kilogramos) | | | |
| Leche | 452 | 357 | 302 | 368 |
| Mantequilla | 15,8 | 11,0 | 10,0 | 11,2 |
| Carne de cerdo | 24,5 | 14,3 | 11,8 | 16,1 |
| Huevos | 10,3 | 4,5 | 4,7 | 6,0 |
| Carne de vaca | 13,1 | 10,8 | 9,2 | 12,8 |
| | (Índice: 1935 = 100) | | | |
| Leche | 105 | 83 | 76 | 86 |
| Mantequilla | 110 | 76 | 70 | 78 |
| Carne de cerdo | 94 | 55 | 47 | 64 |
| Huevos | 123 | 53 | 68 | 72 |
| Carne de vaca | 101 | 84 | 79 | 107 |
| Producción total de artículos de origen animal | 102 | 69 | 64 | 78 |

El descenso sufrido en la producción de artículos alimenticios de origen animal se explica tanto por la disminución en el ganado como por la insuficiencia en los abastecimientos de forrajes.

La producción de pescado aumentó durante la guerra.

| <i>Pesca total</i> | <i>Toneladas</i> |
|--|------------------|
| Del 1° de enero al 3 de agosto de 1946 | 98.751 |
| Del 1° de enero al 3 de agosto de 1945 | 60.125 |
| Año de 1945 | 123.898 |
| Año de 1938 | 87.219 |

Industria

La industria danesa depende en gran medida de las importaciones de materias primas y combustibles, ya que en este respecto el país es extremadamente pobre. Como durante la guerra las importaciones fueron muy deficientes, se ha registrado un descenso en la producción, aunque la capacidad industrial del país se ha mantenido más o menos en el nivel existente antes de las hostilidades. No obstante, ha habido cierta falta de conservación y renovación del equipo industrial.

| | <i>Producción industrial¹</i> (Índice: 1939 = 100) | <i>Electricidad</i> (millones de KW hora) | <i>Construcción de departamentos²</i> (Índice: 1938 = 100) |
|-------------------------|--|--|--|
| 1938 (promedio mensual) | 93 | 68,5 | 100 |
| 1939 (promedio mensual) | 100 | 64,8 | 162 |
| 1944 (promedio mensual) | 81 | 78,7 | 91 |
| 1945 (promedio mensual) | 74 | 59,1 | 68 |
| Junio de 1945 | 66 | 40,6 | 62 |
| Julio de 1945 | 65 | 44,5 | 65 |
| Agosto de 1945 | 69 | 55,6 | 58 |
| Septiembre de 1945 | 73 | 57,0 | 65 |
| Octubre de 1945 | 77 | 71,5 | 68 |
| Noviembre de 1945 | 79 | 82,7 | 71 |
| Diciembre de 1945 | 82 | 86,6 | 68 |
| Enero de 1946 | 85 | 95,9 | 68 |
| Febrero de 1946 | 89 | 85,4 | 80 |
| Marzo de 1946 | 90 | 88,2 | 71 |
| Abril de 1946 | 88 | 70,5 | 80 |
| Mayo de 1946 | 72 | 71,1 | — |
| Junio de 1946 | 90 | 70,0 | — |

¹ Se han eliminado las fluctuaciones correspondientes a las diversas estaciones.

² Basado en el número de nuevos departamentos en construcción al fin de cada mes.

Comercio exterior

Antes de la guerra, el 85% de las importaciones consistía en bienes de producción, mientras que los productos destinados para la venta al detalle y el consu-

no representaban el 70% de las exportaciones, siendo éstas generalmente de productos agrícolas. En el cuadro siguiente aparecen las cantidades a que asciende la exportación de ciertos productos agrícolas:

EXPORTACIONES DE ALGUNOS PRODUCTOS AGRICOLAS

| | 1936 | 1938 | 1939 | 1944 | 1945 |
|-------------------------------------|-------|-------|-------|-------|------|
| Mantequilla (en miles de toneladas) | | | | | |
| Alemania | 34,3 | 36,4 | 43,7 | 40,0 | 4,1 |
| Reino Unido | 109,7 | 119,4 | 102,8 | 40,0 | 34,3 |
| Otros países | 1,7 | 1,7 | 2,0 | 12,2 | 22,9 |
| Total | 145,7 | 157,5 | 148,5 | 52,2 | 61,3 |
| Carne de cerdo (miles de toneladas) | | | | | |
| Alemania | 1,6 | 4,3 | 5,7 | 92,3 | 16,5 |
| Reino Unido | 174,3 | 174,1 | 183,8 | 92,3 | 18,8 |
| Otros países | 0,4 | 0,2 | 0,1 | 9,0 | 14,7 |
| Total | 176,3 | 178,6 | 189,6 | 101,3 | 50,0 |
| Huevos (en veintenas de millones) | | | | | |
| Alemania | 16,8 | 19,2 | 24,0 | 1,9 | 0,3 |
| Reino Unido | 48,2 | 57,1 | 58,3 | 1,9 | 2,3 |
| Otros países | 5,1 | 1,6 | 3,4 | 0,6 | 2,5 |
| Total | 70,1 | 77,9 | 85,7 | 2,5 | 5,1 |

DISTRIBUCION GEOGRAFICA DEL COMERCIO EXTERIOR DE DINAMARCA

(Países compradores y vendedores)¹

| País | Importaciones | | Exportaciones | |
|------------------------------------|---------------|------|---------------|------|
| | 1938 | 1939 | 1938 | 1939 |
| | % | % | % | % |
| Reino Unido | 34 | 33 | 56 | 52 |
| Alemania ² | 25 | 27 | 20 | 23 |
| Suecia | 7 | 7 | 5 | 5 |
| Otros países europeos ³ | 18 | 16 | 14 | 14 |
| Total: Europa ³ | 84 | 83 | 95 | 94 |
| Estados Unidos de América | 8 | 7 | 1 | 1 |
| Otros países fuera de Europa | 8 | 10 | 4 | 5 |
| Total: Otros continentes | 16 | 17 | 5 | 6 |

¹ Los países vendedores y los destinarios son prácticamente los mismos, pero el 14% de las importaciones provienen de países que no son los productores. Esto se refiere principalmente a las materias primas procedentes de ultramar, adquiridas en Gran Bretaña, los Países Bajos y Bélgica.

² Incluso Austria.

³ Con excepción de la URSS.

En el cuadro anterior se observa la importancia predominante de las relaciones comerciales de Dinamarca con el Reino Unido y Alemania. Las importaciones provenientes de Alemania se componían esencialmente de productos químicos y sus derivados: (un 60% del total de las importaciones danesas de estos productos en 1939), abonos químicos (35%), hierro y acero (55%) y artículos metálicos, maquinaria y equipo (48%).

En el período desde junio hasta noviembre de 1945, la balanza comercial mostró un excedente de 186.000.000 de coronas. Durante esos meses, el comercio exterior total de Dinamarca ascendió únicamente a la mitad de la cifra anterior a la guerra. De diciembre de 1945 a marzo de 1946, la balanza comercial registró un déficit de 216.000.000 de coronas, ya que el valor de las importaciones rebasó el nivel anterior a la guerra, pero no así su cantidad. Aunque insuficiente para atender a las necesidades del país, este aumento en las importaciones ejerció marcada influencia en su actividad económica.

Finanzas

En el presupuesto ordinario para el ejercicio de 1945 a 1946 se calculan los ingresos en la cantidad de 969.000.000 de coronas y los gastos en 1.112.000.000 de coronas. Las cifras para 1938-1939 eran de 543.000.000 y 523.000.000 de coronas, respectivamente. El presupuesto para 1945-46 acusaba un déficit de 700.000.000 de coronas, siendo los ingresos y los gastos de 1.200.000.000 y 1.900.000.000 de coronas respectivamente.

En el cuadro siguiente puede verse la situación de la deuda pública:

Deuda pública (en millones de coronas)¹

| | 1938 | 1939 | 1944 | 1945 |
|----------------|------|------|-------|-------|
| Interior | 600 | 888 | 2.656 | 3.792 |
| Exterior | 655 | 671 | 579 | 574 |

El aumento de la deuda interior se debe a las transacciones financieras resultantes de los adelantos hechos a Alemania por el Banco de Dinamarca.

En el siguiente cuadro aparece el volumen de billetes en circulación, en millones de coronas, indicándose el promedio anual y la cifra correspondiente al final de cada mes.²

| 1938 | 1939 | 1944 | 1945 | Abril de 1945 |
|-------|------------|-----------|---------------|---------------|
| 412 | 463 | 1.529 | 1.397 | 1.700 |
| Junio | Septiembre | Diciembre | Marzo de 1946 | |
| 868 | 1.242 | 1.561 | 1.512 | |

Como ocurrió en los demás países ocupados, el poder adquisitivo aumentó sensiblemente durante la guerra como resultado de la política financiera desarrollada por los alemanes. Los adelantos facilitados por el Banco de Dinamarca a los alemanes llegaron a un máximo de 8.000.000.000 de coronas. A pesar de ello, el Gobierno danés ha logrado estabilizar los precios. En marzo de 1946, los índices del costo de vida y de los precios al por mayor eran de 157 y 186 (enero-junio de 1939=100) respectivamente, en comparación con 159 y 194 en junio de 1945.

¹ Las cifras son las correspondientes al final de cada año.

² En julio de 1945 hubo una emisión de nuevos billetes para cambiar los viejos.

COMERCIO EXTERIOR 1938-1946¹

| | 1938 | 1939 | 1944 | 1945 | Junio 1945- Septiembre 1945 | Octubre 1945- Diciembre 1945 | Enero 1946- Marzo 1946 | Abril 1946- Junio 1946 |
|---|-------|-------|-------|------|--------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| Valor de las importaciones (en millones de coronas) | 134,5 | 145,0 | 97,2 | 58,4 | 51,8 | 94,5 | 155,1 | 187,7 |
| Valor de las exportaciones (en millones de coronas) | 127,9 | 131,5 | 113,4 | 75,3 | 82,6 | 105,1 | 93,4 | 112,0 |
| Volumen de las importaciones (índice : 1935 = 100) | 112,3 | 120,0 | 41,4 | — | — | — | — | — |
| Volumen de las exportaciones (índice : 1935 = 100) | 134,4 | 113,6 | 50,6 | — | — | — | — | — |
| Importaciones de carbón (en millares de toneladas) | 450 | 501 | 311 | 125 | 110 | 272 | 355 | — |
| Consumo de carbón (en miles de toneladas) .. | 498 | — | — | — | 114 ² | 212 | 330 ³ | — |

¹ Comercio especial.

² Julio de 1945 a septiembre de 1945.

³ Enero de 1946 a febrero de 1946.

II. DESARROLLO ECONÓMICO DESPUÉS DE LA LIBERACIÓN

Dinamarca sufre actualmente una considerable escasez de mano de obra, que puede atribuirse en parte a las consecuencias indirectas de la guerra y también a otras causas.

Puede citarse entre las consecuencias indirectas de la contienda, la introducción de métodos irracionales en la artesanía y la industria, originada por la necesidad — que hubo durante la guerra, que ha continuado y probablemente subsista durante algún tiempo más — de utilizar substitutos de las materias primas (turba, lignito, carbón y coque de calidad inferior). Esto implica un número mayor de horas de trabajo por unidad de producción que antes de la guerra. En algunas industrias se ha producido un efecto análogo como resultado de la carencia de maquinaria, piezas de repuesto, etc.

La inestabilidad del mercado de mano de obra, manifestada a veces en huelgas o en una tendencia general a buscar un cambio de ocupación que había resultado prácticamente imposible durante la ocupación alemana, entraña también una disminución de la eficiencia. Constantemente se preparan o se adaptan a nuevas ocupaciones muchas más personas que en tiempos normales. Además, se están llamando más hombres que antes de la guerra para el servicio militar y la vigilancia de los campos de internamiento, en donde se encuentran todavía unos 200.000 refugiados alemanes.

Sin embargo, la causa fundamental de la carencia de mano de obra es la reducida tasa de natalidad registrada durante los años que siguieron a la primera guerra mundial. Esto ha traído como consecuencia presente y futura un crecimiento comparativamente reducido del número de personas que se suman anualmente a la población productiva, ahora y durante la próxima década.

La producción agrícola fué mayor en el primer semestre de 1946 que durante el período correspondiente de 1945, en parte como consecuencia del aumento de las importaciones de torta de borujo.

Si se aumentan las importaciones de cereales y de forraje, será mayor el desarrollo de la producción. En particular, las importaciones de torta de borujo estimularán la producción de mantequilla, y por otra parte, al aumentarse las importaciones de cereales se logrará una influencia favorable sobre la producción de carne de cerdo y huevos. No obstante, la magnitud del aumento de la producción, dependerá también parcialmente de los precios a que puedan importarse los cereales y los forrajes

y de los precios de exportación que puedan alcanzar los productos manufacturados.

He aquí las exportaciones de productos agrícolas de Dinamarca durante el año después de la liberación:

| | 1945-1946 | |
|---|--------------------|---------|
| | Cantidad | Valor |
| | (miles de coronas) | |
| Ganado destinado principalmente al matadero .. | 68.161 | 38.910 |
| Carne de vaca y productos derivados (en centenas de kgs.) | 902.828 | 230.830 |
| Productos de leche, huevos y miel | — | 479.246 |
| Cereales (en centenas de kgs.) | 436.670 | 20.776 |
| Alimentos a base de cereales (en centenas de kgs.) | 71.164 | 5.888 |

Siempre y cuando se produzca una mejoría en materia de alimentos, será posible obtener un aumento paralelo en las exportaciones, puesto que el consumo interno, que está racionado, permanece más o menos constante.

La producción de la industria pesquera durante la guerra fué considerablemente mayor que antes de las hostilidades; y a pesar del descenso sufrido en 1945, se mantuvo en un 50 % por encima de la de 1938. En el período de enero a julio de 1946, la producción fué un 60 % mayor que en igual período de 1945.

Será necesario suministrar redes y cordelería a los pescadores a fin de asegurar la rehabilitación completa de la industria pesquera.

En lo que a las industrias manufactureras se refiere, la producción de alimentos preparados, artículos de cuero y de madera es notablemente superior a la de tejidos, confecciones, artículos de loza, cerámicos y de vidrio; en tanto que, la producción de las demás industrias (la de la margarina, por ejemplo) es inferior a la de antes de la guerra. La mejoría que se observa en la industria del cuero, se explica principalmente por el impulso dado a la fabricación e importación de productos para curtir.

Al igual que en la agricultura, se han producido cambios importantes en las industrias manufactureras en comparación con los años anteriores. En lo que atañe a las industrias de productos alimenticios, hace muy poco se reanudó la producción de margarina y de aceites vegetales, que casi se había suspendido durante la guerra, aunque a un ritmo mucho más lento que antes del conflicto armado. Como resultado particular del aumento de

Producción de las curtidurías, la industria del cuero produce bastante más que antes de la guerra. En la industria de trabajos en madera, se ha elevado la producción de diversos artículos que anteriormente se importaban; además, se ha utilizado la madera como materia prima suplente en la fabricación de varios artículos, como por ejemplo, los zapatos. La industria textil y la de confecciones producen ahora mucho menos que antes de la guerra, debido a la escasez de materias primas.

Es probable que al aumentar las importaciones de materias primas, se elevaría la producción de las fábricas de aceite y margarina, así como de los telares, talleres de confecciones y otras industrias, casi hasta alcanzar el nivel anterior a la guerra. Por medio de mayores importaciones de combustible se estimularía la producción de varias industrias, entre otras la fabricación de ladrillos, cemento, vidrio y porcelana.

Durante la guerra, los trabajos de edificación fueron insuficientes para satisfacer el aumento anual de las necesidades de alojamiento, aunque es cierto que la baja natalidad registrada de 1920 a 1930, ha hecho decrecer ligeramente dichas necesidades. En la actualidad, debe calcularse que faltan por lo menos 50.000 viviendas debido al descenso en la construcción.

Las operaciones militares contribuyeron de manera insignificante a la escasez de viviendas.

Si ha de remediarse en corto tiempo — cinco años, por ejemplo — la actual escasez de viviendas, será indispensable acrecentar la producción anual hasta 30.000 casas aproximadamente. Las perspectivas actuales para la ejecución total de este programa de construcción son poco lisonjeras ante la insuficiencia de recursos especialmente de madera de construcción y de carbón para la industria de materiales de construcción.

INDICES DE PRODUCCION DE LAS INDUSTRIAS MANUFACTURERAS: 1935 = 100

| Productos | Julio 1946 | Junio 1946 | Julio 1945 | Junio 1945 | Año 1945 | Año 1938 |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|-------------|
| Productos alimenticios (conservas, margarina, etc.) | 117 | 124 | 86 | 89 | 100 | 106 |
| Textiles | 84 | 85 | 56 | 55 | 60 | 104 |
| Prendas de vestir | 59 | 54 | 48 | 47 | 50 | 111 |
| Cuero | 150 | 134 | 100 | 114 | 114 | 103 |
| Madera | 135 | 127 | 131 | 134 | 132 | 92 |
| Alfarería, cerámica y vidrio | 86 | 93 | 53 | 61 | 70 | 92 |
| Hierro y metales no ferrosos | 108 | 104 | 70 | 69 | 82 | 120 |
| Química mineral e industrial | 109 | 109 | 83 | 82 | 87 | 105 |
| TOTAL | 106 | 105 | 76 | 77 | 86 | 109 |
| Bienes de consumo | 105 | 106 | 77 | 78 | 86 | 106 |
| Bienes de producción | 106 | 103 | 72 | 74 | 85 | 113 |

Por otra parte, la industria de la construcción sufre en la actualidad de una gran escasez de mano de obra. Es de suponerse, por lo tanto, que no se iniciará sino la construcción de un número relativamente pequeño de casas nuevas y que su edificación tardará un tiempo considerablemente mayor: en muchos casos dos años, comparados con 10 meses, poco más o menos, que antes eran necesarios. Puede esperarse que en el transcurso del presente año, sólo se dé comienzo a la edificación de unas 10.000 casas. Como el aumento en los próximos años de los grupos de personas que buscan alojamiento, hará necesarias 14.000 casas o departamentos por año, a las que debe sumarse la demanda surgida como consecuencia de la conversión de viviendas en oficinas y locales comerciales, es de esperar que se agrave considerablemente la presente escasez de viviendas.

III. DIFICULTADES ACTUALES Y PROYECTOS PARA EL FUTURO

Ya hemos explicado los problemas de la vida económica de Dinamarca en la actualidad. Empero, por ahora no debe incurrirse en la suposición de que la producción agrícola e industrial de Dinamarca ha de experimentar cambios fundamentales en comparación con el período anterior a la guerra. Sin embargo, la desaparición del mercado alemán hace necesario reorganizar un tanto el comercio exterior — importaciones y exportaciones — de Dinamarca. Actualmente, las posibilidades productivas de Dinamarca, especialmente en el aspecto agrícola, se encuentran lejos de ser explotadas con eficacia, de resultas de la presente carencia de víveres. Asimismo, la falta de mano de obra ha ejercido en ciertos casos un efecto restrictivo sobre la producción.

Las dificultades esenciales que impiden que la producción danesa recobre su volumen anterior a la guerra, son la carencia de combustible, de víveres y de ciertas materias primas industriales. En el curso del primer semestre de 1946, han aumentado las importaciones de algunos importantes artículos de consumo, pero todavía son inferiores a las de antes de la guerra. La insuficiencia de las importaciones resulta aun más pronunciada ante el nuevo aumento de las necesidades. Siendo la producción agrícola e industrial aproximadamente la misma que antes de la guerra, puede suponerse que la producción agrícola

y manufacturera volverá a su nivel anterior correspondiente a 1938, siempre que se dispusiera de las materias primas y de los combustibles indispensables.

El aprovechamiento incompleto de la capacidad productiva de las fincas agrícolas ha elevado el costo de producción, y el aumento de los salarios ha traído aparejado una nueva subida en los costos. Al resultar imposible lograr un aumento suficiente de los precios de exportación de los productos agrícolas que cubra el incremento en los costos, será muy difícil mantener las exportaciones de estos productos. La dificultad primordial, en lo que a las demás industrias de exportación se refiere, es que los abastecimientos de materias primas no han sido suficientemente cuantiosos como para permitir una utilización total de las posibilidades. Además, se ha tropezado con ciertos obstáculos para dar salida en algunos de los mercados existentes antes de la guerra a los productos manufacturados.

Es preciso añadir que los precios de los productos alimenticios y de las materias primas importadas, esenciales para la producción agrícola e industrial, se han elevado más que los precios de exportación. Esta constituye una de las principales dificultades del comercio exterior de Dinamarca.

En la actualidad no existen dificultades para colocar los productos agrícolas daneses en los países extranjeros. En el caso de las exportaciones industriales, la reanudación de las exportaciones al Reino Unido de cierto número de artículos manufacturados ha provocado algunas dificultades, pero otros países han demostrado interés considerable en las exportaciones de productos industriales de Dinamarca y se estima que no se presentarán dificultades serias para su venta dentro de los años próximos.

Dinamarca ha concertado acuerdos bilaterales de comercio con algunos países, entre éstos Noruega, Suecia, Finlandia, Países Bajos, Francia, Bélgica, Polonia, Checoslovaquia, URSS, Suiza y Portugal. El intercambio de artículos de consumo entre Dinamarca y el Reino Unido no está regido por acuerdos comerciales, excepto las exportaciones de productos agrícolas daneses; y tampoco se han concluido acuerdos comerciales entre Dinamarca y los países de América.

La situación del país en materia de divisas extranjeras es difícil. En la fecha de la liberación, se encontraban completamente agotadas las existencias de materias primas industriales y de bienes de consumo y, además, las reservas de los consumidores han estado sujetas a fuertes impuestos. Entre las materias primas que revisten mayor importancia para Dinamarca se cuentan el hierro, la madera, el carbón, el coque y los aceites minerales; entre los productos manufacturados, tejidos de todas clases, diversos artículos de uso doméstico, etc. Durante los últimos años de la guerra, no se atendió debidamente a la maquinaria danesa de producción y parte de ella fué destruida, lo cual hizo que se perdiera una elevada proporción de la marina mercante, cuyos ingresos constituyen una partida de importancia en la balanza de pagos de Dinamarca.

Por esto, Dinamarca se vió en la necesidad de importar grandes cantidades de estos productos. Aunque las cantidades de éstos productos que Dinamarca ha podido importar hasta ahora son considerablemente menores que antes de la guerra, han sobrepasado a las exportaciones, cuyo valor está lejos de haber alcanzado el volumen normal.

La colocación de empréstitos a largo plazo en el extranjero ha permitido financiar una pequeña proporción del excedente de las importaciones sobre las exportaciones, hallándose Dinamarca actualmente en negociaciones para obtener nuevos préstamos de esta índole. Después de su liberación, Dinamarca concertó acuerdos monetarios con algunos países, en virtud de los cuales los bancos centrales de las partes contratantes podrían girar recíprocamente para prevenir un desequilibrio transitorio. En ciertos casos, el país ha hecho uso de la facultad que le otorgan estos convenios para financiar temporalmente los excedentes de sus exportaciones.

En el futuro inmediato, la balanza de pagos acusará un déficit de varios centenares de millones de coronas, pero es de suponerse que, cuando las importaciones de materias primas permitan el aumento de las exportaciones hasta su nivel normal, Dinamarca podrá atender sus necesidades básicas de divisas extranjeras para el pago de las importaciones y el servicio de la deuda exterior.

FRANCIA

I. REPERCUSIONES DE LA GUERRA EN LA ECONOMÍA NACIONAL

A no ser por la inmigración, la población de Francia habría disminuido ligeramente antes de la guerra. Las pérdidas sufridas en la contienda, y el cautiverio de millón y medio de franceses en edad adulta, agravaron un problema que ya era difícil. Teniendo en cuenta las bajas militares (160.000), las muertes causadas entre la población civil (cerca de 160.000), las defunciones de prisioneros, deportados y trabajadores forzados en Alemania (300.000 aproximadamente), los extranjeros que abandonaron el territorio francés (160.000) y el excedente normal de las defunciones sobre los nacimientos (600.000), puede calcularse en cerca de 1.400.000 la disminución sufrida durante los años de guerra por la población, cuyo total se elevaba a unos 41.500.000 habitantes. La población industrial y campesina descendió de 13.100.000 en 1938 a 12.000.000 a principios de 1946. Se ha registrado un grave descenso en la productividad del obrero francés, a causa de la deterioración del equipo, el aumento de la edad media de la población y el debilitamiento general de la salud provocado por la situación de guerra.

Según los últimos cálculos oficiales franceses, las pérdidas materiales sufridas durante la contienda ascendieron a unos 26.000.000.000 de dólares (1938), de cuya suma más o menos 6.000.000.000 de dólares corresponden a las pérdidas originadas por el deterioro y agotamiento de las existencias. De un total aproximado de 10.000.000 de viviendas (1939) fueron destruidas cerca de 547.000, resultando dañadas 1.500.000 más. Por lo tanto, un 20% del número de casas y edificios fueron destruidos o dañados. Al producirse la liberación, 700.000 familias se encontraban sin hogar.

La guerra desorganizó seriamente el sistema nacional de transportes. Se destruyó un 10 % de las vías férreas

y cerca de 24 de un total de 40 estaciones de clasificación; el número de locomotoras disminuyó de 17.000 a 10.000, de las cuales únicamente 3.000 se encontraban en condiciones de prestar servicio al ser liberado el país. Del total de 475.000 furgones de carga existente antes de la contienda, al producirse la liberación apenas quedaban 160.000 (de cuya cantidad sólo 115.000 estaban en condiciones de prestar servicio). Además 8.500 puentes fueron destruidos. En lo que se refiere al transporte por carretera, de un total de 430.000 camiones se perdieron 160.000. Fueron destruidas dos terceras partes de las instalaciones portuarias; perdiéndose el 85% de las grúas y el 75 % de los almacenes. Las pérdidas de la marina mercante ascendieron a 2.100.000 toneladas, de un total de 3.000.000 de toneladas; las pérdidas de barcos de pasajeros ascendieron al 51 %, las de buques de carga al 78 % y las de barcos-tanque al 77 %. Las pérdidas sufridas por la navegación fluvial ascendieron a cerca del 40 %.

Con respecto a la agricultura, 132.000 granjas fueron destruidas y 278.000 fueron dañadas. En 1945, la producción agrícola fué de un 65 % del nivel medio alcanzado durante 1934-1938, principalmente a causa de la falta de abonos, de los que sólo se pudo disponer un 20 % del total anterior a la guerra. La superficie bajo cultivo disminuyó en un 20 %, el ganado vacuno en un 15 % y el porcino en un 47 %.

Por lo que se refiere a la industria, 50.000 edificaciones industriales y comerciales fueron destruidas y otras 145.000 fueron dañadas. Durante el trimestre siguiente a la liberación, la producción industrial no pasó del 25 % del nivel de 1938, debido en gran parte a la desorganización de los transportes. Independientemente de la destrucción material, el equipo industrial francés, ya un tanto anticuado antes de la guerra, continuó deteriorándose durante seis años de continua utilización y desgaste sin la debida atención. Uno de los minerales más escasos fué el carbón, cuyas importaciones en 1945 apenas llegaron a 5.200.000 toneladas, en comparación con 21.000.000 importadas en 1938. Durante el primer semestre de 1946, las importaciones de este mineral se elevaron a 5.000.000 de toneladas.

La política económica alemana en Francia ha tenido efectos graves y continuados sobre la economía y el sistema monetario del país. Durante la ocupación, los alemanes multiplicaron la circulación de billetes a la vez que controlaban los precios para facilitar sus exacciones. Tan pronto como quedó liberada Francia, el amplio poder adquisitivo de que disponía el público, aunado a la notable baja productiva causada por la destrucción, obraron como reactivos sobre la situación económica en conjunto y sobre el nivel de los precios en particular.

II. PROGRESOS ECONÓMICOS LOGRADOS DESDE LA LIBERACIÓN

Agricultura

Se ha adelantado mucho en la rehabilitación de la agricultura. En el cuadro I insertado más adelante, se muestran las previsiones de la producción de cereales y el cálculo sobre la población pecuaria para 1946 comparada con la situación prevaleciente antes de la guerra.

Asimismo, se observará que la superficie ahora dedicada al cultivo de cereales es un 77 % de la anterior a la guerra, en tanto que se espera un 75 % en las cosechas. Es pues evidente que el rendimiento ha vuelto a alcanzar prácticamente el nivel que tenía antes de la guerra. Las cifras del ganado vacuno y equino se acercan a los niveles anteriores a la guerra, pero el número de cabezas de ganado porcino es marcadamente inferior al que existía antes de la contienda. Además, se ha reconstruido cerca de la mitad de las edificaciones rurales.

Industrias

Teniendo en cuenta las innumerables dificultades, resulta notable el progreso logrado en la rehabilitación de la producción industrial; en junio de 1946, el índice general había alcanzado el 81 % del nivel de 1938. Cabe observar que la producción industrial en 1938 era de un 20 a un 25 % menor que la de 1929. En el cuadro II intercalado más adelante puede apreciarse la producción actual de las

industrias importantes, en comparación con su producción en 1938. La producción de carbón sobrepasa ahora ligeramente a la de 1938. La producción de energía eléctrica ha aumentado 20 % a partir de la guerra. La rehabilitación de las diversas ramas de la actividad industrial ha sido desigual. Por lo general, se ha retardado el progreso en los casos en que la producción depende de materias primas importadas de difícil obtención y de abastecimientos de carbón, en particular el de coque. Por ello, la producción de hierro y acero todavía es inferior al nivel anterior a la guerra. Actualmente la producción de aluminio supera en un 50 % a la de 1938.

Conforme al programa de construcción de viviendas, se han edificado casas provisionales para albergar a 72.000 familias; se han hecho habitables 670.000 edificios, de los cuales 390.000 han sido reparados de una manera definitiva; y se han construido 12.000 casas permanentes. En total se ha proporcionado alojamiento temporal o permanente a cerca de 410.000 familias.

Transportes y comunicaciones

Después de la liberación, el Gobierno francés prestó inmediatamente atención al problema de rehabilitar el sistema de transportes. Como consecuencia de su intervención, en julio de 1946 la capacidad de los transportes ferroviarios ya había alcanzado el 87% de la correspondiente a 1938. Para lograr ese nivel, hubo que mantener la carga media de los vagones en el 135 % de la de 1938, práctica que ha resultado antieconómica para el material rodante. Se ha reconstruido el 85 % de las vías ferroviarias, y la mayor parte de las estaciones de clasificación. Actualmente están en servicio el 55 % de las locomotoras y el 50 % de los vagones de carga (incluso los que antes pertenecieron al enemigo). La situación del transporte por carretera, a pesar de la reconstrucción de un 80 % de los puentes destruidos o dañados, es menos satisfactoria principalmente por la falta de neumáticos. Desde la liberación, se ha elevado en un 25 % la capacidad de los transportes fluviales. En lo referente a la marina mercante, las compras de nuevos barcos, el salvamento y la reconstrucción han permitido elevar el tonelaje total disponible a 1.250.000 toneladas, cantidad que representa el 42% del tonelaje existente antes de la guerra. Se han realizado adelantos notables en la restauración de la capacidad portuaria.

Situación financiera

A partir del mes de enero de 1945, casi se han duplicado los precios oficiales al detalle, y en junio de 1946 alcanzaban un nivel seis veces mayor que en 1939. Además, los precios oficiales no reflejan exactamente la situación general de los precios. Todavía subsiste el mercado negro, que durante la ocupación alemana formó parte integrante de la economía del país, pero tiende a reducirse a medida que se reajustan los precios y aumentan los abastecimientos. La circulación de billetes, que se cuadruplicó desde el comienzo de la guerra hasta la liberación, sobrepasa ahora en un 450 % a la cifra correspondiente a 1939. El Gobierno francés ha declarado que a partir de la liberación, se ha estado recurriendo con exceso a las reservas de oro y de divisas para cubrir el saldo adverso de la balanza comercial. Las reservas oro del Banco de Francia eran de 796.000.000 de dólares en septiembre de 1946, comparadas con 2.709.000.000 de dólares en agosto de 1939 y 2.000.000.000 de dólares en agosto de 1944.

III. OBSTÁCULOS QUE SE OPONEN AL DESARROLLO ECONÓMICO

Descartando la mejoría apreciable en algunos sectores, la reconstrucción económica de Francia ha sido obstaculizada por ciertos factores.

Carbón

La escasez de carbón constituye en estos momentos el problema más importante, ya que este producto es el determinante primordial del nivel de la actividad industrial. Según el Gobierno francés, si pudiera importarse todo el carbón que hace falta, la capacidad actual de las instalaciones industriales bastaría para elevar la producción a

su nivel de 1938 o a otro mayor. Como se señaló en la sección precedente, la producción nacional de carbón ha superado el promedio anterior a la guerra (4.000.000 de toneladas al mes). En 1929, el mejor año de la producción industrial francesa, las importaciones de carbón alcanzaron la cifra aproximada de 30.000.000 de toneladas. En 1938 disminuyeron a 21.000.000 de toneladas. Durante el primer semestre de 1946 se importaron 5.000.000 de toneladas. Por consiguiente, la capacidad actual de producción aun está lejos de ser plenamente utilizada.

Mano de obra

A medida que la producción se acerque a su nivel de 1938, la escasez de mano de obra llegará a ser un factor restrictivo. En realidad, ya se encuentran dificultades de mano de obra en la industria minera, la textil y la de construcción. Por el momento, la presencia de 670.000 prisioneros de guerra que trabajan en Francia contribuye a mitigar la escasez de mano de obra, pero no puede considerárseles como una adición permanente a la masa de los trabajadores franceses. Para resolver el problema de la mano de obra, harán falta medidas como trasladar obreros agrícolas y otros a las actividades industriales, aumentar la productividad, elevar el número de mujeres que trabajan y fomentar la inmigración de trabajadores.

Transportes

Aunque durante los primeros meses siguientes a la liberación el transporte ferroviario se vió seriamente congestionado, hace algún tiempo que ha dejado de constituir un factor restrictivo de las actividades económicas. El Gobierno francés espera algunas dificultades durante el período más activo del próximo otoño; pero en términos generales, los planes sobre transporte deberían asegurar una capacidad más que suficiente para satisfacer las necesidades. El Gobierno francés ha manifestado que se podrían resolver en gran parte sus problemas inmediatos de transporte si se recuperasen cerca de 98.000 vagones de carga franceses que se hallan en el extranjero.

La escasez mundial de neumáticos ha demorado la rehabilitación del transporte por carretera.

Materias primas

Como es natural, la escasez mundial de diversas materias primas ha dificultado la producción en algunas industrias, siendo más aguda la insuficiencia de madera, ciertos metales no ferrosos y abonos químicos.

Divisas extranjeras

Sólo reduciendo considerablemente sus reservas de oro y divisas y obteniendo empréstitos en el extranjero ha podido Francia hacer frente a sus necesidades de divisas extranjeras. Sin embargo, los datos aportados por el Gobierno francés demuestran que para realizar íntegramente el programa de reconstrucción y fomento que se ha previsto, harán falta nuevos créditos.

IV. PLANES DE RECONSTRUCCIÓN Y FOMENTO ECONÓMICOS

No sólo es menester reconstruir Francia, sino también mejorar su equipo y elevar la productividad de sus industrias y de su agricultura, a fin de que pueda participar plenamente en la reconstrucción económica del mundo.

Para la consecución de este objetivo, se creó un organismo especial denominado *Commissariat général du Plan de modernisation et d'équipement* (Comisariado General del Plan de Modernización y de Equipo). Se ha preparado, dentro de un plan general, un programa de fomento para cada industria, en el que se fija una meta de producción y se definen los métodos que habrán de ponerse en práctica para modernizar y racionalizar dicha industria. En este plan, que aun se encuentra en proceso de revisión y que en breve habrá de presentarse al Gobierno para su aceptación oficial, se tienen en cuenta las dificultades económicas de Francia y se establecen prioridades para la distribución de materias primas y bienes de producción entre las industrias.

Objetivos de producción

En general, el Gobierno francés se propone alcanzar en 1950 una producción que exceda en un 25 % a la de

1929. El objetivo fijado a la producción de carbón es de 65.000.000 de toneladas para 1950, en comparación con 48.000.000 de toneladas en 1938; la de producción de energía eléctrica es de 37.000.000.000 de kilovatios-hora, en comparación con 21.000.000.000 en 1938, esperándose este aumento principalmente de la expansión de las instalaciones hidroeléctricas; la de producción de acero es de 11.000.000 de toneladas para 1950, comparada con 6.000.000 de toneladas en 1938.

Asimismo se cree que las industrias textiles aumentarán su producción. Se espera alcanzar en 1947 el nivel de producción anterior a la guerra en lo que respecta a los tejidos de algodón, y superarlo en 1950. Se espera que en 1947, la producción de tejidos de lana será más elevada que la de antes de la contienda y que para 1950 sea un 50 % mayor. Se proyecta elevar la producción de tejidos de seda y rayón hasta el doble de la anterior a la guerra. Se destinará a la exportación una gran parte del aumento de la producción, para mejorar la balanza comercial.

Se proyecta ampliar las existencias actuales de camiones y material de transporte ferroviario, acuático y aéreo en combinación con el programa de fomento. Por ejemplo, en cuanto a la expansión ferroviaria, se proyecta agregar, de 1946 a 1947, 100.000 nuevos vagones de carga a los existentes, hasta alcanzar un total de 370.000 vagones, número que es apenas un 75 % del total anterior a la guerra.

En cuanto a la agricultura, para 1950 se proyecta alcanzar los niveles de producción anteriores a la guerra, cuando trabajaban en el campo 7.000.000 de personas. Gracias a la mecanización y al desarrollo del sistema cooperativo, se espera que bastarán 6.000.000 de trabajadores para obtener igual nivel de producción. El programa precisa la distribución a los agricultores de 50.000 tractores por cada año del próximo quinquenio. Parte de esta maquinaria será importada y el resto se fabricará en Francia. Además, se tomarán medidas para orientar la agricultura hacia ciertos tipos de cultivos y mejorar su calidad

y presentación. Se intensificará la enseñanza técnica a los agricultores.

El hecho de que se espera destinar aproximadamente el 20 % de la renta nacional para inversiones en el país, revela la magnitud de este programa.

Mano de obra

El problema de la mano de obra es una de las mayores dificultades que tendrá que vencer el Gobierno francés. Antes de la guerra, sólo se mantenía el nivel de la población francesa con el auxilio de la inmigración. Este problema demográfico condujo al Gobierno francés a dedicar considerable atención a sus proyectos relativos a la mano de obra. No sólo será preciso aumentar la clase trabajadora francesa sino también elevar la productividad obrera del país a fin de realizar el amplio programa de fomento.

El programa francés sobre mano de obra prevé el retorno a la industria de aquellas personas que abandonaron las filas de los obreros industriales durante la ocupación, el traslado a la industria de un vasto número de trabajadores de la agricultura, el comercio, las profesiones liberales, la banca y la administración pública, y un aumento en el número de las mujeres que trabajan. Igualmente se proyecta estimular la inmigración de 1.000.000 a 2.000.000 de trabajadores.

El plan sobre mano de obra también prevé una utilización más eficaz de ésta. Dicho aspecto del plan exigirá alargar la jornada de trabajo en la industria (el promedio en 1938 era de 38,7 horas a la semana). También implicaría el aumento del rendimiento tanto de los trabajadores industriales como de los agrícolas.

Comercio exterior y balanza de pagos

En el cuadro siguiente se presenta un cálculo de la balanza de pagos para el período 1946-1949, preparado por el Ministerio de Hacienda de Francia:

INGRESOS CORRIENTES

(en millones de dólares)

| | 1946 | 1947 | 1948 | 1949 | Total |
|--|------|-------|-------|-------|-------|
| a) Ingresos comerciales: | | | | | |
| Exportaciones | 450 | .845 | 1.200 | 1.750 | 4.245 |
| Fletes | — | — | — | 3 | 3 |
| b) Ingresos no comerciales: | | | | | |
| (créditos financieros, ingresos procedentes del turismo, etc.) | 170 | 210 | 315 | 330 | 1.025 |
| TOTAL | 620 | 1.055 | 1.515 | 2.083 | 5.273 |

PAGOS CORRIENTES

(en millones de dólares)

| | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|--------|
| a) Pagos comerciales: | | | | | |
| Importaciones de materias primas y de bienes de consumo. Atrasos | 411 | — | — | — | 411 |
| Pago de las importaciones corrientes | 1.701 | 1.584 | 1.651 | 1.723 | 6.599 |
| Importaciones de bienes de producción. Atrasos | 370 | — | — | — | 370 |
| Pago de las importaciones corrientes | 250 | 660 | 500 | 220 | 1.630 |
| Flete | 270 | 64 | 44 | — | 378 |
| b) Pagos no comerciales (intereses de la deuda exterior, aportes a las organizaciones internacionales, pagos en las cuentas no comerciales) | 701 | .369 | 429 | 319 | 1.818 |
| TOTAL | 3.703 | 2.677 | 2.624 | 2.262 | 11.266 |
| Déficit de la balanza corriente de pagos | 3.083 | 1.622 | 1.109 | 179 | 5.993 |

Como puede verse, se harán grandes importaciones de bienes de producción en los tres años próximos, manteniéndose comparativamente constantes las importaciones de bienes de consumo y de materias primas, durante todo ese período. Asimismo, debe observarse que se espera desarrollar progresivamente las exportaciones hasta lo-

grar en 1949 una considerable reducción del déficit.

El programa de las importaciones para 1946, ligeramente reformado, a causa de los recientes aumentos de precios en los Estados Unidos de América, es el siguiente:

| | (Millones de dólares) |
|---|-----------------------|
| Productos agrícolas y alimenticios (semillas, azúcar, etc.) | 460 |
| Fuerza motriz (carbón, petróleo, etc.) | 224 |
| Materias primas y productos semimanufacturados (substancias químicas, productos textiles, caucho, etc.) | 753 |
| Productos manufacturados | 29 |
| Artículos diversos para los territorios de ultramar | 600 |
| Total | 2.066 |

Según los pronósticos, el nivel de las exportaciones en 1949 equivaldrá al de 1929, el mejor año de las exportaciones francesas. La Subdivisión de las cifras correspondientes a 1947, suministrada por el Gobierno francés, es la siguiente:

| | (Millones de dólares) |
|--|-----------------------|
| Productos de hierro y acero | 20 |
| Productos metálicos y minerales | 50 |
| Maquinaria | 110 |
| Productos textiles | 240 |
| Productos químicos | 115 |
| Productos industriales diversos | 100 |
| Productos agrícolas y forestales | 10 |
| Productos alimenticios | 70 |
| Aprovisionamiento y material destinado a los territorios de ultramar | 130 |
| Total | 845 |

El Gobierno francés piensa cubrir las dos terceras partes del déficit de 6.000.000.000 de dólares de la balanza de pagos de 1946 a 1949, con las reservas de oro y divisas extranjeras del Estado, los depósitos de particulares en el extranjero y los créditos exteriores ya obtenidos. La tercera parte restante (unos 2.000.000.000 de dólares) indispensable para llevar a cabo el programa de fomento previsto, será tal vez cubierta parcial-

mente con las reparaciones alemanas y las inversiones de capital extranjero en Francia; el Gobierno francés ha indicado que la mayor parte de este déficit de 2.000.000.000 de dólares tendría que ser cubierto por medio de nuevos créditos.

V. CONCLUSIONES

Francia ha sufrido duramente las consecuencias de la guerra, mas a pesar de las numerosas dificultades con que ha tropezado, ha logrado adelantar notablemente en la rehabilitación de su economía. Sin embargo, para que Francia recupere su posición económica en el mundo, debe aumentar su renta nacional efectiva hasta un nivel muy superior al existente antes de la guerra. Para conseguir tal objetivo, el Gobierno francés está en vías de llevar a la práctica un plan económico global, en el que se prevé para 1950 una producción de un 25% mayor que la de 1929, hasta ahora la máxima.

El principal factor restrictivo del programa de rehabilitación de Francia, por el momento, es la falta de carbón. Pero una vez resuelto este problema, el país podrá ejecutar con mayor celeridad sus planes de fomento.

Para realizar plenamente dichos planes, Francia necesitará créditos en el exterior. Ya se han obtenido algunos, pero será menester colocar otros más a fin de adquirir en el extranjero las materias primas y el equipo necesarios para la ejecución del programa.

Otro problema difícil y persistente para Francia es la escasez de mano de obra, que ya se empieza a sentir. Los franceses se están ocupando mucho de este aspecto de sus planes.

El Gobierno francés ha manifestado que, de obtenerse el carbón y la ayuda financiera necesarios y de resolverse satisfactoriamente el problema de la mano de obra, se espera que Francia podrá reanudar su plena participación en el comercio mundial para el año de 1950, pudiendo entonces sumarse íntegramente a los proyectos de las Naciones Unidas para la cooperación económica internacional.

Cuadro I

A. CEREALES

(Cálculo de las cosechas de 1946)

| CEREALES | SUPERFICIE (en miles de hectáreas) | | | RENDIMIENTO POR HECTAREA | | | COSECHA (en miles de toneladas) | | |
|--------------|---------------------------------------|--------------|---------------------|-----------------------------|--------------|---------------------|------------------------------------|----------------|---------------------|
| | Promedio 1930-39 | 1945 | 1° de julio 1946 | Promedio 1930-39 | 1945 | 1° de julio 1946 | Promedio 1930-39 | 1945 | 1° de julio 1946 |
| Trigo | 5.228 | 3.684 | 4.083 | 15,40 | 11,71 | 14,95 | 8.049,6 | 4.315,6 | 6.107,5 |
| Centeno | 680 | 367 | 423 | 11,59 | 7,59 | 10,85 | 788,0 | 278,8 | 459,6 |
| Cebada | 750 | 679 | 689 | 14,71 | 10,25 | 13,45 | 1.104,1 | 696,5 | 926,4 |
| Avena | 3.334 | 2.370 | 2.385 | 14,26 | 11,50 | 14,22 | 4.749,3 | 2.725,9 | 3.391,4 |
| Otros | 77 | 169 | 133 | 12,60 | 7,97 | 11,56 | 97,1 | 136,3 | 153,7 |
| TOTAL | 10.069 | 7.269 | 7.713 | 14,64 | 11,14 | 14,31 | 14.788,1 | 8.153,1 | 11.038,6 |

B. PRODUCCION PECUARIA

| NUMERO DE CABEZAS | 1938 | Otoño de 1945 (cifras definitivas) | Otoño de 1946 (cálculo aproximado) |
|-------------------|------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| Ganado caballar | 2.692.140 | 2.257.478 | 2.500.000 |
| Ganado bovino | 15.621.680 | 14.273.082 | 14.775.000 |
| Ovejas | 9.872.370 | 6.631.807 | No se obtuvo |
| Cabras | 1.415.910 | 1.020.932 | No se obtuvo |
| Cerdos | 7.126.680 | 4.385.443 | 4.852.000 |

Cuadro II
PRODUCCION INDUSTRIAL

| | <i>Promedio mensual</i> | <i>Abril de 1946</i> | <i>Mayo de 1946</i> | <i>Junio de 1946</i> |
|--|-------------------------|----------------------|---------------------|----------------------|
| Electricidad (millones de kilovatios-hora) | 1.547 | 1.715 | 1.830 | 1.840 |
| Carbón (miles de toneladas) | 3.963 | 4.036 | 4.134 | 3.838 |
| Hierro en lingotes (toneladas) | 501.000 | 219.090 | 252.000 | 264.000 |
| Acero (toneladas) | 518.000 | 319.379 | 341.055 | 343.000 |
| Aluminio (toneladas) | 3.770 | 4.248 | 5.432 | — |
| Indice general de la producción de automóviles | 100 | 66 | 716 | 68,8 |
| Cemento (toneladas) | 296.000 | 261.493 | 275.049 | 290.000 |
| Vidrio (toneladas) | 8.277 | 11.203 | 11.577 | 14.564 |
| Telas de algodón (toneladas) | 12.083 | 8.199 | 8.884 | — |
| Rayón (toneladas) | 2.334 | 2.520 | 2.696 | — |
| Otros tejidos artificiales | 487 | 1.207 | 1.184 | 1.403 |

LUXEMBURGO

I. REPERCUSIONES DE LA GUERRA SOBRE LA ECONOMÍA DEL PAÍS

Tanto la ocupación enemiga como las operaciones militares causaron extensos daños a la economía de Luxemburgo. En un esfuerzo para incorporar la población de 300.000 habitantes de este país al sistema del Reich, los alemanes establecieron una administración civil en el Gran Ducado. La juventud luxemburguesa quedó sujeta a conscripción en el ejército alemán. Las pérdidas sufridas en las operaciones militares ascendieron a cerca de 5.000 hombres. Teniendo en cuenta el número de trabajadores deportados a Alemania y a los territorios ocupados por los nazis, las pérdidas de mano de obra, especialmente en la agricultura, ascendieron aproximadamente a 7.000 hombres. La ofensiva de Rundstedt en el invierno de 1944-1945, ocasionó la mayor parte de la destrucción en la región septentrional del país. Los bombardeos aéreos causaron graves daños a la red ferroviaria. El 22% de los puentes existentes, y el 20% de las vías y otras instalaciones recibieron daños o fueron destruídos. La extensa destrucción de casas, exigió que se evacuara hacia el sur a un número considerable de la población septentrional, y tanto en las ciudades como en los poblados, creó una crítica escasez de alojamiento que todavía no ha sido resuelta.

Como en otros países, la agricultura se resintió por la falta de abonos y la reposición de implementos de labranza disminuyó considerablemente. La falta de importaciones, de materias primas y de piezas de repuesto hizo que disminuyera la producción industrial. En general, los bienes de consumo llegaron a ser extremadamente escasos.

II. PROGRESO ECONÓMICO REALIZADO DESDE LA LIBERACIÓN

Desde la liberación, la situación ha mejorado notablemente.

Agricultura

El progreso logrado por la agricultura después de la liberación, se traduce en el mejoramiento de la situación alimenticia. En 1946, el número de calorías cotidianas por persona era de 2.080, comparadas con 1.860 en 1945, 1.900 en 1944 y 3.075 en 1938.

En la actualidad el suministro de pan es satisfactorio. Sin embargo, existe una pronunciada escasez de carne. La ración actual de carne es de 1,5 kilogramo por persona al mes, comparada con 3,5 kilogramos que se consumían antes de la guerra. Esto se debe principalmente a la actual escasez de forrajes, una gran parte de los cuales tenía que importarse antes de la guerra. En su conjunto, las cosechas en 1946, sumarán sólo del 25 al 30% del nivel anterior a la guerra. La carne de cerdo, que representaba en Luxemburgo el 55% de la producción de carnes, apenas alcanza en la actualidad el 15% de esc total. Una parte de la ración de carne tendrá que ser importada.

Industria

Las principales industrias son las siderúrgicas. La producción avanza lentamente, pues en su mayor parte

depende del coque importado de Alemania, de difícil obtención en la cantidad y en la calidad necesarias. De los 32 hornos que son propiedad de las tres compañías metalúrgicas más importantes, sólo trabajan 13. La producción de hierro en lingotes apenas llegó a 318.157 toneladas en 1945, comparadas con 2.512.507 toneladas en 1937. La producción de acero fué de 259.091 toneladas en 1945, mientras que en 1937 se produjeron 2.510.234.

El cuadro siguiente muestra el aumento ocurrido durante los primeros siete meses de 1946:

Hierro en lingotes (toneladas)

| | <i>1945</i> | <i>1946</i> |
|------------------|-------------|-------------|
| Enero | 9.616 | 76.232 |
| Febrero | 18.363 | 72.800 |
| Marzo | 26.624 | 93.844 |
| Abril | 23.968 | 97.020 |
| Mayo | 17.710 | 108.795 |
| Junio | 14.282 | 111.251 |
| Julio | 7.274 | 123.857 |
| Agosto | 25.491 | |
| Septiembre | 23.494 | |
| Octubre | 25.277 | |
| Noviembre | 54.272 | |
| Diciembre | 71.786 | |

Acero (toneladas)

| | <i>1945</i> | <i>1946</i> |
|------------------|-------------|-------------|
| Enero | 3.646 | 70.383 |
| Febrero | 16.441 | 73.887 |
| Marzo | 23.668 | 88.653 |
| Abril | 20.671 | 96.807 |
| Mayo | 15.502 | 103.415 |
| Junio | 11.479 | 104.336 |
| Julio | 2.795 | 118.027 |
| Agosto | 19.146 | |
| Septiembre | 15.420 | |
| Octubre | 19.850 | |
| Noviembre | 44.646 | |
| Diciembre | 65.827 | |

La extracción de mineral de hierro está limitada principalmente por la escasez de carbón en las industrias productoras de lingotes de hierro y por la desaparición del mercado alemán de exportación. Recientemente, la disminución de la demanda en Bélgica provocó un nuevo descenso en la extracción. Bélgica solía recibir 100.000 toneladas mensuales de mineral de hierro procedente de Luxemburgo. En comparación con las cantidades extraídas, las exportaciones a Bélgica durante el primer semestre de 1946, fueron las siguientes:

| | <i>Producción toneladas</i> | <i>Exportaciones a Bélgica toneladas</i> |
|---------------|-----------------------------|--|
| Enero | 217.795 | 58.528 |
| Febrero | 204.719 | 60.695 |
| Marzo | 222.047 | 73.174 |
| Abril | 206.328 | 50.561 |
| Mayo | 204.868 | 47.111 |
| Junio | 168.200 | 31.200 |

Alemania y, en particular, la región del Sarre, importaron aproximadamente la misma cantidad mensual hasta

que finalizó la guerra. La producción anterior a la contienda fué aproximadamente de unas 500.000 toneladas mensuales, mientras que su nivel actual es apenas el 33% de esa cantidad.

En Luxemburgo, como en otros países, se nota una escasez crítica de cuero. La industria trabaja a un 50% del nivel alcanzado por la producción antes de la guerra y al 25% de la capacidad total.

Transportes

En el cuadro que se adjunta a la presente sección se muestra el progreso que había logrado la rehabilitación hasta el 1° de enero de 1946. Hasta ahora se ha reparado temporalmente el 40% de los puentes dañados o destruidos y de otras instalaciones ferroviarias, en tanto que el 18% ha sido objeto de reparaciones de carácter permanente. Se ha reconstruido el 40% de las vías férreas. No se dispone de información sobre el tráfico actual en comparación con el que existía antes de la guerra. Se calcula que serán necesarios cinco años para completar la rehabilitación de los ferrocarriles de Luxemburgo.

III. OBSTÁCULOS QUE SE OPONEN AL DESARROLLO ECONÓMICO

De acuerdo con una declaración del Gobierno de Luxemburgo, cuando sean repatriados los prisioneros alemanes de guerra se producirá una escasez de mano de obra en la agricultura. Como ocurre en otros países, el obstáculo básico que se opone a la recuperación industrial consiste en la falta de ciertas materias primas importadas, especialmente de coque alemán, indispensable para la industria siderúrgica, pieles para la industria del cuero y grasas para la industria química. Se informa que también escasea la madera para construcción. Estos productos son esenciales para que Luxemburgo pueda, como en el pasado, exportar artículos semimanufacturados y manufacturados, como productos de hierro y acer, sobre todo puentes, cemento, ladrillo y yeso. Es esencial que se reanuden estas exportaciones para que se pueda restablecer la economía nacional. Luxemburgo cuenta con la mayor parte de las materias primas indispensables para la reconstrucción material del país, como son la piedra, los ladrillos, la cal, y los productos de hierro y acero. Sin embargo, carece de bienes de producción y, en parte, la rehabilitación de la industria depende de las importaciones de maquinaria y de piezas de repuesto. Según el Gobierno de Luxemburgo, la modernización del equipo industrial exigirá la ayuda financiera del extranjero.

IV. RECONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICOS

La marcha de la reconstrucción depende fundamentalmente de la restauración del comercio internacional. El Gobierno luxemburgués no piensa hacer ningún cambio fundamental en la estructura económica del país. No obstante, a la larga, el incremento del consumo depende de una mayor industrialización del país. El Gobierno impulsará la industrialización, y sus autoridades han declarado que acogerían con agrado las inversiones extranjeras.

El porvenir de Alemania encierra importancia considerable para Luxemburgo, pues aquel país se contaba entre sus mejores clientes y abastecedores. Antes de la guerra, las necesidades en materia de carbón se satisfacían con importaciones del Ruhr y Aquisgrán, y se exportaba a Alemania una porción cuantiosa del mineral de hierro, de productos de hierro y acero, así como cueros y porcelana de Luxemburgo. Es evidente que la prosperidad del país dependerá de la medida en que puedan restablecerse o reemplazarse estas relaciones comerciales¹.

EQUIPO DE TRANSPORTE ACTUALMENTE UTILIZABLE²

| Material rodante | 1° de septiembre de 1939 | 1° de agosto de 1946 |
|------------------------|--------------------------|----------------------|
| Locomotoras | 175 | 107 |
| Autovías | 1 | 1 |
| Coche de pasajeros ... | 405 | 200 |
| Vagones de equipaje .. | 66 | 26 |
| Vagones de carga | 7.104 | 4.886 |

| Vehículos automotores | 1° de agosto de 1940 | Actualmente |
|------------------------|----------------------|-------------|
| Camiones de carga | 534 | 1.304 |
| Camiones cerrados | 2.900 | 1.296 |
| Automóviles | 7.045 | 4.176 |
| Omnibus | 190 | 64 |
| Ambulancias | 11 | 116 |
| Tractores | 23 | 173 |
| Motocicletas | 3.370 | 2.476 |

Barcazas

En 1939, la flota fluvial de Luxemburgo se componía de 63 embarcaciones con una capacidad de carga de 24.325 toneladas. Las investigaciones efectuadas recientemente muestran que en 1946 consta de 38 embarcaciones con una capacidad de carga de 14.525 toneladas. Como no existen vías navegables, su flota fluvial se utiliza exclusivamente en el extranjero.

PAISES BAJOS

I. REPERCUSIONES DE LA GUERRA SOBRE LA ECONOMÍA

Como su economía se basa principalmente en la posición geográfica del país, los holandeses son un pueblo de comerciantes. Los Países Bajos se encuentran situados en la desembocadura del Rin y se comunican directamente con las grandes zonas industriales del Ruhr y del valle del Rin, por medio de la navegación fluvial y de canales. Por ende, la economía holandesa depende en gran parte del comercio de tránsito con las regiones industriales de la Europa central.

Los holandeses han aprovechado su situación geográfica estratégica para crear una gran industria ligera. Por mar y por sus vías fluviales, importan materias primas y exportan productos manufacturados por los mismos medios.

Además, los Países Bajos son una riquísima región agrícola, especializada en productos lecheros y en el cultivo de legumbres. En general, la economía holandesa es mitad fabril y mitad agrícola.

Los estragos causados por la guerra a la economía holandesa fueron muchos, y las reparaciones necesitarán largo tiempo. Pueden clasificarse estos daños en dos amplias categorías, cuya naturaleza es bastante diferente. La primera incluye los daños materiales efectivos resultantes de la guerra, mientras que la segunda comprende la ruptura de los vínculos que unían a la economía holandesa con la industria alemana. La función comercial que mantiene la prosperidad holandesa por el momento se encuentra suspendida en gran parte, y el problema de la rehabilitación del comercio holandés permanecerá sin solución hasta que no se resuelva el problema económico de Alemania.

El análisis de las importaciones y de las exportaciones holandesas en 1938 revela la importancia de Alemania para la economía holandesa. En el año citado, el 21% de sus importaciones procedió de Alemania, mientras que Bélgica y Luxemburgo contribuyeron con el 11%, los Estados Unidos de América con el 10% y el Reino Unido con el 8% del total de sus importaciones. Alemania era una proveedora importante de hierro y acero, de productos químicos, de maquinaria y de herramienta mecánica. Con respecto a las exportaciones, en 1938 la parte de Alemania fué del 14%, mientras que la del Reino Unido ascendió al 22%, y las de Bélgica y Luxemburgo al 10%. Alemania recibió casi un 20% del comercio exterior holandés.

Como resultado de la guerra los Países Bajos sufrieron grandes pérdidas materiales, que el Gobierno de ese país ha calculado en 6.284.000.000 de dólares.

Varias clases de destrucción merecen atención especial. Entre éstas se cuenta el extenso daño causado a la agricultura por la inundación de cerca de 219.000 hectáreas. Más de 77.000 hectáreas quedaron cubiertas por agua salada y transcurrirán por lo menos cinco

¹ Bélgica y Luxemburgo forman una unión económica; por lo que en todos los problemas relacionados con los problemas de comercio exterior y balance de pagos debe consultarse el informe sobre Bélgica.

² Procedencia: Gobierno de Luxemburgo.

CONSUMO DE ALGUNOS PRODUCTOS IMPORTANTES

| | <i>Consumo por habitante en 1946 representado en porcentajes de 1938.</i> |
|----------------------------------|---|
| | <i>Cifra aproximada</i> |
| Ropa | 50 |
| Calzado | 80 |
| Tejidos para uso doméstico | 50 |
| Carbón | 67 |
| Jabón | 60 |
| Jabón de tocador | 47 |
| Pan | 113 |
| Papas | 105 |
| Azúcar | 63 |
| Manteca y materias grasas | 58 |
| Carne | 42 |
| Leche | 117 |
| Queso | 66 |
| Huevos | 11 |
| Legumbres | 102 |
| Frutas | 90 |
| Pescado | 95 |
| Té | 39 |
| Café | 39 |
| Tabaco | 32 |

El Gobierno de los Países Bajos ha indicado que sólo se pudo conservar el consumo en los niveles indicados gracias a los empréstitos exteriores y a la liquidación de los créditos extranjeros.

En el cuadro que figura a continuación se aprecia el valor total de los bienes de consumo en 1946, en comparación con el consumo total correspondiente a 1938:

| | <i>Millones de florines (precios de 1946)</i> | <i>Porcentaje con relación al consumo de 1938</i> |
|--|---|---|
| Bienes de consumo duraderos .. | 1.200 | 62 |
| Productos alimenticios | 2.500 | 79 |
| Otros bienes de consumo no duraderos | 2.315 | 98 |
| Total | 6.035 | 80 |

Las cosechas actuales son todavía inferiores a las recojidas antes de la guerra. Esta situación no es tanto consecuencia directa de los daños causados por la guerra como la repercusión indirecta del conflicto armado. Es indudable que el factor que influye principalmente en esta situación, ha sido la considerable reducción de los abonos durante la guerra. En 1945, el promedio de rendimiento ascendió a las dos terceras partes del obtenido antes de la guerra. Sin embargo, se calcula que el total de las cosechas ascenderá al 80 % de las de 1938.

En el caso de las tierras sumergidas bajo agua salada, las cosechas apenas llegarán en el presente año al 50 o al 60 % del volumen anterior a la guerra y el año próximo serán todavía más reducidas. Se espera que cuando menos habrán de transcurrir cinco años antes de que se recojan cosechas normales.

La producción de la industria pecuaria ha sufrido por las reducidas cantidades de alimentos concentrados disponibles. Además, la producción se ha visto obstaculizada por la escasez de mano de obra, y por una disminución de pastizales debido a que una parte considerable de estas tierras han sido convertidas en tierras de labranza.

La producción de carne y huevos durante 1946, se calcula apenas en el 30 % de la correspondiente a 1938, mientras que la de leche es sólo un 70%.

Únicamente con respecto a la horticultura se espera que se alcancen hacia 1946, las cifras anteriores a la guerra. Esta industria ha sufrido menos que otros cultivos por la escasez de abonos, especialmente porque utiliza cantidades menores de abonos.

El cuadro siguiente contiene un resumen de la producción agrícola en 1946, comparada con la de 1938:

años antes de que el rendimiento de estas tierras vuelva al nivel alcanzado antes de la guerra. Desde otros puntos de vista, la agricultura sufrió graves pérdidas. Para mediados de 1945, el número de cabezas de ganado vacuno había disminuido de 2.800.000 a 2.300.000, mientras que el número de cabezas de ganado porcino había descendido un 50%, o sea de 1.600.000 a 800.000, el de las aves de corral, de 30.500.000 a 3.000.000 y el del ganado ovino y caprino de 762.000 a 489.000. Además, los edificios rurales y los implementos de labranza sufrieron fuertes pérdidas, y se produjo un descenso en el rendimiento agrícola debido a la falta de abonos y al deterioro de la tierra resultante de las inundaciones.

También son muy crecidas las pérdidas sufridas en el sistema de transportes. Según el Gobierno de los Países Bajos, los ferrocarriles quedaron prácticamente aniquilados, puesto que los daños ascendieron a cerca de 450.000.000 de florines (basados en los precios que regían en 1939). Los importantes puertos de Amsterdam y de Rotterdam sufrieron también graves daños y la marina mercante holandesa perdió más del 40% de su tonelaje, que antes de la guerra ascendía a 2.800.000 toneladas brutas.

Asimismo la destrucción de casas fué particularmente severa; más de 350.000 viviendas recibieron daños ligeros (el costo efectivo de las reparaciones asciende a menos de 3.000 florines); alrededor de 43.000 casas sufrieron daños considerables (el costo de reparación se eleva a más de 3.000 florines); y alrededor de 92.000 casas quedaron destruidas totalmente. Estas pérdidas son tanto más graves cuanto que el incremento de la población holandesa es notablemente superior al promedio general de Europa.

II. PROGRESOS ECONÓMICOS LOGRADOS DESPUÉS DE LA LIBERACIÓN

En la tarea de reparar los daños directos resultantes de la guerra se han hecho notables progresos. Nuevamente se utiliza una gran parte de las zonas inundadas aunque todavía la productividad de las tierras cubiertas de agua salada es baja. Se han limpiado los campos de las minas que constituían un obstáculo para la producción; se han llevado a cabo las reparaciones más necesarias en las granjas. Asimismo se ha restablecido el sistema de transportes, aunque en gran parte sólo provisionalmente. Prácticamente todos los caminos son transitables de nuevo. Ocho de los diez grandes puentes de los Países Bajos han sido objeto de reparaciones provisionales. El sistema ferroviario satisface un mínimo de las necesidades. Sin embargo la situación de los edificios y de los establecimientos industriales dañados no es tan favorable.

En el cuadro siguiente se aprecia el nivel actual de actividad en los sectores más importantes.

ACTIVIDAD DESARROLLADA EN 1946

| | <i>(Índice: 1938 = 100)</i> |
|---|-----------------------------|
| Agricultura y horticultura | 62 |
| Minería | 65 |
| Gas, electricidad y agua | 110 |
| Construcción | 60 |
| Otras industrias | 60 |
| Pesquerías | 110 |
| Navegación marítima | 58 |
| Comercio | 80 |
| Bancos | 107 |
| Seguros | 107 |
| Servicios domésticos | 40 |
| Instituciones religiosas | 107 |
| Servicios de alojamiento | 100 |
| Profesiones liberales y otros servicios | 107 |

Se observará que el índice de actividad, considerado globalmente, es de un 76% del de 1938.

Además, en el cuadro siguiente se indica el grado de recuperación alcanzado por la economía de los Países Bajos, en lo que se refiere al consumo de algunos productos importantes.

Porcentaje Industrias manufactureras

| | |
|----------------------------|-----|
| Productos agrícolas | 80 |
| Carne y huevos | 30 |
| Leche | 70 |
| Productos hortícolas | 100 |
| Promedio ponderado | 62 |

El cuadro siguiente contiene los cálculos aproximados sobre la producción total en 1946 en muchos de los importantes sectores de la industria.

PRODUCCION EN ALGUNOS SECTORES DE LA INDUSTRIA

| | <i>Producción bruta en 1938 en millones de florines, basada en los precios de 1938</i> | <i>Indice de producción en 1946 (1938 = 100)</i> | <i>Producción bruta en 1946 en millones de florines, basada en los precios de 1938 (columna 2 x columna 3)</i> |
|--|--|--|--|
| Cerámica | 55 | 45 | 25 |
| Imprenta y papel | 151 | 50 | 76 |
| Construcción | 520 | 60 | 312 |
| Industrias químicas | 139 | 70 | 97 |
| Industrias de transformación de la madera, del corcho y de la paja | 89 | 50 | 45 |
| Confección y textil | 321 | 55 | 177 |
| Cuero, hule y caucho | 104 | 57 | 58,5 |
| Metal | 545 | 65 | 360 |
| Productos alimenticios y artículos de lujo | 1.049 | 60 | 629 |

Se observará que en cada ramo de actividad, el nivel de producción es bastante inferior al de 1938, lo que indica la presencia de cierto número de factores restrictivos. La producción de cerámica y de ladrillos, que exige vastas cantidades de carbón, no puede elevarse a un nivel suficiente para satisfacer las necesidades más apremiantes debido a la actual escasez de energía. La producción de la industria tipográfica y de la papelería está limitada sobre todo por la falta de materias primas. De la misma manera, en la industria de la construcción, la escasez de materias primas, especialmente maderas y acero, constituye el obstáculo principal. La escasez de trabajadores especializados que existe en esta industria constituye también un factor importante. En la industria de transformación de la madera, así como en la de productos químicos, la disponibilidad de materias primas constituye también un grave problema. En la industria de la confección y en la textil la dificultad primordial estriba en la carencia de mano de obra. En la industria del cuero, del hule, del caucho, lo mismo que en la industria de los metales, la falta de materias primas y el número insuficiente de trabajadores son dos factores importantes.

Otro factor restrictivo que se presenta para la recuperación industrial, es la falta de numerosas piezas de repuesto para la maquinaria. Una gran parte de la maquinaria utilizada por la industria holandesa es de procedencia alemana y sólo en Alemania pueden obtenerse piezas de repuesto.

Transportes

Los holandeses han abordado con sumo vigor el problema de los transportes y puede declararse que esta cuestión ya no constituye una restricción del volumen de producción obtenible en otros ramos de la actividad económica de los Países Bajos. El tráfico actual del sistema de transportes terrestres se calcula en un 90 % del correspondiente a 1938. Este notable resultado se ha realizado a pesar de las grandes pérdidas sufridas por el sistema de transportes terrestres, mediante la intensa utilización del equipo disponible.

El tonelaje total de la flota fluvial, ha disminuído notablemente, pero de acuerdo con las circunstancias existentes, su presente capacidad es suficiente. Sin embargo, esta situación se debe a la inactividad de la flota del Rin originada por las condiciones económicas de Alemania y por la política de las autoridades de ocupación que utilizan los puertos alemanes con preferencia a los holandeses.

La capacidad de la flota marítima se calcula en un 58 % de la correspondiente a 1938. Se ha realizado un progreso considerable en la reconstrucción de la flota, aunque hasta ahora se ha concentrado en la reparación de las naves más bien que en nueva construcción.

A pesar de que la aviación civil holandesa sufrió mucho por la guerra, las líneas aéreas de los Países Bajos

han logrado reconquistar en gran parte la posición que ocupaban en el tráfico aéreo internacional en los años que precedieron a la guerra.

Pesquerías

A consecuencia de la guerra, la flota pesquera holandesa compuesta de 4.396 embarcaciones quedó reducida a 2.597. A pesar de esta pérdida, el volumen de la pesca se calcula en un 110 % del existente en 1938. Este aumento ha sido posible gracias a la reapertura del Mar del Norte, cerrado durante la guerra a los pescadores. Será menester aumentar la flota a fin de mantener el presente nivel de producción, puesto que indudablemente descenderá el peso de la pesca obtenido en cada viaje.

Situación financiera

Como era de preverse con una economía tan desorganizada como quedó la holandesa, las estadísticas oficiales revelan que la situación financiera exterior de los Países Bajos ha empeorado. Se calcula que el actual déficit en la balanza internacional de pagos ascenderá a 1.786.000.000 de florines en 1946. Este déficit será cubierto en parte con créditos de los Estados Unidos de América, Canadá, el Reino Unido y otros países. En total, en 1946 se dispone de 950.000.000 de florines en divisas extranjeras de crédito. Para cubrir el déficit restante, los Países Bajos pueden liquidar los créditos extranjeros existentes. Sin embargo, el Gobierno holandés ha indicado que necesitará créditos adicionales antes de que se restablezca el equilibrio en la balanza de pagos internacionales.

Como ocurrió en los otros países ocupados, la situación financiera nacional empeoró considerablemente durante la ocupación alemana. No obstante, después de la liberación, el Gobierno holandés ha reorganizado el sistema monetario y ha conseguido dominar la situación financiera interior. La conversión de la moneda, junto con la creación de un impuesto especial (este programa de tributación aun no se ha puesto en práctica en su totalidad), ha permitido reducir el volumen total de la moneda a un nivel que es casi normal si se toma en cuenta el alza general de los precios. Según un cálculo efectuado por la Oficina Central encargada de la planificación, en marzo de 1946, el volumen total de moneda, incluso los depósitos a la vista, ascendió a 5.600.000.000 de florines, en tanto que en 1938 el promedio fué de 2.800.000.000 de florines. Calculado con relación al porcentaje del total de las rentas personales, el volumen total de moneda ascendió de un 60 % en 1938 al 70 % en 1946.

Antes de la liberación, el tipo de cambio del florín holandés se fijó, en consulta con las demás Naciones Unidas, en 10,69 florines por libra esterlina. Este tipo representa una depreciación aproximada de 20 % con relación al tipo que regía antes de la guerra.

Con respecto a los salarios y a los precios, la política holandesa trata de conseguir la estabilización de los salarios en los niveles actuales y una baja de los precios en cuanto lo permita la productividad de la mano de obra. El actual nivel de salarios correspondiente a las industrias manufactureras es aproximadamente de un 60 % superior al de antes de la guerra, mientras que el de la agricultura supera en un 140 % al anterior a la contienda. Se ha estimado necesario estabilizar los salarios en este nivel a fin de que se pueda hacer frente a la competición extranjera en los mercados de exportación. En vista de la organización aparentemente eficaz del racionamiento y del control de precios, debería ser posible alcanzar la estabilización de salarios.

III. OBSTÁCULOS QUE SE OPONEN AL DESARROLLO ECONÓMICO

El Gobierno de los Países Bajos ha declarado que, por el momento, el principal obstáculo con que tropieza la rehabilitación de la economía del país es la escasez de materias primas y fuerza motriz. Como se ha señalado anteriormente, la falta de materias primas y de electricidad constituye el principal factor restrictivo en casi todos los ramos de la actividad industrial. De la misma manera, en la agricultura se necesitan grandes cantidades de abonos para elevar el nivel de la producción.

El segundo obstáculo que se opone a la recuperación de los Países Bajos es la situación que actualmente impera en Alemania. Antes de la guerra, Alemania era un factor de marcada importancia en la vida económica de los Países Bajos. Las industrias holandesas no sólo dependen de las materias primas y de los productos semimanufacturados alemanes, sino que una gran parte de su equipo es de fabricación alemana. Se necesita obtener piezas de repuesto para renovar esa maquinaria. Además, Alemania es el primer cliente de la flota comercial holandesa en el Rin y de los puertos de los Países Bajos. El Gobierno holandés ha declarado que los grandes puertos de Amsterdam y Rotterdam no podrán readquirir la importancia que tenían antes de la guerra, mientras las regiones industriales de Alemania estén cerradas al comercio holandés y la flota del Rin siga en gran parte inactiva. Para hacer frente a esta situación con relación a Alemania, el Gobierno holandés ha señalado que, aunque conviene en que no debe permitirse el resurgimiento de Alemania como una nación que pueda constituir nuevamente una amenaza para la paz, tanto de los Países Bajos como del mundo, la reducción de la potencialidad económica alemana debería determinarse en forma tal que se tomasen en cuenta las necesidades especiales de los Países Bajos y de otros países vecinos.

Otro de los obstáculos con que tropieza la recuperación de los Países Bajos proviene de que las Potencias ocupantes de Alemania insisten en que se liquiden en dólares los cambios y servicios comerciales. Esta situación dificulta a los Países Bajos la importación en escala considerable de mercancías alemanas. Además, ejerce un efecto desastroso en el comercio en tránsito por el Rin y por los puertos holandeses. Aparentemente las Potencias ocupantes consideran que les conviene utilizar los puertos alemanes, ya que esto no implica gastos de divisas extranjeras.

Otro obstáculo consiste en la situación política y económica que impera en las Indias Orientales Neerlandesas, situación que virtualmente ha provocado el paro de la actividad comercial. El Gobierno de los Países Bajos ha declarado que esto ha causado numerosas dificultades en diversos sectores de la economía nacional; una de las más importantes estriba en que se ha impedido el resurgimiento del comercio holandés de tránsito en productos coloniales.

Aunque por el momento los recursos financieros son suficientes para adquirir las materias primas y los bienes de consumo más necesarios, el Gobierno estima que necesitará nuevos créditos del extranjero destinados a rehabilitar su capital y sus reservas de materias primas.

En varios casos particulares, como en la industria de la construcción, la escasez de mano de obra y sobre todo la de trabajadores especializados, constituye un factor restrictivo, aunque éste sea sólo de corta duración. Los Países Bajos se enfrentan al problema de una población

que crece con comparativa rapidez y que a la larga teme convertirse en un problema de emigración de alguna gravedad.

Si pueden vencerse los dos obstáculos principales, el de la falta de materias primas y el de las relaciones con la economía alemana, y si mejora gradualmente la situación que prevalece en las Indias Orientales Neerlandesas, el Gobierno de los Países Bajos espera que el país vuelva a ocupar una vez más su posición entre las grandes naciones comerciales del mundo.

IV. PLANES DE RECONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICOS

Industria

La política adoptada por el Gobierno tiende a estimular la industrialización de la economía holandesa. Esta política se basa en varios factores.

El primero de ellos es el crecimiento de la población de los Países Bajos. En 1900, la población sumaba 5.100.000 habitantes, mientras que en 1939 ascendía a 8.800.000. Para enero de 1946 había alcanzado la cifra de 9.300.000 y se espera que para 1956 se acerque a los 10.000.000 de habitantes. Este rápido aumento de la población ha obligado al Gobierno de los Países Bajos a estudiar las posibilidades de empleo, estudio en el que se ha llegado a la conclusión de que el único medio de absorber la mano de obra es mediante la industria. La agricultura ya se desarrolla de manera intensiva y no puede esperarse que absorba a parte alguna muy importante de este aumento de población.

El segundo factor es la necesidad de aumentar la exportación de productos industriales para obtener el equilibrio de los pagos internacionales.

El tercer factor es el deseo del Gobierno holandés de disminuir la dependencia de los Países Bajos de la economía alemana; por ende, proyecta fabricar algunos de los productos que el país solía importar de Alemania.

El Gobierno no ha fijado objetivo alguno de producción a los diferentes sectores de la economía holandesa. En otras palabras, los planes de desarrollo industrial no especifican la expansión de ninguna industria en particular. El Gobierno holandés, sin embargo, ha indicado que la industrialización continuará siguiendo dos principios generales: uno de éstos a base de bienes de producción sobre los que se espera una creciente demanda mundial en el período de la postguerra; el segundo se basa en la fabricación de bienes de consumo de alta calidad.

Esta política de industrialización está estimulada por un programa de investigación para determinar qué clases de bienes de producción y de consumo de alta calidad podrían ser fabricados más eficazmente por la economía holandesa. Se prevé que, en su mayor parte, este programa será puesto en práctica por empresas privadas. Todo proyecto presentado por un industrial holandés es estudiado detenidamente por el Gobierno para determinar si se puede o no realizar, en cuyo caso el Gobierno ayuda al industrial a ponerlo en práctica.

Agricultura

El programa agrícola del Gobierno de los Países Bajos se basa principalmente en la mecanización. No se espera que ocurra ningún cambio notable ni en el tipo de los cultivos ni en la posición de la industria lechera con relación a las diferentes formas de agricultura. Más bien el programa tiende a lograr el mejoramiento de la producción. Este programa de mecanización se caracteriza por tres aspectos fundamentales.

El primero es la introducción de la maquinaria agrícola, especialmente de tractores e implementos movidos por tractor, tan rápidamente como este equipo pueda ser absorbido por la agricultura holandesa.

El segundo es el aumento de la superficie media de la granja holandesa. Las granjas en su mayoría son de reducida extensión, lo que tiende a limitar el grado de utilización de la maquinaria agrícola. El Gobierno fomenta una nueva repartición de las tierras de cultivo y ha procedido a movilizar a los agricultores a nuevas zonas de producción.

Por último, el Gobierno impulsa también la utilización cooperativa de la maquinaria agrícola. A menudo la ma-

quinaria agrícola es de precio tan elevado que es de imposible adquisición por un solo propietario. Parece, sin embargo, que este obstáculo puede allanarse eficazmente gracias al sistema de cooperativas.

En general, no se prevé que la mecanización de la agricultura resulte en un aumento considerable de la producción agrícola, sino que más bien se espera que traerá como consecuencia el mejoramiento de la producción.

Comercio exterior y balanza de pagos internacionales

La Oficina Central de Proyectos de los Países Bajos ha hecho un cálculo de la balanza de pagos durante el período 1947-1952. Al dar a conocer estos cálculos, ha señalado que las cifras están sujetas a un gran margen de factores imprevisibles y sólo tienen por objeto servir de "guía general para aclarar nuestras ideas". Este cálculo de la balanza de pagos es el siguiente:

BALANZA DE PAGOS DE LOS PAISES BAJOS

(en millones de florines)

| <i>Ingresos</i> | <i>Segundo semestre</i> | | 1947 | 1948 | 1949 | 1950 | 1951 | 1952 |
|---|-------------------------|--------------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | 1938 | 1946 | | | | | | |
| Exportaciones (precios FOB) | 1.109 | 400 | 1.000 | 2.000 | 2.600 | 2.800 | 3.000 | 3.200 |
| Transportes marítimos | 170 | — | 530 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 |
| Transbordos y navegación interior | 56 | — | 30 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Intereses, pensiones y otros ingresos procedentes de las Indias Neerlandesas | 215 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Utilidades del comercio de tránsito | 20 | 10 | 40 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Intereses procedentes del extranjero (saldo de todas las partidas con exclusión de los intereses pagaderos por el Gobierno) | 116 | 70 | 130 | 100 | 90 | 90 | 90 | 90 |
| Total de ingresos | 1.686 | | 1.730 | 2.800 | 3.390 | 3.590 | 3.790 | 3.990 |
| <i>Gastos</i> | | | | | | | | |
| Importaciones (precios CIF) | 1.465 | 1.500 ¹ | 2.650 | 3.000 | 3.100 | 3.300 | 3.400 | 3.400 |
| Intereses pagados por el Gobierno | 0 | 9 | 25 | 40 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Compra de suministros militares y gastos efectuados en el extranjero | 25 | 300 ² | 430 | 300 | 150 | 150 | 150 | 150 |
| Viajes (saldo) | 36 | 12 | 25 | 40 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Servicios diversos (saldo) | 30 | — | 40 | 50 | 50 | 50 | 50 | 50 |
| Total de gastos | 1.556 | | 3.170 | 3.430 | 3.400 | 3.600 | 3.700 | 3.700 |
| Saldo | + 130 | | — 1.440 | — 630 | — 10 | — 10 | + 90 | + 290 |

¹ Esta cantidad se calcula en precios FOB. En el segundo semestre del año 1946, la Oficina Central de Proyectos calcula el valor de las importaciones en precios FOB.

² Cifra aproximada.

Para determinar las cifras correspondientes al período 1947-1952, se ha partido de la suposición de que el nivel de los precios permanecería invariable en el 250% del de 1938. Se supone que durante los primeros tres años disminuirá el comercio con las Indias Orientales Neerlandesas, pero que posteriormente alcanzará el nivel anterior a la guerra y hasta lo sobrepasará. Sin embargo, no se espera que durante este período puedan las Indias Orientales Neerlandesas pagar intereses sobre el capital invertido antes de la guerra, ni girar pensiones y efectuar otros pagos análogos. Las cifras sobre los ingresos procedentes de los transportes marítimos incluyen todos los productos del flete. Las cifras relativas a las importaciones se indican en precios CIF. Se observará que se prevé para después de 1948 una suma constante de ingresos procedentes de los transportes marítimos. Asimismo, es importante observar que el reembolso de los capitales tomados a préstamo durante el período de transición 1946-1948, no figuran en los cálculos. Estos reembolsos se efectuarían del superávit que se espera obtener desde 1951 en adelante. Se entiende que los cálculos sobre el déficit actual deberían aumentar tomando en cuenta que los reembolsos de los capitales tiene que efectuarse antes de 1951.

V. CONCLUSIONES

Se ha realizado notable progreso en la recuperación económica de los Países Bajos. Importa recordar, sin embargo, que los Países Bajos son primordialmente una nación comercial cuya prosperidad depende de un gran volumen de comercio mundial. Por lo tanto, como declaró el Gobierno holandés, reviste suma importancia que se allanen todos los obstáculos que se oponen al aumento del comercio internacional, si se desea que los Países Bajos

se recuperen plenamente de los daños sufridos durante la guerra y que eleven el nivel de vida de su pueblo.

La futura posición de Alemania encierra extrema importancia desde el punto de vista del comercio holandés. La industria de los Países Bajos no sólo depende en gran parte de las importaciones de materias primas, de artículos semimanufacturados, de combustible y piezas de repuesto para su maquinaria, sino que este país solía vender una gran parte de sus exportaciones a Alemania y controlaba el comercio de tránsito de ida y vuelta con los valles del Ruhr y del Rin. El Gobierno estima que la plena rehabilitación de la economía holandesa depende del restablecimiento de relaciones económicas con la región interior industrial y que, para permitir que los Países Bajos continúen su recuperación y desarrollo es indispensable que se prepare un plan económico sobre el futuro de Alemania, en el que se tomen en cuenta las necesidades tanto de los Países Bajos como de otros países vecinos.

El obstáculo principal que se opone al aumento de la producción en estos momentos es la escasez de numerosas materias primas, de carbón y de abonos. Por lo tanto, interesa a los Países Bajos promover en todo lo posible una distribución equitativa de las materias primas que escasean.

Si pueden vencerse los dos obstáculos principales, el creado por la falta de materias primas y el suscitado por las relaciones con la economía alemana, y si se mejora progresivamente la situación existente en las Indias Orientales Neerlandesas, el Gobierno de los Países Bajos espera que el país volverá a ocupar su lugar como una de las grandes naciones comerciales del mundo.

NORUEGA¹

INTRODUCCIÓN

Durante muchos siglos, la economía noruega ha dependido de las relaciones económicas con el extranjero. En algunos sectores de la actividad económica, el país tiene excedentes de exportación, considerables, mientras que en otras necesita importar grandes cantidades de productos.

Existen excedentes considerables para exportación en la industria pesquera y ballenera, en la de papel y pasta de papel, en la de algunos minerales y metales y en las industrias electroquímicas y electrometalúrgicas. Además, los servicios de transportes marítimos con el resto del mundo desempeñan un papel importante en la economía noruega y, en realidad, los medios de transporte marítimo internacional pueden considerarse como artículo de exportación noruega. Antes de la guerra, la flota mercante noruega ocupaba el cuarto lugar en el mundo y, el tonelaje mercante noruego, comparado con el de cualquier otro país era bastante mayor por habitante. Para cubrir sus propias necesidades de exportación, el país solamente requería un 15% del tonelaje, que en números aproximados ascendía a 5.000.000 de toneladas; el resto se dedicaba a prestar servicios de exportación a otros países. Por otra parte, Noruega sufría un déficit considerable en otros sectores importantes. Tenía que importar del extranjero, ya en su totalidad o en gran proporción, maquinaria y equipo de todas clases, petróleo, carbón, hierro y acero, metales, productos químicos y otras materias primas para cubrir sus necesidades indispensables. Además, el país tenía que importar cerca del 80% de los cereales necesarios para el consumo humano y una proporción considerable de los forrajes indispensables para el sustento del ganado; además, Noruega tenía que importar todos los fosfatos y abonos potásicos que necesitaba.

La balanza comercial de Noruega anterior a la guerra, acusaba un déficit perenne, ya que las exportaciones jamás ascendían a más de la mitad de las importaciones necesarias. Sin embargo, este déficit se cubría con los ingresos procedentes de los servicios de transportes marítimos y otros servicios, y durante los años anteriores a la guerra, la balanza de pagos del país era favorable.

¹ Debido a la falta de tiempo, el grupo investigador no visitó Noruega. El presente informe se basa en parte en el informe E/EMP/SUB.1/1 de la Secretaría y en parte en información suministrada por las autoridades noruegas.

La estructura del comercio exterior noruego era fundamentalmente de carácter multilateral. Las relaciones con Alemania y con la Europa continental revestían suma importancia pero no por eso eran menos importantes las relaciones con el occidente, con la Gran Bretaña y con otros países del Imperio Británico, con América y con otras partes del mundo, como aparece en el cuadro que figura a continuación.

Las actividades de la marina mercante noruega y los ingresos procedentes de los transportes marítimos dependían del mercado y de las posibilidades que ofrecía el mundo entero, mas bien que de un comercio exterior propiamente dicho.

La economía noruega sufrió intensamente por la reorientación que trajo consigo como consecuencia necesaria la ocupación alemana y el aislamiento producido por la guerra. La ocupación realizada en abril de 1940, produjo la completa ruptura de los vínculos con el occidente y con los países de ultramar, y durante los años de la guerra, la administración alemana en Noruega se esforzó por incorporar la economía del país a la economía continental europea. Esto significa que como en todos los países ocupados, la Potencia ocupante creó una economía de guerra y de destrucción, y se esforzó por sacar del país la mayor cantidad de provecho posible. Esto sólo podía traer como resultado un descenso constante en el nivel de vida de la población. Durante los años de la guerra, se mantuvo la actividad económica en un alto nivel y pronto se originó una escasez de mano de obra. No obstante, la producción disminuyó en todos los sectores.

A pesar de las pérdidas de mano de obra resultantes de la guerra, en la actualidad la población noruega supera ligeramente a la existente en 1938. Este fenómeno se explica sobre todo porque desde 1938 se ha registrado un aumento en el coeficiente de natalidad. En Noruega no se ha efectuado un censo demográfico desde 1930. Basándose en datos incompletos, se ha calculado que el número de habitantes que trabajan en la agricultura, en la horticultura y en la silvicultura para 1939 había aumentado a 417.200 y que en 1945 se produjo un ligero descenso a 417.000. De acuerdo con los mismos cálculos, en 1939 la industria pesquera y la ballenera empleaban a 89.300 personas, comparadas con 83.500 en 1945. El número de personas que trabajan en las industrias manufactureras, en la minería y en la industria de la construcción, que en 1930 se elevaba a 309.000, descendió a 280.000 para mediados de 1945.

DISTRIBUCION GEOGRAFICA DEL COMERCIO EXTERIOR NORUEGO

| Países de origen y destino ¹ | Importaciones | | Exportaciones | |
|---|---------------|------|---------------|------|
| | 1938 | 1939 | 1938 | 1939 |
| | porcentaje | | porcentaje | |
| Suecia | 11,5 | 10,2 | 8,8 | 10,6 |
| Reino Unido | 16,2 | 16,9 | 24,7 | 24,1 |
| Alemania | 18,4 | 19,0 | 15,5 | 14,6 |
| Otros países europeos | 25,5 | 23,8 | 31,1 | 27,6 |
| Total | 71,6 | 69,9 | 80,1 | 76,9 |
| Estados Unidos de América | 10,0 | 10,8 | 7,7 | 10,4 |
| Otros países no europeos | 18,4 | 19,3 | 12,2 | 12,7 |
| Total | 28,4 | 30,1 | 19,9 | 23,1 |

¹ Sin contar los productos de la pesca y el aceite de ballena que se exportaron directamente sin pasar por territorio noruego.

I. REPERCUSIONES DE LA GUERRA EN LA ECONOMÍA DEL PAÍS

Agricultura, silvicultura y pesquerías

Durante la guerra, como resultado de las pérdidas sufridas en las provincias septentrionales de Troms y Finmark, la capacidad de producción de las tierras laborables disminuyó aproximadamente en un 4%; por la utilización de 40.000 hectáreas de tierras por los ale-

manes para fines militares y, por último, por el empobrecimiento del suelo resultante de la falta de abonos artificiales. Tanto la agricultura como la silvicultura sufrieron durante la guerra por la escasez de mano de obra, en particular como resultado de los vastos programas de construcción y edificación emprendidos por los alemanes. Ahora que ha terminado la guerra, la situación casi no ha variado.

En el cuadro siguiente se muestra la disminución de las cosechas causadas por la guerra:

| (Toneladas) | 1939 | 1944 |
|---------------|---------|---------|
| Trigo | 77.800 | 52.800 |
| Centeno | 6.200 | 3.000 |
| Avena | 200.000 | 104.000 |
| Cebada | 103.500 | 49.700 |
| Papas | 806.900 | 787.000 |

En 1945 la cosecha de trigo ascendió a 85.800 toneladas; la de centeno a 4.500 toneladas; la de avena a 165.100 toneladas; la de cebada a 80.700 toneladas; y la de papas a 1.112.000 toneladas. Cabe hacer mención de que probablemente las cifras para 1944 dadas con anterioridad son demasiado bajas.

Antes de la guerra, las importaciones de cereales, en su mayoría trigo y centeno eran, poco más o menos, iguales al total de los cereales cosechados en el país. Durante la guerra se desplegó un gran esfuerzo para aumentar la superficie cultivable y en particular para producir cantidades mayores de cereales y papas, a fin de compensar la disminución de las importaciones. Como resultado de ese esfuerzo, la superficie total cultivable aumentó de 295.000 hectáreas en 1939 a 339.000 en 1942. Sin embargo, en 1945 descendió a 310.000 hectáreas. Hacia fines de la guerra, el ganado disminuyó en cerca de 15%. La reducción en el número de cerdos fué de 50%. El número de cabezas de ganado vacuno sacrificado en 1945 ascendió a 55.000, mientras que en 1939 fué de 197.000; el número de cerdos sacrificados en 1945 ascendió apenas a 11.000, comparado con 32.000 en 1939. La madera talada disminuyó de 7.300.000 metros cúbicos en 1939 a 5.000.000 de metros cúbicos en el año 1945-1946.

Durante la guerra el valor de las embarcaciones y equipo pesquero calculado en coronas de 1939, descendió aproximadamente en un 50%, tanto a causa de los daños causados por la guerra como por la falta de reparación y renovación del material. Durante los años de 1935 a 1939, el promedio anual de producción de las

pesquerías fué de 967.000 toneladas, cantidad que se compara favorablemente con la de sólo 641.000 toneladas para 1944.

Con respecto a la industria ballenera, en 1939 Noruega contaba con 12 barcos-fábrica y 90 embarcaciones balleneras (de caza). Un gran número de éstos se perdió durante la guerra luchando contra el enemigo. En el otoño de 1945, se enviaron al Antártico, seis barcos-fábrica y 15 balleneros y la producción total de aceite de ballena se elevó a 80.000 toneladas.

Industria

Durante la guerra algunas instalaciones industriales noruegas fueron destruidas como resultado del sabotaje y por los bombardeos aliados. Otras fueron destruidas durante las operaciones bélicas desarrolladas en el país en 1940. En el otoño de 1944, durante la retirada de los alemanes del norte de Noruega la mayoría de las instalaciones industriales, principalmente las de conservas de pescado, fueron destruidas completamente.

Sin embargo, no puede decirse en general que las instalaciones industriales noruegas sufrieran daños considerables como resultado directo de las operaciones de guerra. Los bienes de producción industriales, no obstante, se deterioraron considerablemente durante los años de la guerra, a consecuencia de la falta de reparaciones y de renovación. La depreciación total ocurrida entre los años de 1939 y 1945 se calcula en un 35,6%.

La producción industrial disminuyó notablemente durante los años de la guerra y alcanzó su nivel más bajo durante los primeros cinco o seis meses de 1945. Esto era de esperarse, puesto que la industria noruega depende en gran parte de la importación de combustible y de materias primas. La interrupción del comercio exterior, las acciones bélicas y el sabotaje, junto con la disminución del rendimiento de la mano de obra, fueron causas que contribuyeron a este descenso de la producción industrial.

PRODUCCION INDUSTRIAL (Índice básico: 1938=100)

| | Índice general de producción industrial ¹ | Índice de producción de las industrias de exportación ² | Índice de exportación de las industrias que trabajan principalmente para el mercado interior ³ | Extracción de minerales e industrias electrolíticas ⁴ | Industrias químicas y electroquímicas | Industrias de pulpa de papel y del papel | Industrias mecánicas y metalúrgicas | Electricidad en millones de kilovatios-horas ⁵ | Índice de actividades de la industria de la construcción ⁶ |
|--------------------------|--|--|---|--|---------------------------------------|--|-------------------------------------|---|---|
| 1939 | | | | | | | | | |
| (Promedio mensual) | 107 | 103 | 108 | 103 | 107 | 110 | 107 | 851 | 114 |
| 1944 | | | | | | | | | |
| (Promedio mensual) | 76 | 54 | 87 | 53 | 67 | 43 | 105 | 921 | 63 |
| 1945 | | | | | | | | | |
| (Promedio mensual) | 69 | 45 | 81 | 20 | 77 | 38 | 102 | 821 | — |
| Junio de 1945 | 65,7 | 38,4 | 78,9 | 9,3 | 79,2 | 35,2 | 95,8 | 712 | 39 |
| Julio | 45,9 | 35,5 | 50,8 | 4,8 | 72,7 | 24,9 | 64,0 | 614 | — |
| Agosto | 64,8 | 37,8 | 77,9 | 9,2 | 74,2 | 35,4 | 94,8 | 699 | — |
| Septiembre | 74,5 | 41,4 | 90,6 | 14,5 | 78,3 | 34,7 | 113,5 | 759 | 49 |
| Octubre | 80,0 | 49,1 | 94,9 | 20,1 | 83,4 | 46,5 | 114,9 | 830 | — |
| Noviembre | 83,8 | 51,7 | 99,4 | 22,6 | 87,8 | 53,6 | 118,6 | 849 | — |
| Diciembre | 79,0 | 52,9 | 91,6 | 33,3 | 94,8 | 51,7 | 109,2 | 885 | 47 |
| Enero de 1946 | 83,5 | 54,7 | 97,3 | 36,2 | 91,2 | 58,2 | 117,6 | 921 | — |
| Febrero | 96,5 | 75,5 | 106,6 | 37,9 | 89,1 | 61,4 | 125,2 | 832 | — |
| Marzo | 99,3 | 74,7 | 111,1 | 44,4 | 95,3 | 61,3 | 131,4 | 943 | — |
| Abril | 99,8 | 62,4 | 117,6 | 50,7 | 97,2 | 54,0 | 146,1 | — | — |
| Mayo | 104,4 | 67,5 | 123,5 | 49,9 | 99,3 | 62,9 | 149,1 | — | — |

¹ Estas cifras son demasiado favorables, pues la producción de las industrias mecánicas y metalúrgicas se calcula en horas de trabajo, en vista de que la producción descendió durante la guerra.

² Sujetas a las variaciones de la producción en las diversas estaciones, en la industria empaquera.

³ No se incluye en el índice general. Plantas eléctricas, con capacidad igual o superior a 1.000 kilovatios-hora incluso la producción de los establecimientos que generan su propia fuerza eléctrica.

⁴ Índice de empleo en la industria de la construcción (reparaciones y nuevas edificaciones).

Transportes

El número de locomotoras y de material rodante, se ha mantenido a un nivel aproximado al anterior a la guerra, pero tanto los trabajos de conservación como los de reparación han sido insuficientes. Como el volumen de mercancías transportadas es superior al existente antes de la guerra, los ferrocarriles operan en condiciones extremadamente difíciles. Una proporción extraor-

dinariamente crecida del material rodante se encuentra permanentemente en los talleres de reparación.

Durante la guerra se destruyó o desgastó una gran parte de las reservas de camiones, autobuses, taxímetros y automóviles particulares. Después de la liberación se ha reemplazado parte de este material.

En el curso de la guerra aumentó el kilometraje total de las carreteras. Gracias a los trabajos de reconstruc-

ción realizados, puede considerarse ahora como insignificante el daño causado a los puentes.

Cabotaje y transportes marítimos internacionales

A continuación figuran las cifras principales relativas al tonelaje noruego, tanto antes como después de la guerra:

| | (Millares de toneladas brutas) |
|-------------------------|--------------------------------|
| Diciembre de 1939 | 4.846 |
| Mayo de 1945 | 2.727 |
| Enero de 1946 | 3.000 (aproximadamente) |

Difícilmente puede hacerse resaltar demasiado la importancia predominante que para la vida económica de Noruega encierran los medios de transporte marítimos. La pérdida de cerca de 400 barcos de altura que en conjunto representan el 43% del tonelaje total, constituyó la mayor pérdida sufrida por Noruega durante la guerra. En abril de 1940, cuando Noruega fué invadida, cerca de 800 naves con un tonelaje total de 4.065.000 toneladas se encontraban fuera del país. El Gobierno noruego se hizo cargo de estos barcos durante todo el tiempo que duró la guerra y fueron administrados por un organismo gubernamental. Todas estas naves fueron puestas a disposición de los Aliados. Es fundamental para la reconstrucción de Noruega que su flota mercante alcance de nuevo el nivel que tenía antes de la guerra.

La posición geográfica de Noruega hace que la navegación de cabotaje constituya una parte vital del sistema de comunicaciones del país. Durante la guerra se perdió un crecido número de las pequeñas embarcaciones dedicadas a la navegación de cabotaje, navegación que en la actualidad tiene que vencer grandes dificultades. Sin embargo, los puertos del país, salvo los de la región septentrional, se encuentran en buenas condiciones.

Comercio exterior durante la guerra

Como consecuencia directa de la ocupación y de la guerra, el comercio exterior noruego sufrió inmediatamente una reducción, puesto que la ocupación significó una pérdida automática de los grandes mercados, tanto de exportación como de importación. Los alemanes asumieron la dirección de lo que quedó del comercio exterior y la política de precios establecida por las autoridades alemanas de ocupación, constituyó una desventaja más para la economía noruega. Durante el año de 1944, el índice del volumen de las exportaciones descendió hasta un promedio mensual de 29 (1930=100) mientras que el correspondiente a las importaciones fué de 19.

El volumen insignificante del comercio exterior al finalizar la guerra constituye una clara indicación de lo que sufrió el país a la sazón, la reducción de las actividades en todos los sectores y el consumo considerablemente reducido.

Las cifras que aparecen en los cuadros siguientes muestran el descenso del consumo:

Consumo de ciertos artículos alimenticios

| | gramos diarios por habitante | | |
|--|------------------------------|------|------|
| | 1935-1938 | 1944 | 1945 |
| Cereales y legumbres ... | 330 | 200 | 228 |
| Arroz | 5 | — | — |
| Papas | 345 | 429 | 429 |
| Carne | 74 | 2 | 17 |
| Cerdo | 39 | — | 12 |
| Queso | 16 | 2 | 3 |
| Grasas (mantequilla y margarina, en su equivalente en materias grasas) | 70 | 22 | 29 |
| Azúcar | 86 | 28 | 43 |
| Café | 17 | — | 3 |
| Leche entera | 425 | — | 100 |
| Leche descremada | — | 124 | 39 |

Las cifras correspondientes a 1945 muestran el efecto de la mejoría de las condiciones de vida después de la liberación. Las condiciones por las que atravesaba el país en la época de la liberación eran en extremo difíciles.

Consumo de calzado y de textiles

| | 1938 | 1944 | 1945 |
|---|-------|-------|-------|
| Calzado (consumo total en millares de pares) | 6.201 | 3.186 | 3.327 |
| Textiles (promedio de consumo en kilogramos por habitante) .. | 5,0 | 1,6 | 1,7 |

Finanzas

Los gastos gubernamentales, sin contar aquéllos destinados a aumentar el capital (inversiones, amortización periódica de la deuda nacional) aumentaron de 483.000.000 de coronas en 1938-1939 a 2.112.000.000 de coronas en 1945-1946 (presupuesto aprobado). El presupuesto para el año fiscal 1945-1946 acusa un déficit de 665.000.000 de coronas. En el cuadro siguiente se indica el aumento de la deuda nacional durante los años de la guerra.

Deuda nacional al 30 de junio (en millones de coronas)

| | 1938 | 1939 | 1944 | 1945 |
|---|-------|-------|-------|-------|
| Deuda exterior | 654 | 596 | 449 | 423 |
| Deuda interior | 1.429 | 1.464 | 5.239 | 6.545 |
| Billetes de la Tesorería ¹ | | | 2.587 | 3.165 |

El aumento de la deuda pública interior durante la guerra no es una consecuencia de las necesidades presupuestales, sino del deseo de consolidar parcialmente el poder adquisitivo creado por los anticipos efectuados por el Banco de Noruega a los alemanes. Este fuerte aumento de la deuda interior muestra las consecuencias financieras de la ocupación alemana. La deuda exterior disminuyó durante los años de la guerra y el Gobierno noruego establecido en Londres pagó los intereses y la amortización de toda la deuda exterior.

¹ Los billetes de la Tesorería no circulan, sino que se encuentran depositados en el Banco de Noruega.

EXTRACTO DEL BALANCE DEL BANCO DE NORUEGA

(en millones de coronas)¹

| | 1938 | 1939 | Abril 1945 | Septiembre 1945 | Diciembre 1945 | Marzo 1946 |
|---|------|------|------------|-----------------|--------------------|--------------------|
| Billetes en circulación | 477 | 575 | 3.021 | 1.018 | 1.478 | 1.532 |
| Depósitos a la vista ² | 130 | 94 | 6.264 | 8.010 | 6.470 ² | 6.462 ³ |
| Préstamos | 117 | 308 | 10 | 11 | 21 | 21 |
| Valores noruegos en cartera | 111 | 127 | 71 | 8 | 8 | 9 |
| Saldo de adelantos hechos a los alemanes ⁴ ... | | | 8.955 | 9.163 | 8.163 ² | 8.163 ³ |

¹ Estas cifras corresponden respectivamente al final de los meses y años.

² En septiembre de 1945, se procedió al canje de todos los billetes antiguos por otros nuevos.

³ Incluso los depósitos a la vista del Gobierno, que en abril de 1945 ascendían a 4.718.000.000 de coronas.

⁴ El total de los adelantos pagados a los alemanes se elevó al máximo de 11.681.000.000 de coronas, descontando los depósitos a la vista alemanes. El Banco ha sido reembolsado parcialmente por los pagos efectuados por el Gobierno y por la Cámara de Compensación.

Evolución de la situación monetaria

Como en todos los países ocupados, la evolución de la situación monetaria trajo como consecuencia un cons-

tante aumento de los billetes en circulación y del poder adquisitivo. Esto se desprende de las cifras que figuran en el cuadro precedente.

Esta evolución de la situación monetaria revela una evidente tendencia inflacionista. A fin de evitar una inflación incontrolable, se estableció un estricto sistema de racionamiento y se aplicaron rígidamente los reglamentos sobre precios. Como resultado de estas medidas, el índice sobre el costo de la vida aumentó únicamente de 101,3 en 1939 a 155,1 en la época de la liberación.

Renta nacional

El análisis precedente de la evolución económica de Noruega durante el conflicto armado, puede resumirse de la manera siguiente: se ha registrado una disminución notable de bienes reales, como se desprende de las cifras consignadas en el cuadro siguiente.

Valor de los bienes reales en 1939 y disminución de capital entre 1939 y 1945¹

| | Valor en 1939 en millones de coronas | Descenso en valor entre 1939 y 1945 (porcentaje) |
|--|--|--|
| Tierras | 4.053 | 2,7 |
| Edificios | 16.112 | 6,4 |
| Equipo (maquinaria e instalaciones) | 1.755 | 35,6 |
| Barcos ² | 1.846 | 55,5 |
| Otros medios de trans- porte | 548 | 51,1 |
| Ganado | 531 | 9,4 |
| Valores | 2.337 | 59,9 |
| Efectos personales, mo- biliario, etc. | 4.190 | 30,5 |
| Total | 31.372 | 18,5 |

¹ Estos cálculos se basan principalmente en el costo de reposición de los bienes y de la propiedad, teniendo en cuenta su desgaste y deterioro (depreciación ordinaria).

² Los precios que se emplean para calcular el valor de los barcos son los que regían en el mes de agosto de 1939, y por lo tanto antes del alza considerable en el precio de las embarcaciones.

Por lo tanto, según los cálculos de las autoridades noruegas, el activo nacional ha sufrido una disminución aproximada de 18% o sea de 5.800 millones de coronas al valor que tenían en 1939. Si se toma en cuenta la reducción de la deuda neta exterior del país, resultante de las cantidades en libras esterlinas recibidas como pago de seguros por las naves noruegas hundidas durante la guerra, existe una disminución total de cerca de 4.800 millones de coronas al valor que tenían en 1939.

Sin embargo, la reducción total ocurrida en las diversas categorías que componen el activo nacional no pueden dar un cuadro completo de la situación. Aunque la destrucción de ciertos medios de producción no represente relativamente sino cantidades reducidas, ha creado serios obstáculos al sistema económico noruego en su conjunto e impide seriamente la recuperación económica del país.

La destrucción originada por actos directos de la guerra y por el sabotaje, representa cerca de 1.700.000.000 de coronas en su valor de 1939, de cuya cantidad aproximadamente 800.000.000 de coronas corresponden a las embarcaciones perdidas durante la guerra. En Noruega misma, la reducción del capital nacional tiene por origen principal causas económicas. Por una parte, el aislamiento económico trajo como consecuencia el descenso de la producción normal, y por la otra, impidió las reparaciones y la renovación regulares tanto de las instalaciones como del equipo.

Durante los años transcurridos de 1939 a 1944, el total de la renta nacional de Noruega, calculado en coronas a su valor de 1939, sufrió un descenso del 17%. Después de sustraer los gastos derivados de la ocupación (pagados a los alemanes), se calcula que la renta de la población para el consumo y las inversiones privados, entre 1939 y 1944 disminuyó en un 56%. Sin embargo, como no se efectuaron ni renovaciones ni inversiones y como más bien se retiraron muchos de los fondos invertidos, el Gobierno noruego calcula que la renta nacional

de que se dispuso para el consumo en 1944 fué inferior únicamente en un 28% a la de 1939.

II. PROGRESOS ECONÓMICOS LOGRADOS A PARTIR DE LA LIBERACIÓN

En algunos párrafos del capítulo anterior se ha hecho también alusión a la evolución económica ocurrida en Noruega después de la liberación. En el presente capítulo se consignarán datos adicionales y se resumirá la evolución ocurrida en Noruega durante el año que acaba de pasar.

La producción agrícola todavía se encuentra retardada como resultado de la escasez de mano de obra, forrajes, abonos, maquinaria e implementos de labranza. Las dificultades de los aprovisionamientos que han surgido en los países exportadores explican las dificultades para la obtención de los materiales indispensables. Se calcula que las cosechas de 1946 serán todavía sólo el 80% de las anteriores a la guerra. La producción de carne es bastante inferior a las necesidades existentes.

La producción forestal está lejos de ser suficiente. Existe una crítica escasez de mano de obra en esta industria, y faltan los medios y equipo de transportes.

En la industria pesquera, la producción durante el año de 1945 aumentó a 726.000 toneladas en comparación con 642.000 en 1944. La pesca fué también bastante abundante durante el primer semestre de 1946, a pesar de la insuficiente reposición de equipo.

Las cifras principales sobre la evolución de las industrias manufactureras noruegas en la postguerra figuran en el cuadro precedente. En el mes de agosto de 1945 se inició un marcado progreso. Con respecto a esas cifras debería tenerse presente la salvedad mencionada al pie del cuadro. En mayo de 1945, el índice mensual correspondiente a la producción industrial alcanza la cifra de 104,4 (base: 1938=100). Las cifras relativas a aquellas industrias que trabajan principalmente para el mercado interior son actualmente mayores que en 1938, aunque la producción de ciertas industrias, como por ejemplo la textil, es bastante inferior a la de antes de la guerra. Menos satisfactorio ha sido el progreso realizado por las industrias de exportación. La escasez de madera ha influido en la industria de la pulpa de madera y del papel, que sólo funciona a una tercera parte aproximadamente de su capacidad. La pérdida del mercado alemán ha influido sobre la industria minera (hierro, azufre, piritas, cobre, etc.). Con respecto a la industria electrometalúrgica, también se nota la pérdida de los mercados extranjeros. Prescindiendo de Alemania, durante la guerra se crearon nuevas industrias en otros países, produciendo, por ejemplo, aleaciones de aluminio y ferrosas, lo que ha provocado el descenso de la producción y de la exportación en Noruega. Las industrias electroquímicas, como la del carburo, tropiezan con innumerables dificultades de esta especie.

La actividad y el desarrollo industriales tropiezan con la dificultad de obtener ciertas materias primas, maquinarias y equipo que siempre ha importado el país del exterior. Asimismo, existe una escasez de trabajadores especializados, en particular en la industria de la construcción.

La situación existente en la red de transportes ha mejorado, pero los medios de transporte por carretera y ferrocarril se encuentran sobrecargados. Aun existe escasez de camiones de carga a pesar de que se ha importado gran cantidad de ellos. La navegación de cabotaje sufre por la falta de embarcaciones pequeñas y su reposición exigirá muchos años. Los armadores noruegos han contratado la construcción de un crecido número de naves trasatlánticas a fin de reemplazar las pérdidas sufridas durante la guerra. No obstante, es probable que transcurran de ocho a diez años antes de que la flota mercante vuelva a alcanzar el nivel que tenía antes de la guerra.

Las cifras mensuales correspondientes al comercio exterior, después de la liberación, son las siguientes:

Exportaciones e importaciones

| | Impor- taciones | Expar- taciones | Excedente de importaciones |
|------------------|--------------------------|--------------------|-------------------------------|
| | (en millones de coronas) | | |
| 1945 | | | |
| Mayo | 42,9 | 11,9 | 31,0 |
| Junio | 116,7 | 12,4 | 104,3 |
| Julio | 162,9 | 11,2 | 151,7 |
| Agosto | 210,2 | 13,1 | 197,1 |
| Septiembre | 168,2 | 28,0 | 140,2 |
| Octubre | 156,4 | 29,0 | 127,4 |
| Noviembre | 115,2 | 38,8 | 76,4 |
| Diciembre | 112,8 | 43,4 | 69,4 |
| 1946 | | | |
| Enero | 99,8 | 65,1 | 34,7 |
| Febrero | 86,3 | 71,8 | 14,5 |
| Marzo | 116,0 | 74,9 | 41,1 |
| Abril | 133,7 | 92,2 | 41,5 |
| Mayo | 141,9 | 108,3 | 33,6 |

Las importaciones considerables efectuadas en el segundo semestre de 1945, consisten principalmente en viveres, materias primas, maquinaria y equipo obtenidos por el Gobierno noruego de acuerdo con su programa de suministro de postguerra. También están comprendidos en este cuadro los materiales suministrados por la Administración Aliada de Asuntos Civiles, pagados por Noruega. En 1945, hubo un gran déficit en la balanza de pagos aun después de tomar en cuenta los ingresos procedentes de los transportes marítimos. Este déficit se ha cubierto mediante la utilización de las reservas de divisas extranjeras acumuladas durante la guerra.

Desde el punto de vista de la balanza de pagos, la situación que impera en 1946 es más favorable. Teniendo en cuenta los ingresos procedentes de la navegación y de otros servicios, es probable que en la actualidad la balanza de pagos de Noruega sea favorable. Sin embargo, esta situación significa más bien una insuficiencia en las importaciones de maquinaria y materias primas muy necesarias, que una evolución económica conveniente. Además, sólo existe una balanza favorable de pagos con respecto a las monedas no convertibles de Europa continental, mientras que la situación relativa a la "zona del dólar" y a la moneda sueca es muy difícil.

Actualmente el comercio exterior de Noruega se enfrenta a dos problemas fundamentales. El primero ha sido ya mencionado, o sea la casi total desaparición de importantes mercados noruegos de exportación para los productos electrometalúrgicos, resultante del desarrollo industrial de otros países durante la guerra. Como consecuencia de este desarrollo en aquellos países que antes eran importadores, todas las fábricas más importantes productoras de aluminio, aleaciones ferrosas, zinc y níquel se encuentran casi sin trabajo. Esta situación causa grave inquietud a Noruega y puede llegar a exigir una modificación permanente de su estructura industrial.

Asimismo, la situación de Europa continental encierra suma importancia para el comercio exterior noruego. La proporción de las importaciones noruegas procedentes de los países de Europa oriental devastados por la guerra, era más bien limitada, hablando en términos de cantidad. No obstante, Noruega importó algunos productos necesarios de esos países, como carbón de Polonia y artículos manufacturados de Checoslovaquia. Alemania desempeñó un papel importante en el comercio noruego y entre los productos importados de dicho país pueden mencionarse los artículos metálicos, la maquinaria, el equipo y el material de transporte. En 1939, Alemania suministró el 35% de las importaciones totales de esta clase de productos. Además, Noruega importaba de Alemania considerables cantidades de productos químicos y de sus derivados (el 48% del total de importaciones de ese tipo en 1938), y de tejidos. Las exportaciones noruegas a Alemania, consistieron principalmente en minerales y escoria (el 50% de las exportaciones de estos productos en 1939), arenque fresco, arenque, pescado en polvo, y aceite de ballena. En 1939, el 80% de las exportaciones de mineral de hierro y el 95% de las de mineral de cobre estuvieron destinadas a Alemania.

En la actualidad las industrias noruegas tropiezan con dificultades para procurarse en otras fuentes de abastecimiento, maquinaria, equipo y piezas de repuesto, anteriormente suministradas por Alemania. Noruega no ha encontrado mercados que substituyan a Alemania en sus exportaciones de minerales.

Durante el año pasado, las condiciones de vida mejoraron notablemente, aunque todavía se mantiene en pie el racionamiento de la mayoría de artículos alimenticios, de ropa y de calzado. Se cuenta con viveres suficientes, aunque no muy variados; el pescado y las papas, artículos que no están sujetos a racionamiento, constituyen con el pan los alimentos más importantes. La carne escasea; la producción nacional está lejos de cubrir las necesidades, y la situación del cambio hace que no sea conveniente importar carne de res y de cerdo en grandes cantidades. Las raciones de grasas son satisfactorias. Existe una gran escasez de ropa y de calzado, pero se espera que esta situación se remediará considerablemente durante los próximos meses. En todo el país el problema de la vivienda es sumamente grave.

Durante los primeros meses después de la liberación, descendió el nivel de los empleos, pero posteriormente ha ido en aumento. Prescindiendo de casos aislados de desempleo en algunas de las industrias de exportación, como consecuencia de la pérdida de mercados extranjeros, en la actualidad no existe casi desempleo en el país; por el contrario, en todas partes se ha hecho sentir una falta de mano de obra, especialmente en las ocupaciones que requieren los servicios de trabajadores especializados.

Durante el año último la estabilidad de la situación monetaria revistió suma importancia para el desarrollo económico de Noruega.

En el verano de 1945 se celebraron largas discusiones sobre el programa de estabilización de precios, y para determinar los tipos de cambio con relación a la libra esterlina y al dólar. En septiembre de 1945, el Gobierno declaró oficialmente cuál era su política sobre este punto. Expuso que mientras no se aclarara la situación en el mundo y hasta que fuera posible apreciar la futura evolución de los precios en los mercados mundiales, se trataría de estabilizar el nivel de los precios en el nivel que figura en el índice sobre costo de la vida correspondiente al mes de septiembre de 1945. Parecía necesario, a fin de alcanzar eficazmente este objetivo, mantener un control riguroso de precios y salarios; además, se necesitaría imponer un sistema de impuestos bastante riguroso, el racionamiento estricto de todos los artículos de consumo escasos y continuar la política de subvención a los precios. Cuando finalmente se fijó en 20 coronas noruegas por libra esterlina el tipo de cambio con relación a esta última moneda, esta decisión fué una consecuencia lógica de la resolución que ya se había tomado con respecto a sostener el nivel de precios.

El éxito ha coronado este programa de estabilización de precios. En septiembre de 1945, el índice del costo de la vida en Noruega era de 157, y sólo había ascendido a 158 para junio del año en curso.

Además de los factores arriba señalados, el aumento cuantitativo de los bienes de consumo durante dicho período también ha contribuido a contener las tendencias inflacionarias. Además, en el mes de septiembre de 1945, todos los billetes en circulación fueron cambiados por billetes nuevos, y el poder adquisitivo excedente, ya estuviere en forma de billetes o de cuentas bancarias, fué congelado a fin de estabilizar la situación monetaria.

Durante el año pasado se registró cierto aumento de los precios en los mercados mundiales en los que Noruega adquiere una parte considerable de sus materiales. Sin embargo, las posibles repercusiones de estos aumentos de precio en el nivel de los precios en el país se han contrarrestado por medio de subsidios gubernamentales de conformidad con el programa formulado.

Se ha calculado que el total de los subsidios necesarios durante el corriente año fiscal se aproxima a 450.000.000 de coronas noruegas. El alza reciente de los precios en los Estados Unidos de América, y la revaluación de la moneda sueca, constituyen factores en la evolución mone-

taria que pueden suscitar grandes dificultades para el mantenimiento del nivel de los precios en Noruega.

III. PLANES DE RECONSTRUCCIÓN Y DE DESARROLLO ECONÓMICOS

En la época de la liberación, el problema fundamental de Noruega radicaba en encontrar una base económica sobre la que pudieran ponerse de acuerdo todos los partidos para garantizar una tregua política durante el período de la reconstrucción. Ya antes de la liberación, un comité había trabajado con los representantes de todos los partidos políticos para formular los principios generales de este programa. Este comité continuó sus trabajos después de la liberación y a principios del verano de 1945, se convino en el llamado "programa común de los partidos políticos".

En este programa se esbozan en términos generales, los principios a que se ajustará la política económica y social durante el período de la reconstrucción, pero no entra en detalles con respecto a los planes sobre la futura evolución política. Expone la necesidad de emplear en todo lo posible, la iniciativa tanto pública como privada, pone de relieve la importancia de la estabilidad monetaria y señala la necesidad de que se racionalicen los métodos empleados en la agricultura y las pesquerías, y que se aumente la capacidad fabril del país.

En las elecciones de 1945, el partido laborista noruego alcanzó una mayoría absoluta en el Parlamento y se formó un gobierno laborista. Este gobierno considera al "programa común" como su programa básico. Los sindicatos obreros y las organizaciones patronales han convenido en no utilizar ni las huelgas ni los *lock-outs* como armas de lucha industrial durante el período de la reconstrucción, y las controversias de trabajo se han resuelto por medios pacíficos. Esta estabilidad de la vida política e industrial ha revestido suma importancia para la evolución económica a partir de la liberación.

No se ha formulado ningún programa detallado sobre el futuro desarrollo económico de Noruega. Independientemente de la participación del Gobierno en el programa de construcción y del control que ejerce sobre el mismo, corresponden a la industria privada la mayoría de las actividades relacionadas con la reconstrucción de la vida económica noruega. En general, se estima en Noruega que si el Gobierno mantiene cierto control general, su participación directa en la reconstrucción sería limitada. El objetivo general de la política económica del país durante el período 1946-1950, es esforzarse por elevar el nivel de vida para 1950 al nivel que existía antes de la guerra. En vista de la extensa destrucción ocurrida durante la guerra, y particularmente tomando en cuenta el crecido número de casas que quedaron destruidas, sobre todo en el norte del país, serán indispensables considerables inversiones de capital durante todo este tiempo y hasta 1950. El Gobierno noruego estima que a fin de aumentar la capacidad total de producción, hasta alcanzar el nivel anterior a la guerra las siguientes inversiones tendrán que hacerse hasta el año de 1950 en los diversos sectores de la industria:

| | (En millones de coronas de 1939) |
|---|--|
| Marina mercante | 900 |
| Pesca de la ballena | 70 |
| Transportes terrestres | 200 |
| Embarcaciones y equipo pesqueros | 125 |
| Construcción y maquinaria en las industrias manufactureras | 500 |
| Reconstrucción de las existencias industriales | 400 |
| Reconstrucción de las existencias de distribución | 300 |
| Aumento del número de animales utilizados en la agricultura | 125 |
| Total | 2.620 |

Un programa de inversiones como éste, resultará imposible realizar desde el punto de vista financiero o mate-

rial, si se carece de empréstitos del extranjero. El total de estos empréstitos depende del futuro desarrollo de los transportes marítimos y del comercio exterior de Noruega; todavía no se ha precisado la magnitud de los créditos extranjeros necesarios.

Además del capital de producción arriba mencionado, se necesitarán nuevas inversiones, que ya están previstas para la construcción de viviendas. Los daños causados durante la guerra a los edificios, junto con la depreciación resultante por la falta de obras de conservación, durante la guerra, ascienden a cerca de 1.100.000.000 de coronas a su valor de 1939, o sea alrededor del 8% del valor total de los edificios antes de la guerra. Los planes de reconstrucción exigen normas más altas de calidad y tienden a la reglamentación de los alquileres (la renta máxima no debería exceder del 20% de la renta anual del inquilino). En los nuevos edificios, las normas de construcción deberán cumplir los requisitos fijados por la autoridad de control, es decir por la Dirección de la Vivienda en el Ministerio de Abastecimiento y Reconstrucción.

El nuevo programa de viviendas será financiado en parte, por indemnizaciones que representan el precio de los edificios destruidos al valor que tenían antes de la guerra, valor en el que se incluye una suma adicional correspondiente al alza de los precios durante la post-guerra. Además, el recién creado Banco del Estado encargado de los problemas de la vivienda hará préstamos que devengarán un tipo de interés del 2%. Asimismo, si se necesita y siempre que lo justifique el interés social, podrán otorgarse subvenciones oficiales directas. Los préstamos, lo mismo que las subvenciones, pueden otorgarse tanto a los particulares como a las sociedades cooperativas de construcción.

Los proyectos sobre edificación de viviendas especifican la construcción, para el año 1950, de cerca de 125.000 nuevas viviendas. Se calcula que este programa de construcción no sólo compensará el déficit resultante de los daños de guerra, sino también el originado por la falta de nuevas construcciones durante los años de la contienda. Los trabajos de construcción previstos en este programa se confiarán principalmente a empresas particulares y en los grandes centros urbanos a sociedades cooperativas de construcción. Sin embargo, en la región septentrional de Noruega, los organismos gubernamentales se encargarán realmente de la construcción de un número considerable de casas nuevas.

La escasez del equipo mecánico que forma parte de una casa moderna, constituye el obstáculo principal con que tropiezan las actividades de construcción. Anteriormente se importaba de Alemania más del 50% de este equipo y hasta ahora ha sido imposible encontrar otras fuentes satisfactorias de abastecimiento.

El programa de construcción de viviendas constituye una parte tan importante del programa de reconstrucción dirigida, emprendido por el Gobierno noruego que las voces "construcción de viviendas" y "reconstrucción" se emplean generalmente como vocablos sinónimos.

Agricultura

En la superficie de cultivo no se prevé ningún aumento, lo que significa que el país tendrá que importar en el futuro cerca de un 80% de los cereales necesarios para el consumo de la población. Se prevé que ocurra cierto desplazamiento de la mano de obra de la agricultura a la industria, lo que hará aún más apremiante el problema de la mecanización de la agricultura. El número de cabezas de ganado aumentará hasta llegar al nivel anterior a la guerra.

Pesquerías

Se introducirán métodos más racionales, que resultarán en la reducción del número de personas que trabajan en las pesquerías. También se implantarán métodos mejores de conservación. El problema de las pesquerías sólo existe en las provincias septentrionales, devastadas por el fuego en 1944. Actualmente se trabaja en preparar un plan general para la reconstrucción de la vida económica en esta región del país, en relación con el programa de construcción de viviendas mencionado con anterioridad.

Industria

No se han elaborado planes detallados de desarrollo industrial, pero se intensificará de nuevo la actividad fabril en aquellos sectores en donde pueden crearse nuevas empresas industriales sobre una sólida base económica.

La mayoría de los planes relativos a las nuevas industrias serán confiados a la industria privada. Sin embargo, el Gobierno puede ejercer su influencia sobre dicho desarrollo de las maneras siguientes:

- a) El sistema de licencias de importación de maquinaria y materiales, puesto que será indispensable recurrir a las importaciones de una gran cantidad de los mismos.
- b) El sistema de racionamiento de materiales de construcción.
- c) La ayuda financiera que se facilitará cuando lo exija la creación de nuevas industrias, principalmente en forma de préstamos y garantías gubernamentales.

Aunque existe actualmente en Noruega legislación para controlar las inversiones, este control no se ejercita. Sin embargo, las autoridades emplean los medios anteriormente enumerados para influir en el desarrollo industrial, y aumentar la capacidad fabril cuando tal aumento esté justificado. También pueden impedir la yuxtaposición y el incremento de la capacidad de producción en aquellos sectores de producción suficiente.

Las empresas industriales más importantes previstas por el plan hasta esta fecha son:

a) Una fábrica siderúrgica que emplea minerales y fuerza motriz nacionales y que se espera atienda a las necesidades del país en productos de hierro y acero. En la actualidad estos productos tienen que ser importados. La construcción de esta fábrica será financiada íntegramente por el Gobierno, por medio de préstamos y garantías, aunque funcionará como una sociedad mercantil.

b) Terminación de una gran fábrica de aluminio, iniciada durante la guerra, en la región noroeste de Noruega.

c) Intensificación de la capacidad de producción de los astilleros de construcciones navales de Noruega. Antes, la mayoría de las embarcaciones noruegas se construían en astilleros extranjeros. El Gobierno ayudará a financiar estos proyectos.

d) Aumento de la capacidad de producción de los telares de la industria textil que les permita atender las necesidades de las fábricas de tejidos. Actualmente una gran parte de estas necesidades deben ser satisfechas por medio de importaciones.

e) Se intensificará la generación de fuerza hidroeléctrica a fin de cubrir las necesidades tanto industriales como domésticas, conforme a los proyectos preparados antes de la guerra.

Marina mercante

Se proyecta que la marina mercante recobre la importancia que tenía antes de la guerra. Desde el punto de vista económico, la reconstrucción de la flota mercante constituye un objetivo de primera magnitud en Noruega. Los planes para esta tarea se confiarán a los armadores noruegos a quienes se proporcionará para este fin las cantidades necesarias de divisas extranjeras, ya que la mayor parte de las nuevas embarcaciones habrá de construirse en países extranjeros. Se calcula que la reconstrucción de esta flota tardará de ocho a diez años.

IV. CONCLUSIONES

A pesar de que la economía noruega sufrió grandes pérdidas durante la guerra, la rehabilitación hasta ahora realizada ha sobrepasado lo que hubiera podido esperarse.

La dependencia de Noruega en el comercio exterior y en los transportes marítimos internacionales determinan los problemas económicos fundamentales del futuro del país. Ninguna tentativa de Noruega para la reconstrucción del país puede tener éxito sin el restablecimiento del comercio multilateral entre todos los países; tanta importancia reviste la reconstrucción de su marina mercante

como que se restablezcan las oportunidades de transporte marítimo internacional. La escasez de mano de obra, de materias primas, maquinaria y equipo existente en la actualidad y la misma necesidad de obtener crédito en el extranjero, constituyen, desde el punto de vista del desarrollo nacional, problemas secundarios si se les compara con estos problemas económicos internacionales.

REINO UNIDO¹

Al terminar la guerra, las fuerzas del Reino Unido habían mantenido hostilidades activas contra las Potencias del Eje por espacio de casi seis años en los frentes aéreo, marítimo y terrestre, que acabaron por extenderse casi por tres cuartas partes de la distancia alrededor del globo terráqueo, desde el Artico al Ecuador. Este esfuerzo general sostenido durante tiempo tan largo, ocasionó grandes pérdidas tanto en los campos de batalla como entre la población civil, y produjo grandes sacrificios para la adquisición, conservación y renovación del material bélico. Asimismo, implicó una cuantiosa transferencia líquida a otros países de la riqueza acumulada en el extranjero durante muchísimos años de comercio pacífico. Aunque el Reino Unido tenía que soportar enormes cargas económicas y problemas sin esperar a que concluyera la guerra cooperó, por conducto de la UNRRA, como segundo contribuyente en la obra de socorro a las Naciones Unidas y a otros países europeos y del Lejano Oriente devastados por la guerra. Inmediatamente después de la contienda, el Reino Unido concedió preferencia considerable a la producción de artículos de exportación, y gracias al mantenimiento de un estricto control económico y al racionamiento en el país, pudo poner a disposición de otros países una proporción de su producción industrial total, más crecida que la de cualquier otra nación. De esta manera el Reino Unido no sólo ha comenzado a restablecer su propia balanza de pagos, sino que ha contribuido en forma considerable a la recuperación mundial y al restablecimiento del comercio internacional.

Por consiguiente, en el presente informe debe considerarse al Reino Unido desde diferentes puntos de vista: como uno de los países más severamente devastados por los bombardeos del enemigo; como uno de los países que soportaron mayores sacrificios a causa de la movilización y del despliegue contra el enemigo de efectivos numerosos de fuerzas militares terrestres, marítimas y aéreas; como un país que hizo una aportación única a la contienda armada gastando sus inversiones acumuladas en el extranjero a fin de ganar tiempo para que cobrara pleno ímpetu el esfuerzo bélico de las Naciones Unidas; como el segundo participante en orden de importancia a la obra de socorro emprendida por la UNRRA; como uno de los primeros grandes proveedores en la postguerra de productos necesarios, valiéndose de métodos comerciales bien probados, de los que debe dependerse cada vez más como condición indispensable para la reconstrucción y la prosperidad económicas; y por último, como país que realiza con éxito una rápida recuperación económica y que lleva por buen camino durante la postguerra una política de empleo total, de servicios sociales avanzados y consumo creciente que deben contribuir a la consecución de los propósitos tanto económicos como sociales de las Naciones Unidas.

El costo de la guerra, en cifras redondas, fué de 26.000.000.000 de libras esterlinas para el Reino Unido, lo que equivale a 104.000.000.000 de dólares. Esto significa que en el esfuerzo para alcanzar la victoria se gastó la cantidad de 100.000.000.000 de dólares, suma que representa tiempo, trabajo y energía que pudieron haberse empleado en el mejoramiento del nivel de vida del pueblo del Reino Unido.

En otras palabras, quizás más significativas, las fuerzas armadas del Reino Unido y la fabricación de material bélico hasta el término de la contienda armada absorbieron 44.500.000 años-hombre y por ende no pudieron utilizarse para conservar y mejorar el nivel de vida británico. En un abrir y cerrar de ojos no pueden ser des-

¹ El presente informe fué presentado por la delegación del Reino Unido.

movilizados vastos contingentes militares, y desde que terminó la guerra se han consagrado grandes sumas de dinero, ya se calculen en numerario o en años de trabajo, a las actividades improductivas de defensa, tanto en el propio país como en el extranjero. Una gran parte de estos gastos, como el elevado costo que representa la ocupación de una extensa zona de Alemania, es una contribución más del Reino Unido a la pesada tarea de mantener la seguridad mundial.

En el punto culminante de la contienda armada, 10.000.000 de personas de una población activa de 22.000.000 combatían al enemigo o estaban dedicadas a fabricar material bélico. De 16.000.000 de mujeres, 7.000.000 militaban en las fuerzas armadas, o dedicaban todo su tiempo a la defensa civil o a la industria.

El esfuerzo bélico británico transformó en su totalidad la estructura de la vida nacional. Las cosechas de trigo y de papas en 1943 ascendieron a más del doble del promedio obtenido antes de la guerra. La producción de magnesio sobrepasó en más de 11 veces a la de antes de la contienda, mientras que la fabricación de gran número de artículos, como vehículos a motor y refrigeradores, fué suspendida por completo.

No existe ninguna aritmética del sufrimiento humano que permita calcular con precisión las pérdidas sufridas durante la guerra por cada Aliado. Pero tras largas semanas de deliberaciones, se convino en que el Reino Unido tenía derecho a reclamar el 30% de las reparaciones alemanas que habrán de repartirse entre los 18 países representados en la Conferencia de Reparaciones reunida en París.

Cuatro millones de casas del Reino Unido fueron destruidas o sufrieron daños, tanto en las poblaciones como en el campo; esta cantidad representa casi tres de cada diez casas existentes en el año de 1939. Quizás una simple cifra como ésta, permita hacer comprender mejor la magnitud del daño sufrido que el costo total de los daños materiales sufridos por la propiedad, que se elevan a la cantidad de 1.300.000.000 de libras calculados a su valor antes de la guerra. Además se calcula que la propiedad deteriorada debido a la falta de las obras de conservación y reparación necesarias, asciende cuando menos a otros 1.000.000.000 de libras. Las casas destruidas o dañadas pueden ser reconstruidas o reparadas, aunque se requiera largo tiempo, pero la pérdida de vidas es irreparable. Las bajas sufridas por el Reino Unido ascendieron a 357.116 muertos, 6.244 desaparecidos y a 369.267 heridos o mutilados¹.

La vida económica normal del Reino Unido se basa en un alto grado de especialización industrial, en la necesidad de importar víveres y materias primas, y en mantener un volumen adecuado de exportaciones y otras fuentes de recaudación de divisas extranjeras suficientes para costear esas importaciones. Antes de la guerra, el Reino Unido dependía de las importaciones para proporcionarse las dos terceras partes de los productos alimenticios consumidos por su pueblo, y aparte del carbón, necesitaba importar la mayor parte de las materias primas utilizadas por sus industrias. Pero el Reino Unido atendió a estas necesidades gracias al producto de sus exportaciones y con las utilidades procedentes de los transportes marítimos y de otros servicios prestados a los países de ultramar y con sus inversiones en el extranjero.

La guerra produjo como consecuencia una crítica dislocación de la posición del Reino Unido en varios aspectos, dislocación que inevitablemente tardará muchos años en remediarse; la pérdida de exportaciones, la pérdida de las inversiones en el extranjero, la pérdida de transportes marítimos, el aumento de la deuda exterior y la pérdida de las reservas económicas; de aquí la necesidad de ayuda financiera, en forma de empréstitos por parte de los Estados Unidos de América y de Canadá por valor de hasta 3.750.000.000 de dólares, y 1.250.000.000 de dólares respectivamente, para restablecer la economía del Reino Unido.

Pérdida de exportaciones

En gran parte, la pérdida del comercio de exportación del Reino Unido durante el conflicto armado, es consecuencia de una política deliberada. Un esfuerzo para mantener en un alto nivel el comercio de exportación del Reino Unido hubiera obstaculizado la movilización total de mano de obra, producción y materiales destinados al esfuerzo bélico directo, exigidos por la posición del Reino Unido como base más cercana de operaciones contra Alemania. Pero, sin embargo, hubo que importar artículos alimenticios, material bélico y materias primas. Las operaciones de préstamo y arriendo con los Estados Unidos de América, la ayuda mutua y otras contribuciones recibidas del Canadá, y los créditos en libras esterlinas existentes en otros países, permitieron conciliar esta necesidad con el abandono voluntario del comercio de exportación.

La decisión tomada por el Reino Unido para renunciar al mantenimiento del comercio de exportación, a favor de la máxima concentración de los recursos en provecho de sus fuerzas armadas y de su industria de guerra, sin duda constituyeron una distribución racional y apropiada de esfuerzo entre los Aliados, aceptada de buen grado por el Reino Unido a fin de ganar la guerra. Como resultado de lo dicho, el comercio británico de exportación se redujo a menos de una tercera parte de su volumen anterior a la guerra, y a pesar de que ha mejorado se teme que para 1946 no pueda apenas cubrir la mitad de los gastos esenciales del país para la adquisición de un volumen mínimo de importaciones y otros pagos que se efectuarán en el extranjero. Así pues, concluida la guerra y terminados acuerdos de préstamo y arriendo y de ayuda mutua, tiene que sobrevenir un período extremadamente difícil hasta que la reconversión de la industria, la liberación de la mano de obra y la recuperación y expansión de los mercados de exportación comiencen a resultar en una corriente considerable de exportaciones.

Pérdidas sufridas por la marina mercante

Durante la guerra se perdió más de la mitad del efectivo de la marina mercante británica. Tomando en cuenta la construcción de nuevas unidades durante dicho período, el tonelaje de que dispone actualmente el Reino Unido equivale a menos de las tres cuartas partes de la cifra correspondiente a la época anterior a la guerra. Los ingresos netos procedentes de los servicios de transportes marítimos destinados a completar el poder adquisitivo del Reino Unido en el extranjero serán considerablemente inferiores al nivel anterior a la guerra, hasta que la flota haya aumentado y se hayan recuperado los servicios de transporte comercial abandonados durante la contienda.

Disminución de las inversiones en el extranjero

Por último, existe una forma de pérdida sólo sufrida por el Reino Unido entre todos los Aliados. A partir del mes de septiembre de 1939, la situación del Reino Unido en el capítulo de inversiones internacionales ha sufrido un descenso de cerca de 5.000.000.000 de libras esterlinas, lo que equivale a 20.000.000.000 de dólares. Esta suma representa más de 100 libras, o 400 dólares por habitante. Se calcula que los ingresos netos producidos por las inversiones en el extranjero en el año de 1945, será menos de la mitad de los percibidos en 1938. Esto refleja la liquidación considerable de los valores extranjeros, el reembolso de los empréstitos por los deudores extranjeros y los pagos de mayor interés a los tenedores de las deudas en libras esterlinas originadas por los grandes gastos bélicos del Reino Unido en el extranjero. Por lo tanto, casi todos los valores de nacionales del Reino Unido, negociables en dólares norteamericanos, fueron comprados forzosamente para su venta o pignoración, a fin de financiar la adquisición de material bélico y la construcción de fábricas de guerra en los Estados Unidos de América, antes de que entrase en vigor la Ley sobre Préstamo y Arriendo.

Aumento de la deuda exterior

El período que inevitablemente tiene que transcurrir antes de que se rehabilite el comercio exterior y de que

¹ Cifras correspondientes al 28 de febrero de 1946.

se pueda reparar la pérdida de los ingresos procedentes de las inversiones y de los transportes marítimos, hubiera colocado al Reino Unido en una posición bastante crítica, aunque los gastos en el extranjero hubieran permanecido en el mismo nivel que antes de la guerra. Pero las exigencias impuestas por la contienda, hicieron que el Reino Unido gastara enormes cantidades en efectivo en el extranjero. En el Oriente Medio hubo que mantener a poderosos contingentes militares para contener a los alemanes; en Birmania y en el Lejano Oriente operaron fuerzas todavía mayores contra los japoneses. Hubo que adquirir materiales en gran escala, además de los suministrados conforme a los acuerdos de préstamo y arriendo y de ayuda mutua para sostener dichos contingentes militares. Todo esto implicó grandes gastos en monedas locales, especialmente en la India, Egipto y Palestina, ya como paga de las tropas, construcción de aeródromos, ferrocarriles o camiones, salarios de mano de obra local o para la adquisición de materiales. Estos gastos sólo podían ser cubiertos en medida limitada, por las exportaciones o por la liquidación de las inversiones, lo que trajo como consecuencia que el Reino Unido incurriese en enormes deudas en forma de saldos acumulados de libras esterlinas.

Reconversión de la economía británica

A pesar de que las fuerzas del Reino Unido han contraído diversos compromisos para ocupar varios territorios y de las dificultades que presenta el transporte desde los lejanos frentes de guerra, se ha realizado una rápida reconversión al estado de paz. Entre mediados de 1945 y mediados de 1946, el traslado de mano de obra de las fuerzas armadas y de las industrias de guerra no bajó de 6 millones de trabajadores. Durante el mismo período, el número de obreros que trabajaban para el mercado nacional volvió a alcanzar el nivel existente en junio de 1939 (lo que supone un aumento de casi 2.000.000), en tanto que el número de trabajadores superó en una tercera parte el nivel existente en 1939, lo que supone un aumento de 800.000. Asimismo, el número de trabajadores en la industria de la construcción y en la mecánica aumentó en más del 50%. A pesar de la pronunciada escasez de carbón, se contuvo el descenso de la producción durante la guerra. La electricidad generada en 1946 se eleva aproximadamente al doble del volumen correspondiente a hace 10 años, y la producción de acero supera considerablemente al promedio alcanzado durante 1938.

Las naves mercantes en construcción en el Reino Unido en el año de 1946, ascienden aproximadamente al doble del tonelaje, sin precedentes, registrado a fines de 1938. La producción de automóviles civiles de pasajeros aumentó de menos de 200 mensuales en el primer semestre de 1945, a más de 20.000 en el mes de junio de 1946, y ya el Reino Unido exporta mensualmente más del doble de la cantidad que exportaba en 1945. En realidad, las exportaciones de automóviles comerciales excedieron cuatro veces al promedio anterior a la guerra, mientras que se fabrica además una mayor cantidad destinada al uso interior. Los tractores figuran entre los diversos tipos de maquinaria agrícola de vital importancia para la producción de artículos alimenticios y cuya fabricación sobrepasa el nivel alcanzado antes de la guerra. Las exportaciones, en su conjunto, han alcanzado un volumen que excede al existente en 1938 por una suma total de más del doble en lo que se refiere a valor. Entre los meses de junio de 1945 y junio de 1946, se triplicó con exceso la producción de ladrillos y para fines del mes de junio, se construían más de 100.000 casas permanentes y 26.000 temporales. Sin embargo, existe una inmensa demanda insatisfecha de nuevas viviendas y de una gran variedad de artículos y servicios destinados al mercado interior. Aunque los problemas fundamentales con relación al traslado de mano de obra, han quedado satisfactoriamente resueltos, el problema de

despejar y reequipar las fábricas e iniciar la producción, queda aun por resolver y los beneficios principales de la reconversión dependen del futuro.

Lugar del Reino Unido en el comercio europeo

En 1938, el Reino Unido importó de los países europeos, con exclusión de Alemania, la URSS, Letonia, Estonia y Lituania, mercancías por valor de 247.000.000 de libras esterlinas que representaron el 26,8% del total de sus importaciones. En 1938, el Reino Unido exportó a los mismos países mercancías por un valor de 139 millones de libras, y las reexportaciones ascendieron a 29.000.000 de libras, lo que representó el 29,5% del total de sus exportaciones y reexportaciones. Estas cifras indican la importancia que reviste el comercio entre el Reino Unido y el continente europeo, aunque, por supuesto, el comercio entre el Reino Unido y el resto del mundo fué bastante mayor. Analizando el comercio con cada país separadamente se ve que en casi todos los casos, las importaciones del Reino Unido excedieron al total de las exportaciones y de las reexportaciones.

En 1938, el 70% de las importaciones consistió en artículos comestibles y materias primas. Entre los productos manufacturados que representaron el 30% restante, figuraban las importaciones de hierro y acero, maquinaria especializada, papel y artículos manufacturados de madera. En 1938, las exportaciones consistieron principalmente en productos manufacturados y carbón.

Durante el primer semestre de 1946, las importaciones del Reino Unido procedentes de los países indicados ascendieron a un total de 81.000.000 de libras esterlinas, mientras que las exportaciones y las reexportaciones se elevaron respectivamente a 145.000.000 de libras y a 18.000.000 de libras. Estas cifras representan respectivamente el 13,6, el 35,8 y el 77% del total de las importaciones, de las exportaciones y de las reexportaciones del Reino Unido. Las importaciones británicas de artículos alimenticios y de materias primas esenciales procedentes del continente europeo, se encuentran restringidas temporalmente por el número disponible de estos productos, mientras que debido a la balanza de pagos, por el momento es indispensable mantener algunas restricciones sobre las importaciones de productos manufacturados de todas las procedencias que no se consideran como esenciales.

Cabe observar que la proporción de las exportaciones totales del Reino Unido destinadas a Europa, es bastante más elevada que en 1938 y que las exportaciones británicas al conjunto de esos países sobrepasan a las importaciones de la misma procedencia. Analizando las cifras correspondientes a cada país se demuestra que, efectivamente, aquellos países a quienes el Reino Unido exporta más de lo que importa son los que estuvieron ocupados por el enemigo. Las cifras correspondientes a las exportaciones, en las que figuran los embarques por cuenta de la UNRRA, ilustran la medida de la ayuda aportada por las exportaciones británicas para la reconstrucción de Europa.

Dirigiendo la mirada al porvenir y al retorno de los tiempos normales, parece razonable suponer que si se disfruta de condiciones de empleo total y de elevada actividad industrial, el Reino Unido importará de Europa grandes cantidades de artículos alimenticios y de materias primas, una vez que sea posible obtenerlos nuevamente en el mercado y siempre que los productos europeos puedan proporcionarlos a precios mundiales de competencia. Asimismo parece probable que continuará la demanda de muchos de los artículos manufacturados que representaron el remanente de las importaciones británicas normales procedentes de Europa. Al mismo tiempo, el Reino Unido debería encontrarse en condiciones de proporcionar muchos de los productos que anteriormente se importaban de Alemania.

INFORME DEL SUBCOMITÉ PARA EUROPA ORIENTAL

CARTA DE TRANSMISION

Londres, 12 de septiembre de 1946

Señor Presidente
de la Subcomisión Provisional de
Reconstrucción Económica de las Regiones
Devastadas

Señor Presidente:

Tengo el honor de presentar a los miembros de la Subcomisión Provisional, los informes del Subcomité para Europa Oriental sobre los países que ha visitado.

Recordará Vd. que el Grupo de Trabajo para Europa y Africa creó, durante su primera reunión efectuada el 13 de agosto, un Subcomité para Europa Oriental, al cual encomendó la tarea de compilar informes relativos a la magnitud de la devastación, el estado de la reconstrucción y los planes de desarrollo de la RSS de Bielorrusia, Checoslovaquia, Polonia, RSS de Ucrania y la URSS.

Además, la Subcomisión decidió que el Subcomité estudiaría igualmente la situación de Austria, Hungría y Rumanía.

Se envió a Checoslovaquia y a Polonia una misión investigadora con el fin de obtener información adicional.

A su regreso, la misión investigadora preparó sus informes basándose en datos procedentes de las fuentes siguientes:

1. El informe preliminar redactado por la Secretaría para servicio de la Subcomisión.
2. Los memorándum presentados por los Gobiernos interesados, las organizaciones intergubernamentales y los provenientes de otras fuentes.
3. La información obtenida sobre el terreno directamente de los Gobiernos de los países visitados y de otras fuentes.

Este Subcomité ha aprobado los informes sobre los países visitados; y en cada uno de dichos documentos se distinguen con toda claridad los puntos de vista de los miembros de la misión investigadora, las opiniones del Gobierno interesado y las informaciones suministradas por éste.

No fué posible examinar íntegramente los informes sobre los países no visitados, pero se adjuntan a la presente en calidad de trabajos de la Secretaría o de los Gobiernos interesados¹.

(Firmado) Jean KERISEL
Presidente del Subcomité para
Europa Oriental

REPUBLICA SOCIALISTA SOVIETICA DE BIELORRUSIA²

I. REPERCUSIONES DE LA GUERRA SOBRE LA ECONOMÍA DE BIELORRUSIA

Se calcula en 75.000.000.000 de rublos el valor de los daños a la propiedad causados por la guerra. El número de civiles muertos o heridos ascendió a 2.200.000 y 380.000 personas fueron deportadas a Alemania como trabajadores forzados; se destruyeron o incendiaron 209 ciudades y pueblos y 9.200 aldeas y caseríos; fueron destuidas o trasladadas 10.330 empresas industriales; y se destruyeron 10.000 granjas colectivas, 92 granjas del Estado, 1.136 hospitales y dispensarios y un total de 1.085 teatros, clubs, escuelas primarias y secundarias, museos, etc.

¹ No se reproducen en el presente documento los proyectos de informe sobre países no miembros que preparó la Secretaría y que no fué posible examinar y aprobar en el corto tiempo de que dispuso el Subcomité.

² La Secretaría preparó este resumen de acuerdo con informes oficiales de la RSS de Bielorrusia.

El Plan Quinquenal contiene datos acerca de la rehabilitación y expansión de la industria y la agricultura en Bielorrusia. Asimismo dispone la rehabilitación de viviendas y servicios municipales en las poblaciones destruidas por el invasor, principalmente en la ciudad de Minsk.

El plan para Bielorrusia indica también la expansión que se dará a las diferentes ramas de la economía. La RSS de Bielorrusia ha fijado en 6.950.000.000 de rublos el monto del capital que invertirá de 1946 a 1950.

Industria

Se pondrán en marcha las explotaciones de turba y se edificarán fábricas de briquetas de turba.

Se reconstruirán y pondrán en funcionamiento una fábrica de maquinaria agrícola, fábricas de máquinas-herramientas, de cemento, la fábrica de artículos de vidrio de Gomel, talleres de trabajos en madera, fábricas de maderas terciadas, y de fósforos. Se construirán tres fábricas para preparar casas prefabricadas.

Se empezarán a construir una fábrica de tractores y otra de bicicletas y se terminará una de automóviles.

Se reconstruirán y pondrán en funcionamiento varias centrales eléctricas, con una capacidad total de 243.000 kilovatios. Con objeto de desarrollar la economía de la República, se pondrán en funcionamiento, bajo el control oficial, centrales eléctricas con 47.000 kilovatios de capacidad, incluidas centrales hidroeléctricas, laminadoras bajo la administración de las autoridades locales, fábricas de cemento y fábricas de ladrillos.

Entre las industrias que funcionarán bajo el control de la República se cuentan cuatro fábricas de máquinas-herramientas, una de radiorreceptores, una de herramientas, una central de turbinas hidráulicas, dos fábricas de equipo para la fabricación de turba, una fábrica de motores eléctricos y cuatro de calzado.

También se restaurarán o construirán 17 fábricas de carne en conserva, 10 granjas para la cría de aves de corral, 11 fábricas de productos derivados de la leche, dos fábricas de latas de leche y 150 vaquerías.

El valor industrial de las empresas bajo el control de la República se ha fijado para 1950 en 2.200.000.000 de rublos.

Agricultura

La superficie cultivada será de 5.300.000 hectáreas en 1950, de las cuales corresponderán a los cereales 3.200.000 hectáreas; a los cultivos industriales 344.000 hectáreas; a melones, papas y otras hortalizas 1.060.000 hectáreas; y al cultivo de forrajes 690.000 hectáreas.

Se tomarán medidas para desecar 270.000 hectáreas de tierras laborables y para rehabilitar los sistemas de drenaje, las instalaciones para desviar las corrientes de agua, y otras obras.

El número de cabezas de ganado se ha fijado para fines de 1950 en las cifras siguientes: 770.000 caballos; 2.860.000 vacas; 2.900.000 ovejas y cabras y 2.600.000 cerdos.

CHECOESLOVAQUIA

I. REPERCUSIONES DE LA GUERRA SOBRE LA ECONOMÍA NACIONAL

Antes de la guerra, alrededor de una tercera parte de la población se dedicaba a la agricultura, la silvicultura y la pesca, en tanto que otra tercera parte trabajaba en la industria y la minería. Prácticamente el país se basaba a sí mismo en materia de alimentos; hacían falta únicamente grasas, aceites y legumbres. La producción de sus industrias, muy desarrolladas (hierro y acero, industrias de ingeniería pesada, textiles, calzado, vidrio y cerveza) excedía con mucho al consumo nacional. En general, el total de las exportaciones sobrepasaba al de las importaciones.

La ocupación enemiga duró seis años y medio. El frente de batalla se extendía a través de la mitad del territorio checoslovaco, y tanto las incursiones aéreas

como las actividades de las organizaciones terroristas han afectado los recursos económicos del país. Los daños sufridos por Checoslovaquia tuvieron un doble carácter: la destrucción real ocasionada por las operaciones militares y la explotación económica por las potencias ocupantes. El Gobierno checoslovaco calcula estos daños en unos 345.000.000.000 de coronas checoslovacas, al tipo de cambio anterior a la guerra (a razón de 30 coronas por un dólar de E.E.U.U.), o sean 11.500 millones de dólares. El 75% de los daños de guerra ha sido determinado comparando el inventario real de la propiedad checoslovaca en 1938, con los inventarios preparados en 1945; el 25% restante se basa en un cálculo aproximado, ya que en numerosos casos ha resultado imposible realizar inventarios precisos.

La Conferencia sobre Reparaciones, a la que se comunicaron las cifras expuestas con anterioridad, estimó que de este total, poco más de 4.000.000.000 de dólares correspondían a pérdidas materiales, 770.000.000 a falta de mantenimiento, y el resto al costo de la ocupación y a otras causas. El Gobierno checoslovaco declara que en la cantidad de 345.000.000.000 de coronas no están incluidos los daños causados por las maniobras monetarias de los alemanes (135.000.000.000 de coronas) ni el perjuicio económico que representó para Checoslovaquia la ocupación húngara.

El Gobierno checoslovaco resume de la forma siguiente la situación económica del país al cesar las hostilidades:

1. La inflación provocó la ruina de la moneda checoslovaca, y el país se vió privado de gran parte de sus reservas en divisas extranjeras para el comercio exterior.

2. La producción de artículos de primera necesidad y la agricultura fueron gravemente afectadas.

3. Durante la ocupación enemiga fueron explotados en forma excesiva los yacimientos de carbón.

4. Como consecuencia de las hostilidades se descuidó el equipo industrial, y fueron destruídas numerosas fábricas. La producción sufrió una desorganización sistemática, al adaptarse por la fuerza la industria a las necesidades militares de los alemanes. Se clausuraron centenares de empresas industriales productoras de artí-

culos de consumo y se liquidaron millares de firmas comerciales. Las existencias de numerosas materias primas disminuyeron considerablemente y en algunos casos quedaron casi agotadas.

5. De las 220.000 casas que sufrieron daños, el 30% resultó destruído en su totalidad.

6. La desorganización de los transportes en la mitad del territorio llegó a tal extremo, que inmediatamente después de la liberación no hubo circulación ni por carretera ni por ferrocarril. Fueron destruídos multitud de túneles, caminos, puentes y vías férreas.

7. El mercado de la mano de obra se desorganizó a consecuencia de la introducción del trabajo obligatorio, la deportación de trabajadores a Alemania (fueron llevados 440.000) y los cambios producidos en su estructura por el traslado de trabajadores de una rama a otra (sólo en el Protectorado alcanzó a 196.000). Aun hoy día, la proporción entre empleados y trabajadores manuales es de uno a cuatro, en vez de uno a ocho como antes de la guerra. Setecientas mil personas fueron enviadas a los campos de concentración. La capacidad de producción de los que regresaron ha disminuído considerablemente.

II. PROGRESOS ECONÓMICOS LOGRADOS DESPUÉS DE LA LIBERACIÓN

Antes de la guerra, la población de Checoslovaquia era de 14.700.000 habitantes. En la actualidad, ha sufrido modificaciones profundas debidas a la pérdidas aproximada de 500.000 rutenos cedidos a la URSS; el traslado de alemanes, que se espera afecte en definitiva a más de 2 millones de personas, y el posible traslado de 200.000 húngaros, sobre el cual resolverá definitivamente la Conferencia de Paz; la repatriación prevista de un número indeterminado de personas de origen checoslovaco que residen en el extranjero; y el incremento natural de la población. En vista de que en algunos casos el alcance y magnitud de estos movimientos no están aún bien definidos, es imposible hacer por ahora cálculos precisos sobre la futura cifra de la población.

El Gobierno checoslovaco ha suministrado las estadísticas siguientes sobre la distribución actual de la mano de obra y sobre las necesidades del plan bienal:

DISTRIBUCION DE LA MANO DE OBRA

| | <i>Distribución¹ actual de la mano de obra</i> | <i>Mano de obra necesaria²</i> | <i>+ excedente — falta de mano de obra</i> |
|-------------------------------------|---|---|--|
| Agricultura | 73.900 | 297.400 | —223.500 |
| Industria | 1.051.400 | 1.164.000 | —112.600 |
| Comercio, banca y transportes | 495.400 | 300.100 | —195.300 |
| Servicios públicos | 272.600 | 214.300 | + 58.300 |
| Servicios domésticos | 44.400 | 47.000 | — 2.400 |
| Otros servicios | 124.600 | 39.600 | + 85.000 |

¹ Personas amparadas por el seguro social.

² Estimaciones.

AGRICULTURA

| | <i>Agricultura Rendimiento por hectárea en quintales</i> | | <i>Superficie cultivada, en hectáreas</i> | | <i>Cosecha en quintales</i> | |
|---------------------------|--|-------------|---|-------------|-----------------------------|-------------|
| | <i>1933-1937</i> | <i>1946</i> | <i>1933-1937</i> | <i>1946</i> | <i>1933-1937</i> | <i>1946</i> |
| | Trigo de invierno | 17,6 | 16 | 821.416 | 819.000 | 13.744.683 |
| Centeno de invierno | 16,4 | 14 | 950.777 | 810.000 | 14.708.332 | 11.340.000 |
| Cebada | 17,2 | 13,4 | 668.990 | 530.000 | 11.136.270 | 7.102.000 |
| Avena | 16,5 | 13,6 | 748.308 | 570.000 | 13.592.338 | 7.752.000 |
| Papas | 133,7 | 118,5 | 728.106 | 533.000 | 104.190.601 | 75.010.000 |
| Remolacha | 268,3 | 197,3 | 181.156 | 162.000 | 48.181.073 | 31.962.000 |

Después de la liberación, Checoslovaquia ha hecho grandes esfuerzos para reconstruir su economía. Tiene el propósito de proseguir estos esfuerzos durante el período 1947-1948, de conformidad con el plan bienal anunciado por el Gobierno.

La superficie sembrada con semillas oleaginosas ha aumentado el 290% en relación con la anteguerra.

Durante la dominación alemana, los bosques fueron talados con exceso para cubrir las grandes necesidades de la industria bélica germana, y la reforestación requerirá mucho tiempo.

En julio de 1946, el ganado bovino había disminuído en un 16,9%, y los toros y bueyes 4,2%, en relación con la anteguerra, mientras que las terneras aumentaron un 12,6%. El número de caballos aumentó un 3,4%, el de

cerdos de cría disminuyó un 40% y el de cerdos un 57%. El factor principal que retarda el rápido incremento del ganado es la escasez de granos para pienso.

INDUSTRIAS PRINCIPALES

| | Carbón | Lignito (promedio mensual en millares) | Coque | Hierro en lingotes (de toneladas) | Acero |
|---------------|---------|---|-------|--------------------------------------|-------|
| 1937 | 1.398,1 | 1.491,3 | 273,3 | 139,6 | 191,7 |
| 1938 | 1.319,7 | 1.335,6 | 230,5 | 110,2 | 145,1 |
| 1945 | 952,1 | 1.284,5 | 158,4 | 48,0 | 79,2 |
| 1946 | | | | | |
| Enero | 1.228,1 | 1.679,4 | 136,4 | 55,5 | 101,2 |
| Febrero | 1.152,5 | 1.634,0 | 128,3 | 61,7 | 111,9 |
| Marzo | 1.225,8 | 1.753,1 | 164,3 | 73,0 | 140,0 |
| Abril | 1.099,2 | 1.600,4 | 136,2 | 74,6 | 141,8 |
| Mayo | 1.149,6 | 1.563,9 | 149,2 | 81,2 | 147,1 |
| Junio | 1.039,6 | 1.503,8 | 116,4 | 78,9 | 144,8 |

Durante los últimos dos meses del primer semestre de 1946, la producción de hierro en lingotes aumentó un 66%, mientras que la de acero aumentó un 84% en relación con el promedio alcanzado en 1945; la producción de hierro en lingotes había descendido un 27% y la de acero sólo 6% en comparación con las cifras correspondientes a 1938.

El estado actual de la producción en otras ramas de la industria, después de la reconstrucción parcial que ya se ha realizado, se calcula que es como sigue:

| | Porcentaje de la producción actual en relación con la de la anteguerra |
|--------------------------|--|
| Textiles | 40 |
| Artículos de cuero | 45 |
| Vidrio | 79 |
| Cerámica | 50 |
| Productos químicos | 60 |
| Celulosa | 60 |
| Azúcar | 76 |
| Cerveza | 48 |

Las comunicaciones ferroviarias se han restablecido en casi todas las líneas y los puentes ferroviarios destruídos por la lucha se están reemplazando con estructuras provisionales.

El material ferroviario rodante, los camiones de carga y el equipo de transporte acuático que se encuentran

actualmente en condiciones de prestar servicio es bastante más reducido que el disponible en 1938.

En el año de 1938, los Ferrocarriles del Estado checoslovaco poseían alrededor de 94.000 vagones de carga en libre circulación; por el momento, únicamente tienen 49.000 vagones, de cuya cantidad el 48% es de procedencia extranjera.

El número de locomotoras en servicio en 1946 era de 2.626, en comparación con 3.290 en 1937, lo que representa una disminución de 664.

En el cuadro¹ que aparece a continuación se indican las cifras comparativas del rendimiento de los ferrocarriles:

| | 1937 (Millones de toneladas-kilómetro) | 1946 | Porcentaje de diferencia |
|---------------|---|-------|--------------------------|
| Enero | 648,3 | 542,4 | -16,4 |
| Febrero | 687,9 | 570,2 | -17,1 |
| Marzo | 755,0 | 701,8 | -7,2 |

Estas cifras indican que el rendimiento de los ferrocarriles se acerca rápidamente al nivel de la anteguerra, debido a la mejor utilización del material rodante disponible.

¹ Aun se desconocen los datos relativos a Eslovaquia, por lo que no se da más que un cálculo aproximado en cifras redondas.

EMBARCACIONES FLUVIALES

| | Embarcaciones de autopropulsión | | | Gabarras de carga | |
|-----------------------------|---------------------------------|--------|-----------|-------------------|-----------|
| | Número | C.F. | Toneladas | Número | Toneladas |
| 1938 | 107 | 40.199 | 9.631 | 689 | 318.568 |
| Situación actual | 67 | 26.550 | 7.712 | 352 | 146.968 |
| Porcentaje de pérdida | 37 | 34 | 20 | 49 | 54 |

Situación financiera

En diciembre de 1937, el monto total de la circulación fiduciaria en Checoslovaquia era de 8.334 millones de coronas. Al finalizar la ocupación, la circulación se elevaba a cerca de 123.000 millones. Con objeto de contrarrestar esta presión inflacionaria, el Gobierno checoslovaco adoptó durante el otoño de 1945 enérgicas medidas para estabilizar la moneda. Las regiones con moneda distinta (el antiguo protectorado, Eslovaquia, los distritos fronterizos y los territorios anteriormente unidos a Hungría) se integraron en una sola zona de moneda, la zona de la corona checoslovaca, estableciéndose la paridad entre la antigua corona del Protectorado y la corona checoslovaca en circulación. Únicamente parte de la moneda en circulación se canjeó por la nueva moneda (alrededor de 20.000 millones) y el resto tuvo que depositarse en cuentas bloqueadas. La corona se estabilizó en el mercado interior, aproximada-

mente al triple de su valor en 1938. Para el mercado exterior, se fijó el tipo de cambio de 50 coronas por un dólar estadounidense. Todavía no se ha establecido la proporción directa entre la corona y el oro. Entre las medidas que habrán de aplicarse en un futuro cercano para estabilizar la moneda, el Gobierno citó los impuestos sobre la fortuna y sobre la plusvalía. Especialmente este último, presenta una tasa notablemente progresiva.

III. OBSTÁCULOS QUE SE OPONEN AL DESARROLLO ECONÓMICO

Transportes

El mal funcionamiento de los transportes en los países vecinos, a la vez que el costo elevado de los enlaces de los transportes con los puertos europeos y los mercados mundiales, se cuentan entre los principales obstáculos que se oponen al desarrollo económico.

En virtud de su posición geográfica, Checoslovaquia necesita tener acceso al mar con fletes razonables, a fin de incrementar el desarrollo de su comercio internacional.

La República checoslovaca siempre solió disfrutar de tarifas reducidas de transporte para el tránsito de sus mercancías por Alemania. En la actualidad, no rigen estas tarifas reducidas. Los fletes actuales para el tráfico a través de Alemania son bastante superiores a los que pagaba en la anteguerra. El Gobierno pone de relieve que representan un peso insoportable para el comercio exterior, especialmente si se tiene en cuenta que los pagos deben efectuarse en dólares.

El pillaje y la destrucción del material ferroviario rodante, así como de otros medios de transporte checoslovacos, dificultan el progreso económico. El Gobierno considera que es especialmente sensible la pérdida de vagones de carga y locomotoras que fueron confiscadas por Alemania y Hungría.

Insuficiencia de materias primas

Checoslovaquia seguirá dependiendo fundamentalmente de las importaciones de materias primas para sus industrias, principalmente la metalúrgica, química, cueros y pieles y la textil, si quiere poner en práctica el programa de desarrollo elaborado por el Gobierno.

Equipo

El Gobierno checoslovaco señala las destrucciones, la insuficiencia del mantenimiento y el haberse quedado anticuadas las instalaciones y equipo, tanto en la industria como en la agricultura.

Finanzas

El Gobierno checoslovaco considera como un obstáculo importante el agotamiento de las reservas de medios de pago para los países extranjeros, provocado por la requisita del oro del Banco Nacional de Checoslovaquia y por la no liquidación de las cuentas por Alemania.

También habrá que allanar las dificultades derivadas del aislamiento de la economía checoslovaca del progreso técnico del mundo durante la ocupación y la guerra, si se desea dar cima al plan del Gobierno dentro del plazo fijado.

IV. PLANES DE RECONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICOS

El Gobierno del Sr. Gottwald ha preparado un plan bienal para la reconstrucción económica del país y su rehabilitación, no sólo de las devastaciones de la guerra, sino también de los resultados de la desorganización sistemática de la economía, debidos a más de seis años y medio de ocupación alemana. El Gobierno piensa presentar este plan a la Asamblea Nacional Constituyente a fines del mes de octubre.

Todavía no se ha facilitado gran parte de la información fundamental indispensable para hacer un análisis. Por este motivo, la descripción del plan que se hace a continuación no es más que un resumen de los datos contenidos en una publicación oficial.

La idea básica del plan bienal consiste en aumentar la producción de bienes de capital y de consumo por encima de las cifras de la anteguerra, con el fin de lograr un incremento adecuado del nivel de vida de la población. Esta idea se aplica mediante programas de nacionalización de las empresas industriales básicas, reforma agraria y traslado y reasentamiento de grandes núcleos de la población. Fué concebida esencialmente como un remedio de urgencia aplicado a una economía debilitada y tiende a facilitar alimentos y empleo total a la población dentro del plazo más corto posible, más que a establecer una política consciente a largo plazo para reorientar la economía y armonizarla con la estructura modificada de Europa en la postguerra, o para obtener una completa coordinación con otros planes de recuperación nacional. El Gobierno considera que el plan es flexible en su esencia y adaptable a los cambios de las circunstancias.

Niveles de consumo

En vista de los objetivos expuestos con anterioridad, el Gobierno piensa elevar el nivel de consumo para conseguir un incremento apreciable en el nivel de vida de la población. El plan bienal toma en consideración el esperado descenso de la población. La meta señalada para el aumento general de la producción es del 10% sobre el volumen de la anteguerra, y de conformidad con las declaraciones oficiales del Gobierno checoslovaco, "no se espera que este aumento de la producción incremente nuestra participación en las exportaciones del comercio mundial por encima de las cifras que alcanzaba antes de la guerra".

El plan prevé que la amplia mecanización de la agricultura, aunque contrarrestada hasta cierto punto por la escasez de mano de obra, asegurará un suministro adecuado de artículos alimenticios básicos de producción nacional; en los casos necesarios, se complementarán con artículos alimenticios importados. El plan tiende a restablecer para finales de 1948 el nivel de producción agrícola que existía antes de la guerra, y presta especial atención a las medidas inmediatas para incrementar la producción nacional de carnes, productos lácteos, aceites y grasas, con objeto de atender las crecientes necesidades de ciertas clases de productos alimenticios. El plan no suministra información alguna sobre la magnitud que se espera tengan las importaciones de víveres.

El plan también tiende a ampliar la producción de bienes de consumo, tales como productos textiles, llantas, calzado y artículos de cuero. No se dispone de detalles para establecer el porcentaje de la producción total que se destinará al consumo nacional, salvo que el Gobierno proyecta exportar cantidades suficientes de estos productos manufacturados para cubrir el costo de las importaciones de materias primas¹.

El programa de construcción constituye uno de los capítulos principales del plan. No sólo tiende a la reparación de las viviendas dañadas por la guerra, sino que incluye la construcción de numerosos edificios en relación con el aumento de la electrificación, la mecanización y los métodos de producción en serie que se utilizarán tanto en la industria como en la agricultura, así como con la reparación y mejoramiento de las comunicaciones. El plan prevé la reparación para finales de 1948 de la mitad aproximadamente de los edificios que sufrieron daños (125.000), incluidos los daños causados en Eslovaquia, además de la inversión en construcciones de unos 100 millones de dólares, para cubrir las necesidades industriales del plan. Para este fin, la meta consiste en alcanzar para 1948 cuando menos, el nivel de producción de materiales de construcción que existía en la anteguerra, subsanándose la escasez de mano de obra con la mecanización de la industria y la intensificación de la producción en serie de unidades prefabricadas.

Objetivos de la producción en las industrias básicas

El plan concede una importancia predominante al desenvolvimiento de las industrias de bienes de producción así como de las productoras de energía. Además, existe el propósito de modificar la estructura de la producción de la anteguerra, de manera que se alejen las industrias de las regiones fronterizas occidentales, lo que traerá como consecuencia la industrialización de Eslovaquia. A pesar de los problemas que implica el traslado en masa de las industrias y la cuantiosa reducción en el número de trabajadores que resulta del desalojamiento de los alemanes sudetes y posiblemente de

¹ Todavía no se dispone de información relativa a la magnitud que se espera tengan las exportaciones de las industrias principales, ni el posible destino de las mismas. Véase la página 69 respecto a las cifras sobre importaciones.

algunos húngaros, a la vez que las consecuencias de la política de trabajo forzado impuesta por los alemanes a los trabajadores checoslovacos, el plan tiende a lograr, para fines de 1948, un promedio de aumento de 10% sobre la producción fabril de la anteguerra.

El esfuerzo principal se concentrará en la minería, la fundición de metales, la producción de energía y las industrias químicas y mecánicas, como se desprende del cuadro siguiente, en el que se indican los objetivos numéricos que se propone alcanzar el plan bienal.

OBJETIVO

Coefficiente Anual de Producción

| | Unidad | Cantidad | Índice de la anteguerra = 100 | Porcentaje de aumento sobre la producción actual |
|--------------------------|-----------|------------|-------------------------------|--|
| Antracita | toneladas | 16.700.000 | aproximadamente 100 | 17 |
| Lignito | toneladas | 23.900.000 | aproximadamente 133 | 21 |
| Hierro en lingotes | toneladas | 1.400.000 | más de 80 | 36 |
| Acero | toneladas | 2.200.000 | aproximadamente 95 | 38 |
| Electricidad | kws.-h. | 7.400.000 | 175 | 35 |
| Vagones de carga | unidades | 15.000 | más de 1.000 | 150 |
| Locomotoras | unidades | 290 | más de 400 | 100 |
| Tractores | unidades | 9.000 | 1.500 | 550 |
| Camiones | unidades | 10.600 | más de 350 | 370 |

Además, anualmente se construirán embarcaciones fluviales con un desplazamiento de 2.400 toneladas y maquinaria agrícola por valor de 22 millones de dólares (lo cual representa un aumento de 83% en relación con la producción actual). La fabricación de carburantes sintéticos se aumentará en un 69% respecto a la producción actual. Se espera que la producción de fosfatos alcance un total de 400.000 toneladas por año, en comparación con 287.000 toneladas en la anteguerra, y la de nitratos 300.000 toneladas, en comparación con 122.000 toneladas en la época anterior a la guerra. También se proyecta iniciar un amplio programa de reparaciones y mejoras en los enlaces ferroviarios con la URSS; incrementar los medios de transporte fluvial por el Elba, el Danubio y el Oder, y continuar los trabajos de construcción de un canal que una esos ríos juntamente con un programa para regular las corrientes, en relación con los proyectos para producir energía hidroeléctrica.

Aunque los miembros que integraron la misión investigadora señalaron que el aumento previsto del 10% en la industrias de mercaderías de consumo y la proyectada intensificación de las actividades de las industrias de bienes de producción quizá hiciesen superar ampliamente la cifra de 10% especificada en el plan, hasta ahora les ha sido imposible obtener la información complementaria indispensable para precisar este punto.

Mano de obra

El Gobierno checoslovaco calcula que en 1945 el número de los jóvenes que habían llegado a la edad de trabajar (14 años), que ha disminuído ininterrumpidamente, era 27% inferior al número correspondiente a 1935 y que este descenso continuará hasta 1950. Asimismo, calcula que de los 297.388 trabajadores agrícolas que se necesitan, sin incluir Eslovaquia, se registrará un déficit total de 223.526; y que de los 1.163.978 trabajadores industriales que son necesarios, habrá un déficit total de 112.603. Esta escasez es consecuencia del traslado de alemanes, y posiblemente de húngaros, del descenso de la tasa de natalidad y de la política de trabajo forzado impuesta por los alemanes. Asimismo, tendrá graves repercusiones la pérdida de cerca de dos millones de alemanes, especialmente en las industrias que requieren trabajadores muy calificados (los cuales tenían una producción estable antes de la guerra), tales como la industria minera, la industria del vidrio, la textil, la de porcelana, la de productos químicos y la de juguetes. El plan del Gobierno tiende a solucionar este problema principalmente por medio de la mecanización, del uso cada vez mayor de la energía eléctrica, de la producción en serie de mercaderías de consumo y bienes de producción esenciales, de la reeducación técnica y de la repatriación. Además, se está estudiando el empleo temporal de trabajadores de Italia y Bulgaria.

Inversiones

Como ya se ha indicado anteriormente, las inversiones se orientan principalmente a la expansión de las indus-

trias productoras de energía y a la fabricación de equipo industrial y construcción de edificios. Todavía no se dispone de información sobre el monto total previsto de las inversiones, ni sobre la distribución o proporción de la renta nacional que se habrá de destinar a estas inversiones.

Materias primas

Checoslovaquia seguirá dependiendo en gran parte de las importaciones de materias primas para su producción fabril, especialmente para la industria metalúrgica, la textil, la de productos químicos y la del cuero. El plan bienal prevé que estas industrias necesitarán durante el lapso 1946-1948, las siguientes importaciones anuales:

| | |
|------------------------------------|-----------------------------|
| Mineral de hierro | 1.100.000 toneladas |
| Cobre | 30.000 toneladas |
| Zinc | 20.000 toneladas |
| Aluminio | 10.000 toneladas |
| Estafío | 2.000 toneladas |
| Níquel | 1.500 toneladas |
| Piritas | 250.000 toneladas |
| Fosfatos clorurados | 190.000 toneladas |
| Azufre | 30.000 toneladas |
| Grasas y aceites | 70.000 toneladas |
| Resinas naturales | 8.000 toneladas |
| Sales de potasio | 85.000 toneladas |
| Salitre | 10.000 toneladas |
| Fosfatos | 90.000 toneladas |
| Petróleo crudo | 100.000 toneladas |
| Carbón | 400.000 toneladas |
| Cueros sin curtir | 28.500 toneladas |
| Pieles secas | 2.700.000 unidades |
| Productos curtientes | 10.165 toneladas |
| Colorantes a base de anilina | 150 toneladas |
| Grasas | 700 toneladas |
| Pigmentos | 35 toneladas |
| Caucho natural y sintético | 14.500 toneladas |
| Algodón | 47.000 toneladas |
| Lana | 11.000 toneladas |
| Yute y sisal (henequén) | 22.000 toneladas |
| Lino | 20.000 toneladas |
| Seda artificial | 6.000 toneladas |
| Colorantes | 100.000.000 coronas (valor) |
| Harinas panificables | 301.600 toneladas |
| Arroz | 30.000 toneladas |
| Hortalizas | 30.000 toneladas |
| Grasas | 101.000 toneladas |
| Carne | 34.200 toneladas |
| Pescado | 25.000 toneladas |
| Huevos | 260.000.000 unidades |
| Sal | 400.000 toneladas |
| Cacao en grano | 18.000 toneladas |
| Café | 12.000 toneladas |
| Forrajes | 250.000 toneladas |

Comercio exterior

El Gobierno ha señalado las dificultades con que se tropieza para apreciar la posición que ocupará el comercio exterior en el plan bienal, a causa del gran número de factores inciertos, muchos de los cuales están fuera del control de las autoridades checoslovacas. La futura posición económica de Alemania constituye un factor primordial. Además, la situación de la red interior de transportes de Europa tiene repercusiones directas sobre el volumen del comercio checoslovaco. La falta de reservas en divisas extranjeras influye directamente sobre las facilidades crediticias que pueden otorgar otros países para el resurgimiento del intercambio comercial.

Durante el primer año que siguió a la terminación de la guerra, Checoslovaquia concertó los siguientes arreglos crediticios con países extranjeros:

Crédito del Gobierno británico: 5 millones de libras esterlinas (mercancías procedentes de los países comprendidos dentro de la zona de influencia de la libra esterlina)

Crédito británico privado: 1 millón de libras.

Crédito del Gobierno canadiense: 19 millones de dólares canadienses (mercancías procedentes del Canadá).

Crédito del Gobierno sueco: 24 millones de coronas suecas.

Crédito del Gobierno estadounidense: 50 millones de dólares (compra de suministros sobrantes del Ejército norteamericano).

Banco de Exportación e Importación de los Estados Unidos: 20 millones de dólares (compra de algodón estadounidense).

El Gobierno checoslovaco considera que necesitará nuevos créditos extranjeros para financiar las importaciones, en especial las de materias primas, en el curso del período de reconstrucción. Por consiguiente, proyecta solicitar del Banco de Exportación e Importación un nuevo crédito de 50 a 55 millones de dólares, para la adquisición de materias primas esenciales, así como de equipo mecánico estadounidense. También tiene la intención de solicitar del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento un crédito a largo plazo por 350 millones de dólares, que destinará a la reconstrucción. El plan bienal no se encuentra todavía en una etapa suficientemente avanzada para que el Gobierno calcule con certidumbre las futuras necesidades crediticias de Checoslovaquia.

No se dispone de cifras sobre la importancia que reviste el comercio checoslovaco con la URSS, país con el que concluyó un Tratado comercial el 12 de abril de 1946, referente al suministro recíproco de mercaderías.

Recientemente se han negociado otros tratados comerciales con Francia, Bulgaria, Suecia, Turquía, Estados Unidos de América y Suiza. En la actualidad, está en vías de negociación un tratado comercial con Polonia.

La finalidad que persigue el Gobierno con el plan bienal consiste en mantener las exportaciones durante el año de 1947 lo más cerca posible de las cifras alcanzadas en 1937, pero, según se indicó con anterioridad, no se ha podido determinar con precisión la forma o la dirección que deberán adoptar estas exportaciones. De las declaraciones que se le hicieron a la misión investigadora se desprende que la pérdida sufrida en la capacidad de producción de algunas de las industrias de lujo que ocupan trabajadores muy calificados, debidas al traslado de alemanes, aunada a las barreras existentes en algunos países contra los artículos que no son de primera utilidad, pudiera traer como resultado que se dedicara mayor atención a los artículos más baratos que se producen en serie. Sin embargo, también se declaró que pudieran continuarse y aun incrementarse las exportaciones de las mercaderías de consumo de más precio y que quizá fuese posible satisfacer las necesidades de mano de obra calificada.

El Gobierno checoslovaco controla tanto el volumen como los precios del comercio de exportación e importación.

Situación de la balanza de pagos en 1947-1948

El Gobierno estima que será indispensable importar un considerable volumen de bienes de producción, pero no está en condiciones de facilitar datos exactos.

Se espera que surgirán graves dificultades en el comercio con países de moneda inconvertible. El problema que se presenta para lograr el equilibrio en la balanza de pagos es en esencia el mismo que el de conseguir el resurgimiento del comercio y, por lo tanto, depende de los mismos factores inciertos. El alza general del costo de los transportes y la necesidad de efectuar el pago en dólares en el tránsito por Alemania, se considera que constituyen serios obstáculos para el resurgimiento mencionado. Si se restituye al Gobierno checoslovaco el oro que reclama, es evidente que se modificarán mucho las necesidades crediticias de Checoslovaquia. Este hecho se aplicaría especialmente a la solicitud formulada por el Gobierno de este país para obtener del Banco Internacional un préstamo a largo plazo de 350 millones de dólares.

V. CONCLUSIONES

Parece ser que los problemas más destacados con que se enfrenta la República en el interior son la reconversión industrial de la guerra a la paz; la reparación de los daños infligidos por la ocupación y por la lucha y la reparación progresiva de las pérdidas causadas por falta de mantenimiento; y la adaptación de la economía a una escasez crítica de mano de obra, que es resultado, en parte, de los traslados de población y del trabajo forzado durante la contienda y, en parte, consecuencia de la pérdida de trabajadores calificados.

De conformidad con todas las pruebas recogidas, la misión investigadora estima que el pueblo checoslovaco ha demostrado notable resolución, ingenio e iniciativa para enfrentarse con estos problemas y resolverlos. Sin embargo, el Gobierno está preparando con cautela un vasto programa de recuperación, con una duración que no excederá de dos años.

En el exterior, el problema principal estriba esencialmente en el resurgimiento del comercio, puesto que la economía nacional depende en gran parte de una corriente adecuada de importaciones, en especial de materias primas para la industria. Aunque el Gobierno ha declarado que su objetivo es restablecer el volumen del comercio a un nivel comparable al que existía en 1937, todavía no es clara su línea de conducta sobre este punto, principalmente porque depende de numerosos factores que se encuentran fuera de su control; esta línea de conducta puede llegar a definirse con más precisión sólo cuando se aclare la situación económica de toda Europa en la postguerra.

En el resurgimiento comercial serían muy eficaces las medidas internacionales para ayudar a la recuperación de Checoslovaquia, pero para que estas medidas garanticen el éxito del plan adoptado por el Gobierno del Sr. Gottwald, se requerirá:

a) Dotar a toda Europa de medios de transporte abundantes, baratos y rápidos;

b) Siempre que sea necesario, conceder créditos para importar el equipo de capital y las materias primas indispensables;

c) Establecer una mayor libertad de comercio, eliminando las restricciones perjudiciales;

d) Resolver los problemas planteados por la escasez de divisas extranjeras y las restricciones monetarias.

En el campo nacional, la atenuación de la escasez de mano de obra que prevé el Gobierno checoslovaco pudiera constituir una forma fructífera de ayuda mediante el préstamo de trabajadores de otros países en donde exista un excedente de mano de obra, en unión de la rápida restitución de los bienes checoslovacos, siempre que sea posible comprobar que fueron arrebatados por las expoliaciones de los alemanes.

¹ Véase la página 71, párrafo 5.

En general, tomando en cuenta la información disponible y con referencia a las cuatro secciones de que consta el presente informe, la misión investigadora ha deducido las conclusiones siguientes:

a) Los problemas de reconstrucción con que se enfrenta la República checoslovaca en el campo económico se deben principalmente a la distorsión y explotación deliberada de la economía del país durante la ocupación, en beneficio del esfuerzo bélico del Gran Reich. Las consecuencias de esta ocupación son tan importantes, que al evaluar las repercusiones de la guerra sobre Checoslovaquia debe considerarse como un factor relativamente secundario la devastación material, que también fué importante.

b) Al apreciar el progreso económico logrado después de la guerra hay que tener presente que, en ciertos casos, (como, por ejemplo, en el de la gasolina sintética y del lignito), la capacidad de producción checoslovaca utilizable para fines pacíficos, se incrementó durante la contienda.

c) Las consecuencias del traslado de la población alemana revisten importancia por el efecto que ejercen sobre el ritmo de recuperación económica. Esta medida, que se justifica fundamentalmente por razones políticas y estratégicas, es probable que acentúe la escasez de mano de obra y disminuya temporalmente, mientras se efectúa la redistribución de la industria entre los distritos fronterizos y Eslovaquia, el rendimiento de ciertas industrias checoslovacas, que tradicionalmente se dedican a la exportación.

d) El fin declarado que persigue el plan de reconstrucción económica del Gobierno checoslovaco es principalmente elevar el nivel de la producción y del consumo nacionales.

RECOMENDACIONES FORMULADAS POR EL GOBIERNO CHECOSLOVACO EN RELACIÓN CON LA ASISTENCIA INTERNACIONAL

1. Transportes

a) Es menester asegurar el funcionamiento adecuado de los transportes en los países vecinos y rebajar el costo de las tarifas de transporte, que deben pagarse en la moneda del Estado interesado y no en dólares estadounidenses.

b) El Gobierno checoslovaco pide que se le devuelva el material rodante que le fué confiscado durante la guerra, especialmente 361 locomotoras que aun se encuentran fuera de las fronteras de la República.

2. Créditos

Checoslovaquia necesita los créditos indispensables para obtener moderno equipo mecánico de capital. El Gobierno calcula que para este fin requerirá un crédito inicial de 350 millones de dólares, otorgado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.

3. Suministro de equipo

Se sugiere que al estudiar la prioridad en el suministro de equipo mecánico, se tenga en cuenta que Checoslovaquia ocupa una posición industrial clave en Europa Central y que la mejoría de su situación económica constituirá un factor de suma importancia en la recuperación de toda Europa Central.

4. Suministro de materias primas

La economía checoslovaca depende en gran parte de que obtenga las importaciones de materias primas necesarias y, en vista de las razones aducidas en el párrafo 3, el país solicita que se le faciliten las asignaciones de materias primas en tiempo oportuno y en cantidad suficiente.

5. Oro

Para ayudar al Gobierno checoslovaco a remediar la disminución de las reservas de los medios de pago a países extranjeros, se sugiere que se restituya a Checoslovaquia todo el oro sustraído por los alemanes, el cual se calcula en 1.333.946.680,40 coronas de la anteguerra.

6. Reclamaciones contra Alemania

a) El Gobierno pide que se encuentre una solución al problema de las mercaderías que le fueron pagadas a Alemania antes de la contienda armada y que no fueron entregadas.

b) Asimismo, Checoslovaquia pide que se resuelvan las reclamaciones financieras contra las empresas privadas y personas físicas alemanas.

7. Intercambio de conocimientos científicos

Checoslovaquia ha padecido a causa de su aislamiento, durante la guerra, de todo progreso técnico; las medidas de cooperación internacional relativas al intercambio de información científica y técnica, así como de personal, le servirían de gran ayuda.

POLONIA

I. REPERCUSIONES DE LA GUERRA SOBRE LA ECONOMÍA NACIONAL

*Pérdidas de guerra y otros efectos directos e indirectos de la lucha y de la ocupación*¹

Con anterioridad al conflicto, la economía polaca era predominantemente agrícola; más del 60% de su población dependía directamente de la agricultura como fuente de renta. La producción agrícola del país sustentaba a una población de 35.000.000 de habitantes, a la vez que suministraba un excedente para exportación de cerca de 800.000 toneladas de cereales, 80.000 toneladas de productos animales y 75.000 toneladas de azúcar. La población industrial que en números redondos sumaba 1 millón de trabajadores industriales, estaba distribuida entre muchas industrias. Aparte de unos 100.000 obreros que trabajaban en las industrias extractivas (de cuyo número un 75% pertenecía a la industria del carbón), aproximadamente una tercera parte de los trabajadores industriales se repartía casi por igual entre la industria textil y la metalúrgica. Las industrias de conservas alimenticias, de la piedra, del vidrio y de la cerámica, así como la de la construcción, daban trabajo cada una de ellas a un número que oscilaba entre 50.000 y 100.000 obreros.

La economía de Polonia ha sido afectada tan gravemente por los resultados directos de las operaciones militares como por la ocupación y la explotación de los alemanes. El Gobierno polaco presentó información detallada sobre los efectos conmensurables de estos dos factores, a la vez que sobre las consecuencias menos tangibles y más perdurables de la guerra y de la ocupación. La misión encargada de estudiar Europa Oriental tuvo ocasión de observar de cerca las grandes destrucciones de las viviendas, los edificios públicos y los establecimientos industriales y comerciales, así como de los servicios públicos de Varsovia y Alta Silesia.

En función de los daños materiales, de las consecuencias de los muchos años de explotación alemana y de la insuficiencia general del mantenimiento de toda clase de equipo, pueden citarse algunas cifras significativas, que apenas sirven para indicar la magnitud que revisen las consecuencias directas e indirectas de la contienda.² El 68% de las viviendas de Varsovia sufrieron daños, lo cual representa una pérdida del 58% de su valor total. También fueron muy graves los daños sufridos por los antiguos territorios alemanes, que llegaron al 67% en los centros urbanos, lo que representa una pérdida del 23% de su valor total. Aunque no se dispone de cifras exactas y completas acerca del valor de las instalaciones industriales que fueron destruidas o averiadas, ni de las trasladadas por el enemigo para utilizarlas fuera de Polonia, el Gobierno polaco calcula que al terminar las hostilidades, dichas instalaciones industriales apenas representaban el 50% del equipo existente en el antiguo territorio polaco antes de la guerra; incluso en los antiguos territorios alemanes se calcula que se perdió el 20% aproximadamente del equipo con que se contaba en la anteguerra.

¹ Las pérdidas de guerra sólo se refieren a la destrucción directa y no se toman en cuenta ni la falta de mantenimiento ni la explotación ejercida por los alemanes.

² Todos los datos son cifras oficiales del Gobierno polaco.

rra. La misión investigadora tiene razones para creer que la capacidad industrial utilizable en la actualidad en estos territorios sólo es una fracción de la capacidad de antes de la guerra. Como indicación de las pérdidas sufridas por las industrias, el Gobierno polaco cita la cifra de 1.000 millones de dólares oro, en la que no incluye los factores de que representa el haberse quedado anticuadas y la falta de mantenimiento.

La cuantía de los daños y las otras consecuencias acarreadas por el conflicto varían considerablemente de una industria a otra. En apariencia, la industria de máquinas-herramientas ha sido la más duramente afectada, seguida por la de tejidos de lana, para la que las cifras oficiales polacas acusan una disminución de capacidad del 70% en comparación con la capacidad anterior a la guerra. Como se indicará más adelante, estos daños causados al sector industrial polaco se compensan en parte con la adquisición de los recursos en materias primas e instalaciones industriales de los antiguos territorios alemanes.

La economía agrícola de Polonia sufrió graves daños en el curso de las operaciones militares y como consecuencia de la política alemana de explotar los recursos de su suelo, ganado y trabajadores agrícolas. Se calcula que en la época de la liberación, el 25% de las granjas había quedado eliminado de la producción. El Gobierno polaco estima que las pérdidas totales experimentadas por la economía agrícola del país ascienden a 16.000 millones de zlotys de la anteguerra, que equivalen a 1.500 millones de dólares oro. Independientemente del efecto ejercido por muchos años de falta de abonos y carencia de implementos y maquinaria agrícola, la notable disminución del número de caballos de tiro, desde 3.200.000, que había en el año 1938 dentro de las actuales fronteras, hasta 1.400.000 en 1945 (o sea, una disminución del 55%), y el descenso del número de cabezas de ganado vacuno, que se aproxima al 65%, constituirán durante muchos años un obstáculo para la producción y el rendimiento.

Otra información relativa a las repercusiones de la contienda sobre la economía polaca, no menos significativa e importante se refiere al problema de la población. La misión investigadora quedó muy impresionada por la estimación que hizo sobre las pérdidas de vidas humanas sufridas por Polonia y por los efectos inmediatos, e incluso a largo plazo, que ejercerá sobre la situación económica y social del país la desorganización resultante de dichas pérdidas, y la migración forzada de una gran parte de la población polaca.

De los 35.100.000 habitantes que tenía Polonia dentro de sus fronteras de 1939, se calcula que 600.000 murieron a consecuencia de acciones directas de guerra. Esta cifra queda ampliamente superada por los muertos en ejecuciones, en la liquidación de los barrios judíos y en actos similares de terrorismo que ocasionaron la pérdida de 3.900.000 vidas. Otras 1.200.000 vidas polacas se perdieron en los campos de concentración y 200.000 personas más fallecieron como consecuencia del trabajo forzado excesivo. Así, pues, el enemigo dió muerte deliberadamente a 6.100.000 personas, cantidad que representa el 17% de la población polaca de la anteguerra.

El efecto de la migración en masa, tanto voluntaria como obligatoria, ocurrida durante los años 1939 a 1945, que afectó a 8.000.000 de personas, es probable que se deje sentir durante mucho tiempo y afecte gravemente la economía polaca durante un prolongado periodo de reajuste.

Modificaciones ocurridas en la economía polaca como consecuencia de las pérdidas y adquisiciones de territorio

El Acuerdo de Yalta de 1944 y el de Potsdam de 1945 introdujeron modificaciones de importancia en las fronteras de Polonia. Pasaron a la URSS cerca de 181.000 kilómetros cuadrados de territorio, predominantemente agrícola, mientras que se adquirieron a expensas de Alemania 104.000 kilómetros cuadrados, situados entre la línea del Oder y del Neisse Occidental y la vieja línea divisoria polaca, a más de una parte de Prusia Oriental. Antes de la guerra, la superficie adquirida en el occidente era más productiva, desde el punto de vista agrícola, que la porción oriental cedida a la URSS. Pero, lo que es más importante, la adquisición de los centros fabriles occiden-

tales, modificará eventualmente de modo absoluto la posición industrial de Polonia.

En función de los recursos en materias primas (basándose en los datos de 1937), la producción potencial de carbón de Polonia ha aumentado en casi un 80 %, la de coque en más del 150 %, la de lignito en un 400 %, la de zinc y plomo en casi un 150 % y la de mineral de hierro en un 5 %. En contraste con estos aumentos, la producción de petróleo crudo ha disminuido en dos terceras partes y ha perdido la totalidad de su producción de sales potásicas. En función de la producción de la anteguerra (que sólo tiene una significación parcial, debido a las distintas magnitudes de la destrucción y de la capacidad disponible en potencia), han añadido 425.000 toneladas de hierro en lingotes y 700.000 de acero. Sin embargo, como se indicará más adelante, el aprovechamiento de estos aumentos requerirá grandes trabajos de reconstrucción. No es necesario dar más detalles acerca de los aumentos en las instalaciones industriales de Polonia que resultan de la adquisición de los territorios que antes pertenecieran a Alemania, puesto que el efecto que ejercen habrá de apreciarse en relación con el plano polaco de reconstrucción económica, que abarca el periodo de 1946 a 1949.

II. PROGRESO ECONÓMICO ALCANZADO DESPUÉS DE LA LIBERACIÓN¹

En la fecha de la liberación, la vida económica de Polonia se encontraba virtualmente paralizada. Como se había movilizado la mano de obra de Polonia y una gran parte de su economía para lograr la liberación definitiva, y lo que restaba de los medios de transporte tuvo que emplearse exclusivamente para las operaciones militares, la reanudación de la vida económica sólo pudo progresar con bastante lentitud.

Transportes

De conformidad con las cifras oficiales polacas, cerca del 30 % de la red ferroviaria fué destruido o desmontado. Además, en la época de la liberación, no podía utilizarse una gran parte, ya que el Ejército rojo la había cambiado por vía ancha durante la guerra. Es indudable que la parálisis casi completa de la red de transportes, constituyó el obstáculo más serio durante la fase inicial del periodo de rehabilitación. La misión investigadora quedó muy impresionada por los ingeniosos medios empleados durante el último año, para proporcionar los servicios de transporte que se necesitaban con más urgencia.

Es posible darse una idea del formidable esfuerzo realizado, si se considera que en la fecha de la liberación estaba destruido el 70 % de los grandes puentes, que el 42 por ciento de las locomotoras fué destrozado o llevado a Alemania, y que el 92 % de los vagones de pasajeros y el 98 % de los vagones de carga que existían en la anteguerra ya no estaban a disposición de la red polaca de transporte. El 90 por ciento de los talleres ferroviarios quedó destruido. A principios de 1946, se había reparado casi el 75 % de los puentes pequeños destruidos y cerca del 60 % de los puentes de mayores dimensiones; aumentó el número de vagones de pasajeros de 900 a cerca de 3.400 y el de vagones de carga de 7.500 a más de 120.000. En realidad, el funcionamiento de la red ferroviaria ha hecho tales progresos que el volumen de vagones cargados en la actualidad ha alcanzado el nivel que tenía antes de la guerra.

Durante el primer año después de la liberación, la economía polaca tropezó con graves dificultades porque las instalaciones portuarias, así como los muelles y los puertos sobre el Vístula fueron destruidos en una proporción del 80 al 90 %. Esto hizo que resultase sumamente difícil recibir expediciones del extranjero y también explica en parte por qué la UNRRA no pudo enviar grandes cargamentos hasta principios de 1946. Aunque el número de camiones de carga con que contaba Polonia antes de la lucha era relativamente reducido, su desaparición total du-

¹ Siempre que se hacen comparaciones entre la situación de la anteguerra y de la postguerra en Polonia, las cifras de la época anterior a la guerra se refieren al territorio que tenía en aquella época y las de postguerra al territorio que se encuentra en la actualidad bajo administración polaca.

rante el conflicto vino a sumarse a las dificultades de transporte. Es evidente que el programa de la UNRRA para suministrar camiones de carga contribuyó mucho a mejorar la distribución de los productos esenciales de consumo. En la actualidad, el número de camiones de carga es mayor que antes de la guerra.

Agricultura

Como consecuencia de las grandes pérdidas de caballos de tiro y de maquinaria agrícola, así como de la imposibilidad de obtener en un principio las cantidades necesarias de simientes, la superficie cultivada en el año 1945 fué muy pequeña. Incluso teniendo en cuenta el descenso de la población en comparación con la de la anteguerra, la superficie cultivada por millar de habitantes en 1945, comparada con la de antes del conflicto, fué únicamente de 31 % para el trigo, de 63 % para el centeno y de 59 % para la cebada, o, lo que es lo mismo, un total de 56 % para todos los cereales. En lo que se refiere a las papas el producto alimenticio más importante después de los cereales, la superficie sembrada fué dos terceras partes menor que la de antes de la guerra. Además, la falta de abonos y de implementos agrícolas tuvo como resultado una disminución en el rendimiento, por lo que la cosecha de trigo por cada millar de habitantes apenas llegó al 25 % de la de 1938, la cosecha total de cereales al 46 % y la de papas al 60 %. Desde entonces se han realizado importantes progresos en la producción agrícola, gracias a las importaciones de suministros agrícolas tales como maquinaria, ganado vivo y simientes, efectuadas por la UNRRA.

El ritmo del progreso puede apreciarse mejor al saber que la superficie sembrada de trigo aumentó del 51 % de la anteguerra en 1945 al 74% en 1946; la superficie sembrada de centeno, del 70% al 96%; y la superficie sembrada de papas de 58% al 100%. En consecuencia, de acuerdo con los cálculos más recientes y juntamente con la mejoría del rendimiento, se espera que la cosecha de trigo aumente del 34% de la de antes de la guerra, en 1945, al 54% en 1946; la de centeno de 44% a 67%; la de cebada del 41% al 63%; y la de papas del 42% al 80%.¹

Sin embargo, es evidente que a pesar de los progresos logrados por la agricultura polaca, la situación alimenticia del país hubiese sido desesperada, a no ser por la ayuda facilitada por la UNRRA. Con los socorros de la UNRRA, la crisis alimenticia de 1946 fué dominada por completo, según las declaraciones de los funcionarios del Gobierno polaco.

Industrias importantes

La reanudación de la actividad industrial no sólo tropezó con los efectos de la destrucción en gran escala y con los largos años de mantenimiento insuficiente, sino, en igual o mayor grado, con la pérdida de la parte más productiva y experta de la mano de obra polaca, representada por los trabajadores, que murieron o fueron deportados. El mismo Gobierno polaco considera que los víveres, los transportes y la mano de obra constituyen los factores mínimos más importantes durante los primeros 18 meses de rehabilitación y reconstrucción. En numerosos sectores de la industria existía un grave desequilibrio entre las instalaciones y la mano de obra disponibles, especialmente entre las categorías de obreros calificados. La economía polaca se enfrentaba, y aun se enfrenta, con el problema de la reducida productividad, y en vista de la escasez de mano de obra entrenada y especializada, la economía de Polonia se ve ante la necesidad de adiestrar gradualmente a los trabajadores en oficios que le hacen falta con urgencia.

La orientación de la actividad industrial después de la liberación estuvo dictada en su mayor parte por las necesidades de la vida, a la vez que por la conveniencia de rehabilitar las industrias y las fábricas en donde la inversión más reducida conduciría al mayor aumento de la producción, y cuyo equipo podría repararse por medio de los recursos nacionales disponibles. Aun así, en la mayor

parte de las industrias el nivel de producción fué extremadamente bajo durante los primeros meses después de la liberación. En algunas industrias productoras de artículos de consumo, tales como las de tejidos de algodón, de azúcar, de papel, de cueros y de aceite, la producción en el mes de julio de 1945 apenas fué de un 7 a un 25% de la correspondiente a la anteguerra. Afortunadamente para la economía de Polonia, desde un principio fué posible reanudar la producción de carbón a un volumen relativamente satisfactorio. Hacia mediados de 1945, la producción de este mineral era un 70% del nivel de la anteguerra. Sin embargo, otras industrias de bienes de producción se encontraban casi en la misma situación que las de artículos de consumo. Por ejemplo, la producción de mineral de hierro apenas alcanzó el 11% de la cifra correspondiente a la anteguerra; la de productos de fundición llegó aproximadamente al 20%, mientras que la de la industria metalúrgica fué del 22% de la cifra de la anteguerra.

La situación general de la economía polaca en 1945 puede describirse mejor por la magnitud que se calcula tuvo la renta nacional que produjo Polonia. De acuerdo con los cálculos oficiales polacos, esta renta no excedió del 40% de la correspondiente a 1938. Hacia mediados de 1946, la renta nacional se había elevado a un 50% de la cifra correspondiente a la anteguerra. Sin embargo, este ritmo de mejoría quizá no sea significativo en su totalidad, puesto que oculta el marcado progreso realizado por algunas industrias importantes, y quizá sufra una influencia excesiva del lento ritmo de recuperación de las industrias de bienes de consumo, en donde aun existen obstáculos que se cree se superarán en breve, con lo que se conseguirá acelerar notablemente el ritmo total del progreso.

Es significativo que ya en el mes de mayo la producción de carbón excediese en un 16% de la lograda en 1937-1938, y en julio pudo observarse un nuevo aumento del 15% aproximadamente. La producción de hierro en lingotes correspondientes a mayo superó la de la anteguerra en un 25%. El número de vagones ferroviarios construidos fué más de diez veces mayor que la cifra de antes de la guerra; la producción de locomotoras, seis veces mayor; la de cables, cinco veces, e incluso la producción de cemento fué un 15% mayor, mientras que la de zapatos de cuero llegó al 34% (sólo en las fábricas) más que el volumen de la anteguerra. En comparación con estos incrementos, la producción de telas e hilazas de algodón sólo llega a la mitad aproximadamente de la cifra anterior a la guerra; la producción de papel al 60% y la de tejidos de lana al 35%.

Situación financiera, precios y salarios

El fin de la guerra encontró empobrecida a la gran masa de la población polaca, como consecuencia de las pérdidas financieras y de propiedades sufridas a causa de la lucha y de la ocupación. Debido a la escasez general de toda clase de artículos de consumo y a las grandes cantidades de moneda de ocupación que los alemanes pusieron en circulación, estaba latente una gran presión inflacionaria. A pesar de haberse rescatado la moneda de ocupación, el valor del zloty bajó en el mercado libre a menos de una ochentava parte del cambio de la anteguerra.

Parece ser que el Gobierno polaco ha adoptado las medidas más evidentes y eficaces para combatir la prolongación de las presiones inflacionarias. Independientemente de los esfuerzos para aumentar la producción de los artículos esenciales, era preciso que contuviera, como en efecto lo hizo, los aumentos excesivos del poder adquisitivo disponible, que sin duda hubiera provocado el alza de los precios, seguida por demandas justificadas de aumentos de sueldos y salarios. Por lo tanto, la renta de los consumidores se mantuvo en un nivel bajo fijando unos niveles de sueldos y salarios muy bajos. Simultáneamente se adoptaron medidas para absorber la parte de la reducida renta del consumidor para la que no existían mercancías a precios razonables.

Parece que una medida importante fué la de inducir al ahorro voluntario emitiendo un empréstito destinado a la reconstrucción. La misión investigadora no tuvo oportunidad para apreciar el efecto de las medidas de ahorro obligatorio, tales como cuotas y aumentos de las tasas fiscales impuestos a la población. Sin embargo, el Gobierno mismo ha hecho notar las dificultades administrativas que

¹ Estas cifras se refieren a la cosecha real de 1945 así como a la que se prevé para 1946, y no toman en cuenta el descenso de población.

plantea la aplicación de estas medidas teniendo en cuenta el reducido nivel de la renta nacional.

La política de salarios sólo es defendible mientras tienen éxito las medidas gubernamentales para mantener el nivel de precios correspondientemente bajo. El Gobierno parece haberse dado cuenta de la imposibilidad de reglamentar inmediatamente todo el sistema de precios, debido al suministro deficiente de numerosos productos. Como su preocupación principal es asegurar la subsistencia de la población dedicada a trabajos esenciales, se ha esforzado en mantener un nivel reducido de precios para las mercaderías esenciales de consumo y para distribuir las, por medio del racionamiento, entre estas categorías de la población polaca. Simultáneamente, se ha permitido la existencia legal de un "mercado libre" para la venta de los excedentes de artículos de consumo racionados y de los productos que revisten menor importancia para la economía del país. Como el Gobierno pretende ejercer un rígido control sobre la moneda en proporción al volumen de mercaderías disponibles, trata de eliminar gradualmente la diferencia entre los precios que rigen en el mercado libre y los precios bajo control. En otras palabras, se permite que los precios fijados suban lenta y gradualmente, mientras que se espera que los precios que rigen en el mercado libre bajen con más rapidez. Se considera que para fines de 1947 se habrá logrado unificar el nivel de precios. En 1947, quizá vuelva a presentarse el peligro de la inflación, en caso de que el abastecimiento de productos alimenticios sea insuficiente.

En lo que respecta a los bienes de producción, los esfuerzos gubernamentales tropezarán con menos dificultades, ya que se ha nacionalizado el sector industrial más importante de Polonia, y que el Gobierno ejerce el control automático sobre el volumen y orientación de las inversiones.

Obstáculos que se oponen al desarrollo económico

En el curso de la exposición que antecede acerca de los efectos de la guerra y de la situación actual de la economía, se han presentado más o menos implícitamente algunos de los obstáculos con que tropieza el mayor desarrollo económico. Sin embargo, quizá sea útil estudiar brevemente los principales tipos de dificultades y obstáculos que hay que modificar o eliminar si no se quiere demorar o impedir el mayor progreso de la vida económica polaca.

Ni los daños ni el hecho de haberse anticuado las instalaciones industriales explican por completo la situación. Por ahora resulta imposible apreciar el valor del equipo retirado por el enemigo y el grado en que la aplicación de los tratados de reparaciones permitirá que Polonia obtenga de Alemania parte de dicho equipo. Además, antes del Acuerdo de Potsdam y en virtud de un convenio concertado con el Gobierno polaco, se retiró una cantidad determinada de equipo bélico utilizable y se desconoce el efecto que ejercerá la combinación de estos factores sobre los recursos en equipo, especialmente en los territorios adquiridos de Alemania. El Gobierno polaco declaró que no se le había entregado ningún equipo industrial a cuenta de la parte que le corresponde en las reparaciones que percibirá de las zonas occidentales de ocupación el Gobierno de la URSS, y que las únicas reparaciones que recibe Polonia en la actualidad, tanto en materias primas como en equipo de capital, proceden de la zona soviética de ocupación. Aunque se han realizado grandes progresos en la reparación del equipo aun disponible, parece ser que los nuevos avances dependen de la posibilidad de reparar más equipo y en algunos casos aumentar las disponibilidades.

La necesidad de incrementar la capacidad de laminación de la industria siderúrgica es un ejemplo significativo. Sin tal aumento, quizá se demore mucho tiempo la aplicación del programa de transportes, así como de los programas de muchas otras industrias, que están subordinados a los planes de rehabilitación y reconstrucción, tales como la producción de maquinaria agrícola, de máquinas-herramientas y de la industria de la construcción. La misión investigadora hizo una observación análoga en relación con la inspección de la región minera de Alta Silesia. Parece ser que la mejoría de la productividad y de la calidad del trabajo depende de que se cuente con piezas de repuesto y con cierto equipo especializado.

En vista de la situación especial en que se encuentra la mano de obra, puede ser que este problema afecte en general a toda la economía polaca. Hay que superar gradualmente el hecho de que el equipo ha ido quedándose anticuado por espacio de seis o siete años, con objeto de incrementar la productividad y evitar la escasez de mano de obra que de otra forma se presentaría.

La grave situación de la mano de obra constituye un serio obstáculo tanto en la actualidad como a largo plazo. Conviene señalar que independientemente del citado efecto de la pérdida de vidas humanas, existen otros factores incidentales que necesariamente repercutirán de una manera desfavorable sobre la rapidez del progreso. Por ejemplo, la liquidación en gran escala de la población hebrea ha dejado virtualmente desorganizado el sistema de distribución, y a pesar de que las condiciones han mejorado, pueden transcurrir muchos años antes de que sea posible conseguir la reorientación y reorganización indispensables. Es evidente que se necesita tiempo para formar nuevo personal en los oficios especializados y todavía no está claro cuáles serán las repercusiones que ejerza la proporción desfavorable que existe entre el número de hombres y mujeres, proporción que en la actualidad ha llegado a ser de 120 mujeres por cada 100 hombres. Los efectos de los múltiples movimientos migratorios a que ha estado sujeta de una tercera parte a una mitad de la población han sido neutralizados en parte, pero sólo podrá obtenerse una solución cuando se hayan creado las condiciones de vida necesarias en los lugares donde se necesita más mano de obra. Hasta ese momento, es probable que la situación sanitaria sólo mejore de modo paulatino. Como ejemplo, puede decirse que el 20% de la población ha contraído tuberculosis.

En gran parte, Polonia parece decidida a utilizar plenamente sus propios recursos con objeto de solucionar la escasez de mano de obra. La expansión de la producción de máquinas-herramientas y al mismo tiempo mayor insistencia en el incremento de la producción de las industrias de bienes de consumo tan importantes como la textil y la de cueros son requisitos previos para poder suministrar a la población obrera esta clase de bienes esenciales de consumo utilizando los recursos nacionales.

Aunque en la actualidad el sistema ferroviario funciona un poco mejor que antes de la guerra, todavía queda mucho por hacer, no sólo en materia de nuevas reparaciones y ampliaciones de la red ferroviaria, sino también para mejorar las instalaciones portuarias y los transportes por agua y carretera.

Respecto a la agricultura, el aumento de la producción y del rendimiento dependen de la posibilidad de disponer de medios de tracción, ya sea bajo la forma de caballos de tiro o de tractores, y de incrementar el rendimiento utilizando una mayor cantidad de semillas de mejor calidad y empleando más abonos.

Como sucede en la mayoría de los países que estuvieron expuestos a los efectos directos de la guerra y de la ocupación alemana, al terminar el conflicto sus existencias en materias primas habían disminuido extraordinariamente. De acuerdo con las declaraciones del Gobierno polaco, las existencias que dejaron los alemanes se agotaron en el curso de unos meses. Aunque las expediciones de productos textiles y otras materias primas enviadas por la UNRRA sirvieron de gran ayuda para la industria polaca durante 1946, el Gobierno sabe que subsiste la necesidad de importar del extranjero numerosos tipos de materias primas. Esta cuestión de las importaciones y de las consiguientes repercusiones financieras, tendrá que estudiarse al analizar la situación en que se encuentra el comercio exterior de Polonia y las recomendaciones que ha sugerido el Gobierno de ese país.

III. PLANES DE RECONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICOS

Aunque el Gobierno de Polonia ha indicado que el programa de reconstrucción económica de cuatro años que abarca el período 1946-1949, y los principios generales del plan económico a largo plazo para el período 1950-1962 no estarán listos ni se presentarán al Parlamento antes de diciembre de 1946, ha publicado un esquema del plan

de cuatro años bastante útil y algunas observaciones de carácter general sobre el plan a largo plazo.

El plan de cuatro años tiene como propósito principal reparar los daños causados por la guerra y restablecer la economía del país a más o menos el nivel de antes de la guerra. Pero, se subraya que el logro de tal objetivo limitado no ha de interpretarse en el sentido de un esfuerzo rígido para restablecer la economía en la misma forma que tenía en la anteguerra. En realidad, son inevitables transformaciones profundas, y hasta son deseables, aunque no sea sino por estas dos razones fundamentales:

1. Las modificaciones territoriales y las repercusiones consiguientes sobre los recursos de materias primas y sus posibilidades de exportación.

2. Los efectos de la nacionalización de importantes sectores de la industria y la reforma agraria caracterizada por la participación de los grandes latifundios.

El plan de cuatro años concede prioridad a las actividades económicas que permitan superar obstáculos existentes o inminentes; es decir, dará preferencia a las tareas más productivas, que tienen como resultado poner en marcha las piezas de la maquinaria económica.

Propósito

Como el nivel de vida en Polonia antes de la guerra era bajo y las rentas nacionales en 1945 probablemente no pasaban del 40% de la cifra anterior a la guerra, el plan prevé un ritmo de incremento acelerado: de 8.500 millones de zlotys (al valor de antes de la guerra) en 1946, a 12.500.000.000 de zlotys en 1947, a 17.000 millones de zlotys en 1948 y 22.500.000.000 de zlotys en 1950, lo cual representaría un aumento de 22% con relación a 1938. El Gobierno estima que puede mantenerse este ritmo de aumento, siempre y cuando prevalezcan algunas de las condiciones supuestas y puedan ponerse en práctica las medidas previstas, ya que se espera un grado muy elevado de rendimiento por unidad de inversión. Durante este período, inversiones relativamente reducidas harán posible movilizar eficazmente los recursos de material y mano de obra en la agricultura, la industria y los servicios públicos.

Inversiones

El ritmo de inversiones en que se basa el plan ha sido calculado en función de las posibilidades del mercado nacional y la esperada contribución extranjera. Además, como el Gobierno desea obtener resultados rápidos durante los años iniciales del programa de reconstrucción, aunque sea a costa de un retardo en la mejoría del nivel de vida, se proyecta que la proporción de la renta nacional destinada a inversiones sea del 20% en 1946, 23% en 1947, 20% en 1948 y 19% en 1949, comparados con 15% en 1938. Se prevé que durante los años mencionados el 25% de las inversiones procederá del extranjero.

Resulta imposible apreciar hasta qué punto es factible este ritmo acelerado de inversiones. Si se le compara con el ritmo pasado, presente o futuro en ciertos países de la Europa occidental, el plan puede parecer ambicioso. Se reconoce, sin embargo, que la economía de Polonia tiene ante sí un problema de carácter único, a saber, una instalación industrial potencialmente grande y productiva, cuyo funcionamiento efectivo y eficaz exige reparaciones y renovación inmediatas. Parece que sólo una reducida

proporción del programa de inversiones consiste de equipo destinado a la expansión; en 1946, por ejemplo, únicamente el 7% de las inversiones pertenece a esta categoría.

Consumo

Aunque un ritmo tan acelerado de inversiones pueda obtenerse sólo a expensas de la proporción de la renta nacional destinada al consumo, no parece que el plan pese demasiado sobre el mejoramiento del nivel de vida. Como se ha reducido la población, se espera que a fines de 1947 la renta correspondiente a cada consumidor alcance el nivel que tenía en 1938, no obstante que para entonces la renta total estará 30% por debajo del nivel de la anteguerra. Sin duda, es muy conveniente tal propósito, tanto más si se toman en cuenta los largos años de consumo bajo y el agotamiento de los bienes de consumo al alcance de la gran masa de la población. Se espera que el consumo mejore aún más en 1948 y 1949, pero a un ritmo más lento que entre 1946 y 1948.

Agricultura e industria

El plan toma en cuenta el desequilibrio existente entre la agricultura y la industria, desequilibrio que está caracterizado por el hecho de que en 1938, el 60% de la población obtenía sus ingresos de la agricultura, pero le correspondía apenas el 39% de la renta nacional. Se calcula que en términos de la contribución que hacen a la producción agrícola, había un excedente de población rural de alrededor de 5.000.000 de personas; todavía en la actualidad de: 3.500.000. Se espera que con el mejoramiento de la eficiencia en la agricultura durante 1947-1949, 400.000 a 500.000 trabajadores, puedan transferirse a la industria, la cual los necesita con urgencia. Como el mejoramiento de la situación agrícola constituye un proceso lento, el plan atinadamente se propone un objetivo modesto; la producción agrícola deberá alcanzar en 1949 el 73% del nivel de 1938, o sea, el 110% si se considera sobre una base *per capita*.

Por otra parte, la producción industrial total al final del plan de cuatro años deberá ser igual al 143% de la obtenida en 1938, es decir, al 215%, según la base *per capita*. Con esto se pone también en evidencia la importancia creciente que el sector industrial de la economía ha de jugar aún antes de iniciarse el plan a largo plazo.

Pero, esta cifra sobre la producción industrial total, obscurece otro rasgo significativo del plan, esto es, que la expansión de la producción será mucho más rápida en las industrias de bienes de capital que en las industrias de bienes de consumo. Se espera que para 1949 las primeras sobrepasen en 66% el nivel de 1938, en tanto que las segundas estarán todavía 17% debajo del nivel de 1938, aunque ligeramente superior al nivel de este año sobre la base *per capita*. Esta diferencia de desarrollo se explica, sobre todo, por el ritmo acelerado de las inversiones, las que incluyen reparaciones y construcción parcial de edificios industriales y residenciales. Asimismo, constituye un reconocimiento de las transformaciones de la estructura industrial y de las crecientes dificultades previstas en la esfera de los bienes de consumo, a causa de su dependencia de las importaciones de materias primas.

El cuadro reproducido más adelante es un resumen de las previsiones de la producción, según como hasta ahora se han expuesto en el plan de cuatro años.

CALCULOS DE PRODUCCION

| | 1938 | 1946 | 1947 | 1948 | 1949 | 1950 |
|--------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|------|
| Carbón (miles de toneladas) | 38,1 | 46 | 60 | 70 | 80 | 100 |
| Acero (miles de toneladas) | 1.400 | 1.100 | 1.400 | 1.750 | 2.000 | |
| Locomotoras (unidades) | 28 | 157 | 220 | 270 | 300 | |
| Vagones de carga (unidades) . . . | 569 | 7.074 | 10.600 | 13.800 | 14.800 | |
| Máquinas-herramientas (unidades) | 4.536 | 2.744 | 4.050 | 6.100 | 6.500 | |
| Tejidos de algodón (miles de metros) | 400.000 | 208.000 | 300.000 | 340.000 | 400.000 | |
| Tejidos de lana (miles de metros) | 40.000 | 20.000 | 32.000 | 45.000 | 60.000 | |

Actualmente el Gobierno de Polonia prepara un plan económico a largo plazo que abarcará un período de doce a quince años, después de 1950, cuando terminará el período de reconstrucción. Este plan comprende la primera etapa de la reconstrucción estructural de la economía de Polonia, mediante el empleo total del excedente de mano de obra en las industrias y los servicios públicos.

El número de personas que trabaja actualmente en la agricultura asciende a cerca de 55% de la población total (60% en 1938). Una vez realizadas todas las reformas agrarias propuestas, la dimensión media de las granjas será de aproximadamente 10 hectáreas (entre 24 y 25 acres). Como la superficie de las tierras laborables se eleva a cerca de 16.000.000 de hectáreas, esto permitirá que se establezcan 1.600.000 granjas. En estas condiciones, el número máximo razonable de personas empleadas en la agricultura oscilará entre 8.000.000 y 9.000.000 incluso las dedicadas al cultivo de hortalizas y la pesca. El exceso de población agrícola ascenderá, por lo tanto, a unos 4.000.000 de personas; además, el crecimiento natural de la población durante un período de 12 años, hará aumentar la población actual de 24.000.000 a, cuando menos, 27.000.000 de habitantes. En esta forma, durante el período del plan a largo plazo, aumentará en cerca de 7 millones el número de personas empleadas en la industria y los servicios públicos; si la mitad de este número se ocupa en la industria, el número de los obreros activos que trabajarían en la industria aumentaría en cerca de 1.500.000, es decir, su número se duplicaría en comparación con 1950.¹

Por consiguiente, al terminar el plan, aproximadamente el 35% de la población trabajará en la agricultura, en tanto que el 65% de la población total se dedicará a otras ocupaciones.

Resulta evidente que una transformación tan notable y necesaria de la estructura económica realizada en un período relativamente corto, habrá de exigir inversiones en gran escala en la industria y los servicios, e, igualmente, en la agricultura, a fin de permitir se intensifique la producción agrícola.

Los medios de poner en práctica estos planes son actualmente objeto de estudio por parte del Gobierno de Polonia.

IV. COMERCIO EXTERIOR Y BALANZA DE PAGOS

El Gobierno de Polonia presentó informes detallados sobre cómo preveía la situación del comercio exterior del país, y su balanza de pagos para los años de 1947, 1948 y 1949.

La guerra dejó a Polonia en una situación precaria con respecto a sus recursos en oro y divisas extranjeras. Principalmente por este motivo, la UNRRA ayudó a Polonia en 1945 y, particularmente, en 1946. Puede apreciarse la cuantía de las importaciones de la UNRRA si se considera que, por ejemplo, durante el primer trimestre de 1946, ascendieron a tres veces y media el monto total de las importaciones a Polonia de otras procedencias.

La modificación de la estructura de la economía polaca y la necesidad de rehabilitar una parte considerable de su industria y de sus medios de transporte traen consigo mutaciones fundamentales de la estructura del comercio exterior del país, en relación con el período anterior a la guerra.

A pesar de que el plan de reconstrucción de cuatro años tiende a frenar el desarrollo de las industrias de bienes de consumo — en parte porque dependen de las materias primas importadas — durante los próximos tres años las necesidades de importación de Polonia sobrepasarán sus posibilidades de exportación.

Sólo el programa de inversiones, que dependerá de las importaciones en una proporción de 25%, se espera que exija, durante los próximos tres años, importaciones que, al nivel actual de precios, representan cerca de 800 millones de dólares. La misión investigadora no ha estado en condiciones de valorizar dicha partida ni de determinar

la posibilidad de obtener las mercancías en el mercado, aparte de las posibilidades financieras. Dichas importaciones comprenden, principalmente, instalaciones de fuerza motriz y aparatos eléctricos, máquinas-herramientas, equipo de transportes, maquinaria para construcciones, maquinaria agrícola y equipo veterinario y para laboratorios.

Se calcula que en 1947 la balanza de pagos comprenderá en la cuenta del pasivo: importaciones de artículos alimenticios por valor de 132.000.000 de dólares, importaciones de suministros agrícolas por valor de 38.000.000 de dólares, de materias primas por valor de 223.000.000 de dólares y de productos de consumo diversos por valor de 7.000.000 de dólares; total: 400.000.000 de dólares, más equipo de capital por valor de 80.000.000 de dólares, o sea, un total general de 480.000.000 de dólares.

Las exportaciones durante 1947 se estiman en 298 millones de dólares, con lo que el déficit del comercio externo se elevará a 182.000.000 de dólares. Como el destino de las exportaciones hará imposible obtener las divisas extranjeras necesarias para pagar las importaciones procedentes de países de moneda fuerte, el déficit del comercio exterior no da la cifra exacta de los créditos indispensables para cubrir todas las necesidades de importación. Además, habrá que pagar al contado equipo que no será entregado sino años más tarde, e igualmente fletes y otros cargos que importan aproximadamente 56 millones de dólares; con la adición por estos motivos de 196.000.000 de dólares, el déficit se elevará a 378.000.000 de dólares; deducidos 30.000.000 de dólares de partidas acreedoras, quedará un déficit neto de cerca de 350 millones de dólares.

El cuadro siguiente ofrece los detalles de las importaciones de Polonia, previstas para 1947:

IMPORTACIONES MÍNIMAS NECESARIAS

| | <i>(Millones de dólares)</i> |
|---|------------------------------|
| <i>Productos alimenticios</i> | |
| Cereales | 32,5 |
| Legumbres | 3,1 |
| Leche | 18 |
| Carne | 43 |
| Pescado | 9 |
| Grasas | 23,25 |
| Otros productos | 3,15 |
| <i>Total</i> | 132 |
| <i>Agricultura</i> | |
| Caballos | 22,5 |
| Vacas | 0 |
| Sementales | 2 |
| Productos medicinales e instrumentos veterinarios | 2 |
| Instalaciones agrícolas | 2 |
| Tractores y maquinarias | 7,5 |
| Equipo de pesca en agua dulce | 1 |
| Otras herramientas y maquinarias | 0 |
| Equipo de laboratorio | 1 |
| <i>Total</i> | 38 |
| <i>Materias primas</i> | |
| Algodón | 32 |
| Lana | 35 |
| Fibras | 20 |
| Cuero | 11 |
| Caucho | 5 |
| Pulpa de madera para papel | 5 |
| Minerales, metales ferrosos y no ferrosos | 35 |
| Combustibles líquidos | 20 |
| Materias primas químicas | 40 |
| Productos para curtir pieles | 2 |
| Grasas | 5 |
| Madera | 3 |
| Productos secundarios | 10 |
| <i>Total</i> | 223 |

¹ Teniendo en cuenta que el 45% de la población industrial es activo.

| <i>Equipo de capital</i> | (millones en dólares) |
|---|--------------------------|
| Energía eléctrica | 10 |
| Máquinas-herramientas | 10 |
| Máquinas industriales y agrícolas | 20 |
| Material de transportes | 10 |
| Equipo de telecomunicaciones | 5 |
| Instalaciones portuarias | 15 |
| Equipo para construcciones | 10 |
| <i>Total</i> | 80 |
| TOTAL GENERAL .. | 473 |

A fin de mostrar las cantidades de algunos de los víveres y materias primas importantes comprendidos en este programa de importación se incluye el cuadro siguiente con una lista de artículos escogidos:

| | 1947 | 1948 | 1949 |
|-------------------------|-------------|---------|---------|
| | (toneladas) | | |
| Algodón | 83.000 | 85.000 | 100.000 |
| Lana | 30.000 | 40.000 | 54.000 |
| Yute | 12.000 | 14.000 | 16.000 |
| Tanino | 5.000 | 6.500 | 8.500 |
| Pieles sin curtir | 21.000 | 28.500 | 36.000 |
| Estaño | 1.000 | 1.100 | 1.200 |
| Aluminio | 1.160 | 1.030 | 1.270 |
| Cobre | 4.700 | 7.190 | 12.000 |
| Combustibles líquidos | 515.000 | 615.000 | 590.000 |
| Cereales | 500.000 | | |
| Legumbres | 200.000 | | |
| Carne | 65.000 | | |
| Pescado | 52.000 | | |
| Grasas | 70.000 | | |
| Leche (litros) | 136.000.000 | | |

Según se dijo antes, la misión investigadora no tuvo oportunidad de analizar estas cifras y, en su concepto, si acaso se pide a la Subcomisión una apreciación al respecto, tendría que efectuar un estudio más profundo. La misión desea señalar en el caso, particularmente, de las necesidades de importar productos alimenticios, no se vé con claridad si las necesidades de cereales se han calculado sobre la base de las estimaciones de las cosechas de mediados de junio o de mediados de julio; en el primer caso, las estimaciones serían elevadas, puesto que las previsiones para la cosecha de julio son más favorables.

Los 298.000.000 de dólares de las exportaciones totales se descomponen en la forma siguiente:

| | (millones de dólares) |
|----------------------------------|-----------------------|
| Carbón | 200 |
| Metales no ferrosos | 12 |
| Hierro y acero | 20 |
| Textiles | 21 |
| Productos químicos, vidrio | 25 |
| Varios | 20 |
| <i>Total</i> | 298 |

El Gobierno de Polonia calcula sus importaciones de la manera siguiente (en millones de dólares):

| | 1948 | 1949 |
|------------------------------|------|------|
| Productos alimenticios | 20 | 10 |
| Materias primas | 300 | 350 |
| Bienes de capital | 275 | 315 |
| <i>Total</i> | 595 | 675 |

Se espera que las exportaciones asciendan a las cifras siguientes:

| | 1948 | 1949 |
|---------------------------|------|------|
| Carbón | 280 | 350 |
| Otras exportaciones | 120 | 135 |
| <i>Total</i> | 400 | 485 |

El Gobierno de Polonia se da cuenta de las dificultades que podrían presentarse para la balanza de pagos en caso de que la dirección de las exportaciones no produzca los medios para comprar a los países de moneda fuerte, las

importaciones necesarias. Así, por ejemplo, es de suponerse que el grueso de las exportaciones de carbón estarían destinadas a la RSS de Ucrania, a la RSS de Bielorrusia, los países escandinavos y la cuenca del Danubio, países que, en general, no se hallan en condiciones de suministrar la mayor parte de los artículos previstos en el plan de importaciones. De las cifras de las importaciones y exportaciones, en consecuencia, aun después de efectuado el ajuste que considere las partidas invisibles, no puede deducirse directamente el déficit neto, año tras año, o el déficit total correspondiente a los tres años.

El Gobierno de Polonia, en las recomendaciones que hizo a la Subcomisión y que se insertan más adelante, expone la cuantía del déficit y propone modos de combatirlo. Como no compete a la misión investigadora emitir juicio ya sea sobre la cuantía declarada del déficit o sobre los medios de hacerle frente, es preciso referirse a las recomendaciones del Gobierno de Polonia.

Vale la pena señalar que aunque el Gobierno polaco menciona la necesidad de continuar el control sobre las importaciones, hace notar enérgicamente que no ha establecido ni se propone establecer un monopolio sobre el comercio exterior y que las licencias de importación perderán su carácter de "medidas de economía dirigida", es decir, que tan pronto como pueda instituirse la libertad de comercio multilateral, se limitarán las importaciones teniendo en cuenta únicamente el grado en que son esenciales; pero para las compras se considerarán las ofertas más atractivas.

V. CONCLUSIONES

La misión investigadora cree que el extenso grado de destrucción y los efectos de la explotación alemana, son los factores que dominan la situación económica actual de Polonia. Y aunque el Gobierno de Polonia ha estudiado la magnitud y las repercusiones de tales factores, según se ha indicado en el cuerpo del presente informe, todavía no ha podido determinar por entero el grado de destrucción, y explotación y otras consecuencias de las operaciones militares y de la ocupación.

De acuerdo con la información suministrada por el Gobierno de Polonia, se han logrado progresos notables en la rehabilitación de la economía partiendo del nivel excesivamente bajo que imperaba después de la liberación. Los planes del Gobierno para 1947-1949, y años posteriores prevén una concentración mayor en la tarea de reparar los efectos de la guerra, elevar el nivel de vida de la población y adaptar, al mismo tiempo, la economía nacional a los cambios ocurridos en la situación nacional e internacional de Polonia a partir de 1939. Muchos de los impedimentos y obstrucciones que impiden un progreso rápido pueden ser allanados en gran parte con los esfuerzos de la misma Polonia. Entre los más importantes, se cuentan los transportes, la mano de obra y los problemas demográficos generales resultantes de pérdidas de vidas, migraciones, desnutrición y las malas condiciones de salud de una gran parte de la población. Los recursos que posee Polonia dentro de sus fronteras actuales, permitirán que realice la mayor parte del programa de rehabilitación y reconstrucción, gracias a sus propios esfuerzos. Empero, ciertos problemas no pueden resolverse sino mediante cuantiosas importaciones del extranjero.

Rebasa las atribuciones y competencia de la misión investigadora determinar hasta qué punto es consistente y factible este programa y, por lo tanto, la magnitud de la ayuda exterior a que se refieren las recomendaciones del Gobierno polaco.

La misión investigadora opina, y está segura, de que para ejecutar íntegramente el programa de rehabilitación y reconstrucción del Gobierno, descrito en el presente informe, será necesaria la ayuda extranjera.

RECOMENDACIONES DE LA DELEGACIÓN DE POLONIA

1. Como hay la intención de terminar las actividades de la UNRRA en 1946, será necesario crear en 1947 instituciones especiales o que las instituciones ya existentes se encarguen de todos los trabajos de socorro a los países más devastados.

El Gobierno polaco estima como particularmente necesario que todos los problemas de socorro relativos a la alimentación, la rehabilitación de la agricultura y la salud pública (en particular, el socorro a la infancia) se concentren en un organismo creado especialmente para ese fin, el cual estaría encargado de todas las compras y entregas referentes a las actividades de socorro y disfrutaría del derecho de prioridad en la adquisición de mercancías que escasean en el mercado mundial.

2. En caso de que tal socorro, con su limitado alcance, no pudiera realizarlo el organismo internacional designado para el objeto, se plantearía el problema de abrir créditos especiales para financiar esas importaciones durante 1947. Los créditos extranjeros otorgados a Polonia durante el periodo de rehabilitación, deberían abarcar, en principio, los créditos destinados a la importación de bienes de capital ya que estas importaciones no las puede compensar Polonia con sus exportaciones.

Sin embargo, durante 1947, se producirá un déficit adicional considerable de índole provisional, a causa de las importaciones de bienes de consumo: productos alimenticios e importaciones para satisfacer necesidades de la educación, la salud pública y la agricultura. Este déficit es de carácter temporal, ya que el incremento de la producción nacional hará posible suprimir, en años posteriores, este grupo de importaciones de bienes de consumo (siempre y cuando se disponga de créditos suficientes para las importaciones de materias primas y bienes de capital). Pero, hay que señalar que aun cuando haya importaciones suficientes de materias primas y de bienes de capital, si no se pueden cubrir en 1947 las importaciones de bienes de consumo, se frenará el proceso de recuperación económica de Polonia en grado tal que se hará indispensable, por años, en el futuro, la ayuda internacional para satisfacer las necesidades del consumo.

El Gobierno de Polonia estima necesario que se otorgue a este país un crédito a largo plazo por 150.000.000 de dólares, en forma de un empréstito de estabilización, a fin de financiar las importaciones de bienes de consumo durante 1947 (incluso de los gastos de transporte). Los países devastados deberían tener prioridad en la compra de mercancías que escasean en el mercado mundial. Y las partidas iniciales del empréstito de estabilización debería entregarse a principios del último trimestre de 1946.

Por las circunstancias expuestas, el Gobierno polaco considera necesario recomendar a las Naciones Unidas que tomen medidas inmediatas para obtener créditos especiales a largo plazo que permitan a los países más devastados cubrir durante 1947 las importaciones indispensables de bienes de consumo.

3. Es particularmente crítica la situación de los países más devastados con respecto a su demanda de bienes de capital. La ayuda de la UNRRA satisface sólo muy escasamente las necesidades relativas a la recuperación económica de dichos países.

Los países que contaban, al menos, con algunas posibilidades limitadas de efectuar pagos al contado pudieron hacer anticipos a los productores de bienes de capital, y se aseguraron así prioridad en los suministros, cuando todavía no se contaba con créditos internacionales.

Otros países, desprovistos de esos modestos recursos e incapaces de hacer pagos en efectivo a cuenta de pedidos hechos, se vieron en la situación extremadamente difícil de tener que esperar créditos extranjeros. Esta situación es particularmente difícil respecto a bienes de capital que requieren un largo proceso de fabricación (dos o tres años). Demora en colocar el pedido significa demora en la entrega, y esta demora, que significa el aplazamiento automático de la prioridad, es de duración desproporcionadamente larga. Estas circunstancias agravan considerablemente la situación en la mayoría de los países devastados.

Para el segundo semestre de 1946, Polonia necesita créditos para inversiones a largo plazo por, aproximadamente, 30.000.000 de dólares.

En vista de lo anterior, el Gobierno polaco considera conveniente que las Naciones Unidas faciliten concesiones de créditos a los países más devastados, créditos que em-

plearán éstos para efectuar anticipos a cuenta de pedidos de bienes de capital.

4. La realización del plan de recuperación económica de Polonia no podrá llevarse a efecto si se carece de las importaciones mínimas de materias primas y bienes de capital. Hay que tener presente que el desarrollo económico ulterior permitirá al país cubrir todas sus necesidades de importaciones de bienes de consumo y de materias primas por medio de sus exportaciones. Pero, aun después de transcurrido el periodo de reconstrucción económica del país, es decir, con posterioridad a 1950, tendrán que cubrirse las importaciones de bienes de capital mediante créditos. El plan de recuperación económica prevé que las inversiones, calculadas, en conjunto, en cerca de 10.000.000.000 de zlotys (a su valor en 1938), serán cubiertas, aproximadamente, con capital nacional el 75% y con capital extranjero el 25%.

El análisis de los planes de producción e inversiones para el periodo de reconstrucción económica (1946-1949), permite determinar el valor total de las necesidades de materias primas y bienes de capital, los que podrán producirse en el país y los que habrá que importar. Tomando en cuenta las exportaciones posibles de Polonia durante el mismo periodo se puede determinar con exactitud el déficit mínimo de la balanza comercial como resultado de las importaciones de materias primas y bienes de capital. Durante el último año del plan de rehabilitación, las importaciones de materias primas serán cubiertas con las exportaciones. De acuerdo con el plan, las importaciones para inversiones ascienden a aproximadamente 800.000.000 de dólares, de los cuales cerca de 200.000.000 de dólares serán cubiertos con las reparaciones y los créditos a plazo medio. De modo que, el mínimo de los créditos indispensables para tal fin ascenderá durante el periodo de la recuperación económica, aproximadamente a 600.000.000 de dólares, sin incluir el costo de los transportes. Este cálculo a) no comprende créditos ya otorgados; b) se hizo suponiendo que las reparaciones alemanas se pagarían con arreglo a los planes previstos; c) se hizo sobre la base del nivel de precios vigente en los Estados Unidos de América con anterioridad al 1° de mayo de 1946.

En estas condiciones, el Gobierno polaco considera que la disposición de una cantidad adecuada de créditos a largo plazo para el financiamiento de las importaciones de bienes de capital, constituye requisito principal y básico para llevar a cabo el plan de recuperación económica de los países más devastados.

5. Además de conceder créditos generales para fines de rehabilitación a los diversos países afectados por la guerra, sería conveniente examinar las posibilidades de una ayuda organizada que efectuara inversiones de importancia internacional como contribución al desarrollo económico de diversos países; por ejemplo, la construcción de un canal entre el Oder y el Danubio y vías de navegación interior para el tránsito este-oeste y norte-sur.

Sin duda, la mayoría de estas inversiones no será financiada con los recursos propios de los países en donde se realice, ya que no puede serlo. Naturalmente, no se da preferencia a inversiones de esa especie sobre las locales, debido a su elevado costo y a los reducidos beneficios directos que producen. La situación es especialmente difícil en los países más devastados, imposibilitados de efectuar tales inversiones a largo plazo, porque sus recursos propios son muy limitados y es incierta la magnitud de la ayuda internacional para fines de rehabilitación.

Consideradas las circunstancias, el Gobierno de Polonia estima conveniente que los organismos competentes de las Naciones Unidas tomen medidas inmediatas encaminadas a organizar la ayuda internacional a los países más devastados en lo concerniente a las inversiones esenciales de interés internacional.

6. Es de preverse que las dificultades relacionadas con la situación de los países devastados de Europa, no se resolverán de inmediato, y que se requerirá la cooperación constante de las Naciones Unidas. La Subcomisión Provisional para la Reconstrucción Económica de las Regiones Devastadas, designada para estudiar la situación, no logrará lo que se espera de ella, a menos de que no se limite a presentar simplemente recomendaciones; además

deberá observar cómo evoluciona la situación y cómo se cumplen sus recomendaciones.

Por lo tanto, el Gobierno de Polonia estima conveniente que a iniciativa del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas se constituya un Consejo Económico Europeo, en el cual estarían representados todos los países europeos, los Miembros de las Naciones Unidas y los países que ocupan Alemania. Su sede se establecería en algún país europeo, y actuaría a título consultivo en los asuntos siguientes:

- a) El problema de reconstrucción de los países devastados;
- b) La coordinación de las actividades en Europa de los organismos especiales provisionales;
- c) La coordinación de la recuperación económica de Europa.

REPUBLICA SOCIALISTA SOVIETICA DE UCRANIA¹

I. REPERCUSIONES DE LA GUERRA SOBRE LA ECONOMÍA

Los daños a la propiedad producidos por la guerra en Ucrania se estiman en 285.000.000.000 de rublos, tomando como base los precios oficiales de 1941.

El cuadro siguiente, presentado a la Subcomisión por el representante de la RSS de Ucrania especifica los detalles de los daños sufridos por este país como resultado de la ocupación por los invasores nazis. Los datos se basan en manifestaciones de las granjas colectivas y de diversas empresas e instituciones públicas, benéficas y estatales:

Pérdidas sufridas por la población (en millones)

| | |
|--|-----|
| Población civil: muertos y torturados | 4,5 |
| Prisioneros de guerra muertos y torturados .. | 1,3 |
| Ciudadanos soviéticos deportados a Alemania como trabajadores forzados | 2 |
| Personas sin hogar | 10 |

Destrucciones e incendios

| | |
|-----------------------------|-----------|
| Pueblos | 714 |
| Aldeas o poblados | 28.000 |
| Casas particulares | 2.000.000 |
| Otros edificios | 540.000 |
| Empresas industriales | 16.150 |

Material destruido o sacado del país

| | |
|--|---------|
| Motores eléctricos | 127.800 |
| Máquinas para la elaboración de metales .. | 81.600 |
| Locomotoras eléctricas | 2.442 |
| Máquinas para extraer carbón | 2.512 |
| Martillos neumáticos para minas de carbón .. | 13.053 |
| Bombas, compresoras y ventiladores .. | 38.872 |
| Altos hornos | 47 |
| Fundiciones de acero | 117 |
| Laminadoras | 135 |
| Vías férreas | 29.800 |
| Estaciones ferroviarias | 1.916 |
| Oficinas postales y telegráficas | 14.000 |
| Hospitales | 18.000 |
| Escuelas, escuelas técnicas y universidades .. | 32.930 |
| Bibliotecas | 19.200 |
| Granjas colectivas | 27.200 |
| Explotaciones agrícolas gubernamentales .. | 872 |
| Estaciones de suministro de máquinas y tractores | 1.300 |
| Minas de carbón ¹ | 882 |

Animales domésticos robados o sacrificados

| | |
|-----------------------|------------|
| Ganado bovino | 7.594.000 |
| Caballos | 3.311.000 |
| Ovejas y cabras | 7.317.000 |
| Aves de corral | 59.297.000 |
| Cerdos | 9.333.000 |

Las cifras precedentes no comprenden la totalidad de los daños causados a Ucrania por los invasores nazis; representan sólo los daños reales, resultado directo de la destrucción.

¹ Este resumen fué redactado por la Secretaría, con arreglo a informaciones oficiales de la RSS de Ucrania.

No se incluyen en los cálculos anteriores las pérdidas sufridas por haber disminuído la renta nacional a causa de la suspensión o reducción de las actividades de empresas estatales y explotaciones agrícolas colectivas, a los gastos militares y las pérdidas ocasionadas por retardo en el desarrollo económico del país a consecuencia de las operaciones militares del enemigo.

II. PLANES DE RECONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICOS

El plan quinquenal para la rehabilitación y desarrollo de la economía nacional de la URSS incluye un plan especial para la URS de Ucrania, el cual se resume a continuación.

El volumen de las inversiones de capital aprobado por la RSS de Ucrania para el período 1946-1950, asciende a la cantidad de 49.500.000.000 de rublos, y comprende 5.469.000.000 de rublos destinados a las fábricas controladas por la República.

Industria pesada

Las fundiciones de acero y hierro de la cuenca del Dónetz, y de la región del Dniéper serán reconstruídas. Pronto entrarán en funciones 30 altos hornos, 76 fundiciones de acero y 58 laminadoras.

Durante el período 1946-1950, la producción total de las centrales eléctricas de Ucrania aumentará en 2.754.000 kilovatios. La central hidroeléctrica Lenin, situada sobre el Dniéper, será reconstruída.

La industria carbonífera de la cuenca del Dónetz será rehabilitada rápidamente y será ampliada, lo cual significará la reconstrucción de 182 pozos de carbón y la construcción de 60 nuevos.

Se tenderá una tubería para conducir gas, de Dashava a Kiev, y se la pondrá en funcionamiento.

Una nueva fábrica de automóviles con una producción anual de 60.000 camiones será construída e igualmente dos fábricas para el montaje de automóviles.

Industria de productos alimenticios

Las industrias de productos alimenticios de la RSS de Ucrania serán rehabilitadas y se incrementará su producción. Durante el período 1946-1950 se repararán o construirán de nuevo: ingenios azucareros, destilerías, fábricas de aceite vegetal y de conservas; 55 instalaciones para envase de carnes, 33 frigoríficos, 97 establecimientos avícolas, 46 lecherías y 100 fábricas de mantequilla y queso serán rehabilitadas o construídas de nuevo.

Madera

Para reducir los gastos de transportar madera a la RSS de Ucrania, se establece en el plan general un aumento de la tala de árboles en las regiones occidentales de Ucrania y su restricción en las orientales. Se llevará a efecto una replantación forestal intensiva.

Materiales de construcción

Serán reparadas o construídas de nuevo fábricas de materiales de construcción de cemento, vidrio, ladrillos, cal y tejas; fábricas de accesorios metálicos, casas prefabricadas, secciones de edificios, instalaciones de tubería, materiales para techos y yeso de gran resistencia a la tracción. Se crearán igualmente proveedurías locales estables de combustibles y fuerza motriz para las fábricas de materiales de construcción.

Agricultura

En 1950, las tierras cultivables ascenderán en la RSS de Ucrania a 30.500.000 hectáreas. Se dedicarán al cultivo de cereales 19.600.000 hectáreas; a cultivos industriales 2.600.000 hectáreas; a los sembríos de melones, patatas y otras legumbres 2.800.000 hectáreas, y al cultivo de forraje 5.400.000 hectáreas. Se sembrarán 830.000 hectáreas con remolacha y 801.000 con girasoles. Se rehabilitarán los cultivos de lúpulo, y se aumentarán las viñedos que producen diversas variedades de uva europea.

¹ La producción anual de estas minas era de 115.000.000 de toneladas.

Se tomarán medidas para el avenamiento de 40.000 hectáreas de tierra y para el riego de 30.000 hectáreas de tierras de labranza; se construirán de nuevo o se repararán todas las obras de ingeniería necesarias para asegurar la marcha normal de las explotaciones agrícolas.

Se calcula que el número de cabezas de ganado será, a fines de 1950, el siguiente:

| | |
|-----------------------|------------|
| Caballos | 2.629.000 |
| Ganado vacuno | 12.230.000 |
| Ovejas y cabras | 6.780.000 |
| Cerdos | 9.600.000 |

Transportes

Se efectuará la rehabilitación total de vías férreas, empalmes ferroviarios, talleres de reparación y depósitos de locomotoras y vagones. Se fomentará la navegación fluvial y marítima y se incrementará considerablemente el tonelaje de los barcos; se construirán astilleros navales.

Se emprenderán obras extensas para adaptar a la navegación las pequeñas vías fluviales, las cuales se utilizarán también para la producción local de fuerza hidroeléctrica, y para el desarrollo de la piscicultura.

El plan de construcción de viviendas propiedad del Estado, listas para ocuparse en 1946-1950, se ha fijado en 15.920.000 metros cuadrados.

UNION DE REPUBLICAS SOCIALISTAS SOVIETICAS¹

I. REPERCUSIONES DE LA GUERRA SOBRE LA ECONOMÍA

La Comisión Oficial Extraordinaria de la URSS, al establecer las pérdidas sufridas por la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, ha calculado los daños a la economía nacional y a la propiedad privada en más de 679.000.000.000 de rublos (a base de los precios oficiales vigentes en 1941). Tales daños totales se distribuyen entre las Repúblicas de la Unión como sigue:

| | (1.000 millones de rublos) |
|--|----------------------------|
| República Socialista Federativa Soviética de Rusia | 249 |
| República Socialista Soviética de Ucrania | 285 |
| República Socialista Soviética de Bielorrusia | 75 |
| República Socialista Soviética de Letonia ... | 20 |
| República Socialista Soviética de Lituania .. | 17 |
| República Socialista Soviética de Estonia ... | 16 |
| República Socialista Soviética de Moldavia . | 11 |
| República Socialista Soviética Carelofinlandesa | 6 |

A consecuencia de la destrucción de pueblos y aldeas, así como de los grandes centros industriales y agrícolas de Stalingrado, Sebastopol, Leningrado, Kiev, Minsk, Odesa, Smolensk, Novgorod, Pskov, Orel, Kharkov, Voronezh, Rostov sobre el Don y otros muchos, quedaron sin hogar 25.000.000 de habitantes. Resulta imposible dar idea, con una simple lista, de la vasta destrucción y de los daños producidos a las instalaciones y equipos industriales, los sistemas de transportes y comunicaciones y la agricultura.

Se resumen a continuación, por unidades, algunas de las pérdidas más importantes:

Pueblos, casas y edificios públicos

| | |
|---|------------------|
| Pueblos | 1.710 |
| Aldeas o poblados | más de 70.000 |
| Casas | más de 6.000.000 |
| Hospitales y otras instituciones médicas, parcial o completamente demolidos ... | 40.000 |
| Establecimientos docentes y de investigación | 84.000 |
| Bibliotecas públicas | 43.000 |

¹ El presente informe fué redactado por la Secretaría de acuerdo con documentos oficiales suministrados por la URSS.

Instalaciones y equipo industriales

| | |
|----------------------------------|---------|
| Instalaciones industriales | 31.850 |
| Motores eléctricos | 239.000 |
| Tornos para trabajar metal | 175.000 |

Transportes y comunicaciones

| | |
|--|-------------------|
| Vías férreas | kilómetros 65.000 |
| Estaciones de ferrocarril | 4.100 |
| Puentes ferroviarios | 13.000 |
| Depósitos de locomotoras | 317 |
| Locomotoras a vapor y a motor | 15.800 |
| Vagones de carga y de pasajeros | 428.000 |
| Barcos de pasajeros y de carga | 4.280 |
| Instalaciones portuarias y muelles | 479 |
| Oficinas postales y telegráficas, centrales telefónicas, etc. | 36.000 |

Granjas, implementos de labranza y ganado

| | |
|--|-------------|
| Granjas colectivas | 98.000 |
| Granjas estatales | 1.876 |
| Estaciones de suministro de máquinas y tractores | 2.890 |
| Caballos | 7.000.000 |
| Ganado vacuno | 17.000.000 |
| Cerdos | 20.000.000 |
| Ovejas y cabras | 27.000.000 |
| Aves de corral | 110.000.000 |

Se han sacado estos cuadros de la exposición detallada de la Comisión Oficial Extraordinaria intitulada: "Los daños materiales causados por los invasores fascistas alemanes a las empresas e instituciones públicas, las granjas colectivas, los organismos oficiales y los ciudadanos de la URSS".

Las cifras anteriores comprenden únicamente las pérdidas sufridas por la propiedad y no incluyen todos los daños causados a la URSS por los invasores fascistas alemanes. Los cálculos precedentes omiten, por ejemplo, la disminución de la renta nacional a causa de la suspensión o reducción de las actividades de empresas públicas y granjas colectivas, el valor de los productos alimenticios y de los suministros confiscados por las tropas alemanas de ocupación, los gastos de guerra de la URSS, para no mencionar las pérdidas originadas por el atraso del desarrollo económico general del país durante los años de guerra.

II. PROYECTOS DE RECONSTRUCCIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICOS

En el plan quinquenal para la rehabilitación y el desarrollo de la economía nacional de la URSS, se exponen muy minuciosamente los objetivos económicos fundamentales por lograrse a fines de 1950. No es posible dar sino un resumen de las cifras de producción que se han fijado en los principales sectores de la economía. Cuando se ha podido, se ha hecho una distinción entre la rehabilitación y la expansión.

A. Industria

El volumen total de producción industrial de la URSS en conjunto se ha fijado, para 1950, en 205.000.000.000 de rublos (a los precios oficiales de 1926-27). Esto representa un aumento del 48 % sobre el volumen total de la producción en 1940, año en el cual ascendió a 138.500.000.000 de rublos. Con arreglo al proyectado aumento de la producción fabril, se fijan en 157.500.000.000 de rublos las nuevas inversiones en bienes de capital.

En 1950, el nivel de producción de las ramas principales de la industria será el siguiente:

Hierro y acero

| | |
|--------------|----------------------|
| Hierro | 19.500.000 toneladas |
| Acero | 25.400.000 toneladas |

Esto representará un aumento del 35%, en comparación con 1940.

Combustibles y fuerza motriz

Se espera aumentar en 1950 la extracción de carbón y petróleo, de modo que se produzcan: 250.000.000 y

35.400.000 toneladas, respectivamente, o sean: 35 y 14% más que en 1940.

Habrán un aumento de la producción de gas natural, gas de carbón y pizarras para 1950. En el mismo año la producción de turba subirá a 44.300.000 toneladas (30% más que en 1940); y la producción de fuerza eléctrica será de 82.000.000.000 de kilovatios-hora (70% más que en 1940).

Industria de fabricación de maquinarias

En 1950 esta industria habrá duplicado la producción de 1940. Se espera que el equipo para las industrias siderúrgicas se multiplique 3,7 veces. La producción de vehículos a motor llegará a 500.000 unidades o sea que aumentará más de tres veces. Se espera que la fabricación de locomotoras aumente 2,4 veces, de tractores 3,6 veces y de equipo eléctrico 2,4 veces.

Industria química

En 1950 esta industria producirá 50% más de lo que produjo en 1940.

Madera

Para 1950 la tala de madera habrá aumentado 59% con relación a 1940, y la producción de madera 14% (una producción total de 280.000.000 de metros cúbicos).

Industrias textiles y ligeras

Se reorganizarán y desarrollarán las industrias de seda artificial y fibras textiles de modo que para 1950 las producciones de seda artificial y de otras fibras textiles hayan superado casi cinco y diez veces, respectivamente, los niveles de 1940.

Industria de productos alimenticios

Hacia 1950 el volumen de producción de carne, mantequilla, aceite vegetal, azúcar, repostería, dulces y otros artículos alimenticios, habrá superado al registrado en 1940.

B. Agricultura

La agricultura y la industria pecuaria en las regiones ocupadas anteriormente por los alemanes serán reorganizadas y desarrolladas, y el nivel de producción agrícola de la URSS en 1940, será superado. Para 1950, la producción campesina de toda la URSS aumentará en 27% con relación a 1940. El número de caballos aumentará 46%, el de ganado vacuno 36%, las ovejas y cabras 75% y los cerdos se triplicarán, en comparación con 1945.

Para permitir el plan de acrecentamiento de la producción, las inversiones de capital en la agricultura (inversiones centralizadas y descentralizadas) se han fijado — durante el quinquenio — en 19.900.000.000 de rublos: en esta cantidad se incluyen 8.800.000.000 de rublos para la reorganización y desarrollo de estaciones de suministro de maquinarias y tractores, y 2.000.000.000 de rublos para el aumento de los rebaños en las granjas del Estado.

Además, las inversiones de capital de las mismas granjas colectivas ascenderán a 38.000.000.000 de rublos durante el período 1946-1950.

C. Transportes

Ferrocarriles

Se va a proceder a la restauración total de los ferrocarriles en las regiones ocupadas anteriormente por los alemanes. En ciertas líneas se sobrepasará la capacidad de transporte de la anteguerra; además, se construirán nuevas líneas con una extensión total de 7.230 kilómetros. Se construirán o repararán vías secundarias con una longitud total de 12.500 kilómetros. Serán electrificadas líneas con un desarrollo total de 5.325 kilómetros y se instalará un sistema de señales automáticas en 10.400 kilómetros de vías férreas. Se reparará completamente el material rodante dañado y se aumentará el existente con locomotoras a vapor, eléctricas y diesel, vagones de carga, coches de pasajeros, etc.

Transportes fluviales

El sistema de navegación interior en las regiones anteriormente ocupadas será restablecido totalmente y para

1948 se habrán reconstruido todas las embarcaciones, puertos y muelles sobre los ríos Dniéper, Pripet, Don, Kubán, Niemen, Dvina occidental y Sviz, y sobre los lagos Ladoga y Onega; el flete transportado en estas regiones readquirirá el nivel de la anteguerra.

Para 1950 el flete transportado por las vías de navegación interior habrá aumentado 38% en relación con 1940. Las embarcaciones con propulsión propia de la flota fluvial, tendrán 300 000 caballos de fuerza más de capacidad y las barcasas de remolque podrán acarrear 3.000.000 de toneladas más.

Marina mercante

Se aumentará la flota mercante a 600.000 toneladas, de las cuales 400.000 serán de barcos de propulsión propia y 90.000 de barcasas de remolque. Para 1950, el número de buques de carga para el servicio internacional será 2,2 veces superior al de 1940.

D. Viviendas y desarrollo urbano

La parte proporcional de las inversiones totales de capital dedicadas a la construcción de viviendas se aumentará del 10,5% (tercer plan quinquenal) al 14,5%. Asimismo, se incrementará el número de vehículos destinados a servir las necesidades municipales.

E. Comercio y consumo

El volumen del comercio al por menor — estatal y cooperativo — se ha fijado para 1950 en 275.000.000.000 de rublos (previéndose que han de bajar los precios vigentes en 1945), o sea una cifra 28% más elevada que el volumen comercial de 1940, calculado de acuerdo con precios comparables.

Como resultado de las medidas para extender la producción, intensificar el comercio, desarrollar la producción y venta de artículos de consumo y aumentar los gastos dedicados a viviendas, y servicios culturales y sociales, durante el quinquenio, no sólo recobrará el pueblo el nivel de vida que disfrutaba antes de la guerra, sino que se superará dicho nivel. La renta nacional ha mejorado en el 30% sobre el nivel existente antes de la guerra y se cree que 1950 (tomando los precios vigentes en 1926-1927), llegará a 177.000.000.000 de rublos, con correspondiente aumento del volumen total de las mercancías en existencia y del consumo.

Anexo C

INFORME DEL SUBCOMITÉ PARA EUROPA MERIDIONAL Y AFRICA CARTA DE TRANSMISION

Londres, 12 de septiembre de 1946

Al señor Presidente de la
Subcomisión Provisional para la Reconstrucción
Económica de las Regiones Devastadas.

Señor Presidente:

Tengo el honor de presentar a los miembros de la Subcomisión Provisional los informes del Subcomité para Europa Meridional y Africa sobre los países que ha visitado.

Recordará Vd. que durante la primera sesión celebrada el 3 de agosto, el Grupo de Trabajo para Europa y Africa creó un Subcomité para Europa Meridional, al que encomendó la tarea de redactar informes sobre el alcance de la devastación, el estado que presenta la reconstrucción y los planes de fomento de Etiopía, Grecia, Malta, Yugoslavia y Albania.

Además, la Subcomisión encargó también a este Subcomité que estudiase la situación en Bulgaria e Italia.

A fin de obtener más datos, se envió a Grecia y Yugoslavia una misión investigadora formada por miembros de dicho Subcomité.

A su regreso, la misión investigadora redactó informes con datos tomados de las fuentes siguientes:

1. El informe previo preparado por la Secretaría para uso de la Subcomisión.

2. Los memorándum de los Gobiernos interesados, las organizaciones intergubernamentales y otras fuentes.
3. La información conseguida de los Gobiernos y de otras fuentes en los países visitados.

Este Subcomité ha aprobado los informes sobre los países visitados, indicándose claramente en cada uno de estos documentos cuándo se trata de las opiniones de los miembros de la misión investigadora, del criterio del Gobierno interesado o de una información suministrada por el mismo.

No ha sido posible examinar en su totalidad los informes sobre los países no visitados, pero van incluidos en la presente por tratarse de trabajos presentados por la Secretaría o por los Gobiernos interesados¹.

(Firmado) Jean JUSSIANT
 Presidente del Subcomité para
 Europa Meridional y Africa

ETIOPIA

DESTRUCCIÓN DE PROPIEDADES EN ETIOPIA DURANTE LA INVASIÓN ITALIANA DE 1935-1936 Y EL PERÍODO DE OCUPACIÓN Y HOSTILIDADES (1936-1941)²

1. Los bombardeos e incendios causaron la destrucción de 2.000 iglesias y establecimientos religiosos, benéficos y docentes, y 525.000 casas.

2. El ejército italiano en retirada destruyó en 1941 numerosos puentes y caminos, inclusive el gran puente ferroviario de acero sobre el río Hawash.

3. Debido al empleo sistemático y general de gas venenoso, lanzado desde aeroplanos sobre extensas superficies de terreno, lagos y corrientes, es imposible determinar el número exacto de muertes causadas a la población civil y al ganado. Además, en las matanzas durante la ocupación italiana, y especialmente después de las matanzas ordenadas por Graziani y en el curso de las hostilidades que precedieron a la liberación, el exterminio fué tan extenso y generalizado que no se dispone de cifras precisas; se calcula que fueron muertas 760.000 personas. Por otra parte, durante la ocupación y en el curso de las hostilidades que precedieron a la liberación, los italianos sacrificaron de modo sistemático los animales de labor y el ganado vacuno de los campesinos. Cálculos conservadores acusan las pérdidas siguientes en ganado vacuno y de otras clases:

| | |
|-------------------------------|-----------|
| Ganado vacuno | 5.000.000 |
| Ganado ovino y caprino | 7.000.000 |
| Ganado caballar y mular | 1.000.000 |
| Camellos | 700.000 |

4. Fueron destruidos, además, numerosos automóviles, camiones, locomotoras, vagones de carga y coches de pasajeros.

GRECIA

INTRODUCCIÓN

No se ha preparado el informe siguiente con la pretensión de ofrecer un cuadro completo de la economía de Grecia. En las partes primera y segunda del memorándum presentado por la delegación de Grecia y a la Subcomisión, en el documento de trabajo sobre Grecia redactado por la Secretaría (Londres, 16 de julio de 1946, documento E/EMP/Sub.1/1) y en el informe de la misión de la UNRRA en Grecia, titulado *Economic and Financial Developments in Greece, January-March 1946* (Acontecimientos Económicos y Financieros Ocurredos en Grecia, Enero-Marzo 1946),³ puede hallarse infor-

¹ No se reproducen aquí los informes que sobre los países no miembros había preparado la Secretaría en forma de anteproyecto, por no haber podido la Subcomisión analizarlos y aprobarlos en el corto tiempo de que dispuso.

² Este informe fué presentado por el Gobierno etíope, cuya información adicional reciente será utilizada en el informe definitivo.

³ De aquí en adelante se hará referencia a estos documentos como "Memorándum del Gobierno de Grecia", "Informe de la Secretaría" e "Informe de la misión de la UNRRA a Grecia".

mación abundante y minuciosa sobre la economía griega antes de la contienda, los daños de guerra y el estado actual de la rehabilitación. El informe presentado por el Subcomité sólo abarca lo esencial de estas cuestiones, tal como fué revelado por el trabajo de la misión investigadora en Atenas y contiene únicamente el mínimo de datos indispensables para comprender las conclusiones del Subcomité.

Resulta imposible por el momento presentar un análisis detallado de los planes de reconstrucción y fomento de Grecia, pues aun se encuentran en vías de preparación. No han alcanzado todavía la fase en que puedan sufrir un examen crítico de su cohesión interna ni de los recursos de que dispone la economía griega en el país y en el extranjero. Por lo tanto, el presente informe se ocupa necesariamente en mayor grado del estado actual de la rehabilitación y de los obstáculos inmediatos que de los proyectos y perspectivas a largo plazo. Empero, se indican las características fundamentales y magnitud de dichos proyectos, así como los factores que limitan y dan forma a sus perspectivas.

En todo el informe se utiliza el término "recuperación" para denotar el retorno a los niveles aproximados de la producción industrial y agrícola antes de la guerra. El término "reconstrucción" se emplea en el sentido de reconstrucción material del capital fijo perdido o dañado a causa de la guerra, aunque no necesariamente en su forma exacta de antes de la contienda. El término "desarrollo" se refiere a las nuevas inversiones que mejoran la economía por encima de su situación anterior a la guerra.

I. SITUACIÓN DE LA ECONOMÍA GRIEGA ANTES DE LA GUERRA

La economía de Grecia antes del conflicto armado se caracterizaba por tener una de las rentas nacionales *per capita* más bajas de Europa, un ritmo de crecimiento demográfico bastante acelerado, un rendimiento medio de la mano de obra muy reducido — y por ello, un notable exceso de población, especialmente en el campo — y una precaria balanza de pagos caracterizada por su dependencia peligrosa del mercado mundial para las exportaciones de tabaco y otros productos agrícolas de semilujo.

Renta nacional

En 1938 se estimaba la renta nacional⁴ entre 400.000.000 y 500.000.000 de dólares (60.000.000.000 de dracmas al cambio de 1938), o sea de unos 55 a 65 dólares *per capita*. La agricultura, la ganadería, las explotaciones forestales y la pesca aportaban un 44% de la renta nacional, contribuyendo las industrias, incluso las artes manuales, el 15%, y el comercio el 8%.

Agricultura

La agricultura griega se caracteriza por tener una población elevada con relación a la superficie cultivable⁵ ya que se considera laborable sólo un 20% de la superficie del país. El 52% de la población vivía de la agricultura.⁶ Según cálculos de la misión de la UNRRA, se podría alcanzar el nivel de producción agrícola anterior a la guerra sin una extensa mecanización y con la mitad de la actual población campesina, lo cual evidencia el gran exceso de población agrícola y el reducido nivel de productividad.

Industria⁷

El 70% de las industrias se halla concentrado en la región de Atenas y del Pireo. Son de primera importancia, la textilera, que en 1938 aportaba el 27% de la producción industrial de Grecia, la de productos alimenticios (17%) y la de productos químicos menores, incluso abonos y vidrio (22%). En 1932, la industria griega

⁴ Véase el memorándum del Gobierno griego, Primera Parte, página 3.

⁵ Véase el memorándum del Gobierno griego, página 2.

⁶ Cifra basada en los resultados extraoficiales del censo de 1940.

⁷ Para detalles sobre la producción industrial y minera anterior a la guerra, véase la página 91.

de tejidos de algodón cubrió solamente una tercera parte de las necesidades del país; en 1938 la proporción había llegado al 84% y de no haberse impuesto la guerra hubiera alcanzado el 100%. En términos generales, el rendimiento de la industria de tejidos de algodón era satisfactorio. Los tejidos de lana se producían sólo en pequeña escala, principalmente debido a que el bajo nivel de la renta en Grecia limitaba las posibilidades del mercado nacional. También en pequeña escala, Grecia era un activo país exportador de seda. La minería estaba igualmente poco desarrollada y todos sus productos se exportaban en bruto. Se dice que la industria griega cubría el 80% en valor del consumo nacional de productos manufacturados,¹ pero debe recordarse que el nivel del consumo era extremadamente bajo.

Balanza comercial y de pagos

La balanza comercial y de pagos anterior a la guerra² se caracterizaba por fuertes importaciones de alimentos, por exportaciones compuestas principalmente de unos cuantos productos agrícolas de semilujo (tabaco, 50%; pasas de Corinto, pasas, aceite de oliva, aceitunas), una peligrosa dependencia del mercado mundial de tabaco y un cuantioso déficit comercial normalmente cubierto por las remesas considerables de fondos de los emigrantes, por los ingresos del tráfico turístico y por otras partidas invisibles. Se agravaba más aun la debilidad de la situación económica internacional de Grecia antes de la guerra por depender en más de un 50% de su comercio de los mercados de Alemania y Europa central.

II. PÉRDIDAS Y DAÑOS CAUSADOS POR LA GUERRA

En el memorándum del Gobierno (primera parte, capítulo titulado "Basic Statistics" — Estadísticas Básicas), así como en los informes preparados por la Secretaría y por la UNRRA, se han descrito con minuciosidad las pérdidas y daños causados por la guerra. Las pérdidas humanas de Grecia en la contienda ascendieron a 518.000 muertos y 880.000 lisiados. Las cifras siguientes indican la cuantía de los daños y la magnitud del problema de restauración.

Edificios

De un total de 9.000 poblados, tres mil fueron poco más o menos destruidos. El 23% de todos los edificios (con exclusión de los industriales) recibieron daños o fueron destruidos; entre éstos se contaban 409.000 casas, 8.000 escuelas, 2.000 hospitales y edificios públicos y 1.000 iglesias.

La magna dificultad de procurar techo a las personas sin hogar estriba en el crecido número de poblados que fueron totalmente devastados. La población rural no puede ser trasladada a los centros urbanos debido a la necesidad de seguir el cultivo de la tierra; además no

¹ Véase el memorándum del Gobierno griego, Primera Parte.

² En la primera parte del memorándum del Gobierno griego, así como en el informe de la Secretaría, pueden encontrarse detalles sobre el comercio exterior y la balanza de pagos de Grecia antes de la guerra.

quedaron edificios indemnes a los que pudieran trasladarse.

Caminos

El 50% de los caminos quedó inservible y otros se encuentran en malas condiciones de tránsito. La mitad de los puentes fué inutilizada; se perdió el 80% de los ómnibus y de un 60 a un 65% de los restantes vehículos a motor.

Ferrocarriles

Casi todos los puentes fueron destruidos, y sólo quedaron intactos 680 kilómetros de un total de 2.679 kilómetros de vías. Un 80% de todo el material rodante y locomotoras fué sacado del país o destruído; siendo destruidos también los talleres y estaciones.

Bosques

Fué destruído el 25% de la superficie total de bosques, y extensas superficies sembradas de olivares, vides y árboles frutales.

Ganado

Se calcula que fué sacado del país o matado el 60% de los caballos, mulos, bueyes y búfalos que había en 1940. La pérdida de ganado ovino, caprino y asnal se fija en un 50%; del porcino sólo quedó el 20%. Como consecuencia de la carencia de medios de reparación y de piezas de repuesto, más de las dos terceras partes de la maquinaria y herramientas agrícolas quedaron inservibles o destruídas.

Minería

Durante la guerra, el enemigo prosiguió la explotación en numerosas minas, pero extrajo todo el equipo e instalaciones de otras; y antes de retirarse, voló las restantes y se llevó todo el equipo que pudo transportar.

Transportes marítimos

Se perdieron buques por un total de 1.300.000 toneladas brutas que representa el 75% del tonelaje total, y las instalaciones portuarias recibieron graves daños.

III. ESTADO ACTUAL DE LA RECUPERACIÓN

Agricultura

En el cuadro siguiente puede verse el grado de recuperación alcanzado actualmente en la agricultura. En 1945, la producción agrícola llegaba del 40 al 50% del nivel anterior a la contienda. En términos generales puede decirse que a pesar de las enormes pérdidas de los medios de tracción y de la destrucción casi increíble de viviendas rurales, la agricultura griega ha logrado recobrar notablemente y alcanzará en 1946 del 70 al 80% de la producción anterior a la guerra. La superficie sembrada de cereales era en 1946 el 84% de la de 1938, en comparación con el 62% que era en 1945. Esta recuperación ha sido posible por el buen tiempo y la energía extraordinaria desplegada por el campesino griego; no se habría podido lograr sin la ayuda de la UNRRA, que suministró semillas, abonos, insecticidas, medios de

CALCULO SOBRE LA PRODUCCION AGRICOLA EN 1945 Y 1946 COMPARADA CON EL PROMEDIO OBTENIDO EN 1935-1938

(en millares de toneladas métricas)

| | 1935-1938 | | Porcentaje en 1945 con relación a 1935-1938 | | Porcentaje en 1946 con relación a 1935-1938 | |
|------------------------|-----------|------|---|-------|---|--------|
| | 1935-1938 | 1945 | 1945 | 1946 | 1945 | 1946 |
| Trigo | 980 | 375 | 38 | 700 | 38 | 71 |
| Cebada y avena | 355 | 127 | 36 | 230 | 36 | 65 |
| Maíz | 217 | 141 | 65 | a) | a) | a) |
| Papas | 150 | 120 | 80 | 230 | 80 | 184 |
| Algodón | 45 | 23 | 51 | 45 b) | 51 | 100 b) |
| Tabaco | 48 | 23 | 48 | 40 b) | 48 | 84 b) |
| Pasas de Corinto | 150 | 22 | 15 | a) | 15 | a) |
| Pasas de Esmirna | 32 | 18 | 56 | a) | 56 | a) |

a) Aun no se dispone de cálculo alguno.

b) De acuerdo con los cálculos todavía no se recogen las cosechas.

tracción, de transportes y otras cosas necesarias para la rehabilitación agrícola.¹

Suministro de productos alimenticios

Durante el período comprendido entre los meses de abril y diciembre de 1945, la producción nacional de artículos alimenticios suministró cerca de 700 calorías diarias por habitante a toda la población de Grecia. El promedio correspondiente al período enero-julio de 1946 fué de 670, aunque para abril-julio descendió a sólo 500.² Las críticas dificultades de los transportes, la inestabilidad monetaria y los obstáculos con que ha tropezado el Gobierno griego en la recolección de las cosechas y en impedir el acaparamiento han contribuido a una distribución bastante injusta de los productos nacionales.

Es necesario agregar a los recursos nacionales durante el período de enero a julio de 1946, un promedio aproximado de 865 calorías diarias, por habitante, suministradas por las importaciones de víveres efectuadas por la UNPRA, lo que hace el total de calorías correspondientes a este período se eleve a 1.535. Es evidente que sin las importaciones efectuadas por la UNRRA la inanición en masa hubiese sido inevitable en Grecia.

Las cifras anteriores fueron suministradas por el Gobierno griego al Grupo Mixto de Trabajo sobre los productos alimenticios en Europa³ y al subcomité permanente del Comité Económico de Emergencia para Europa y de la UNRRA encargado de estudiar las condiciones de inanición. Sin embargo, conviene señalar que las cifras relativas al contenido en calorías de los recursos nacionales y de las importaciones de la UNRRA que figuran en los informes de la UNRRA, son un poco más elevados.

La recolección de una parte de las cosechas de cereales de 1946, en la actualidad ha mejorado notablemente los suministros de productos alimenticios. Sin embargo, el Gobierno griego calcula que necesitará importar alrededor de 450.000 toneladas de trigo y 60.000 toneladas de otros cereales durante 1947.⁴ A juicio de la UNRRA durante 1947 debieran importarse 600.000 toneladas de cereales y otros productos alimenticios por valor de 25.000.000 de dólares a los actuales precios C.I.F. para mantener una ración media de calorías igual al nivel anterior a la guerra.⁵

Industria

Como puede verse por el cuadro que aparece a continuación, la recuperación de la producción fabril griega ha sido menos satisfactoria que la de la producción agrícola.

INDICES DE LA PRODUCCIÓN INDUSTRIAL GRIEGA EN CIERTAS INDUSTRIAS A MEDIADOS DE 1945 Y 1946

| | (1939 = 100) | |
|---|-------------------------------|-------------------------------|
| | Mediados de 1945 ^b | Mediados de 1946 ^c |
| Textiles | 30 | 60 |
| Productos químicos | 35 | 41 |
| Productos alimenticios | 70 | 74 |
| Cuero | 16 | 20 |
| Trabajos de metales | — | 15 |
| Papel e industria tipográfica | 20 | 50 |
| Materiales de construcción | 18 | 41 |
| Metalurgia | — | 40 |
| Trabajo en madera | 8 | 5 |
| Minería (incluso lignitos) | — | 16 |
| Cigarrillos | 87 | 110 |
| Energía eléctrica (Atenas y El Pireo) | 82 | 103 |

¹ Las importaciones hechas por la UNRRA de estas partidas, del 1° de abril de 1945 al 31 de marzo de 1946 aparecen pormenorizadas en el capítulo I del informe de la misión de la UNRRA en Grecia.

² Véase el informe presentado por el Grupo Mixto de Trabajo (primera revisión), marzo de 1946: "Perspectivas que presenta en Grecia el suministro de productos alimenticios y la agricultura en 1945-1946."

³ En el Capítulo I, del informe de la UNRRA, se encontrarán los detalles relativos al suministro de artículos alimenticios durante el período comprendido entre el 1° de abril de 1945 y el 1° de enero de 1946.

Cabe recordar, no obstante, que estos índices correspondientes a mediados de 1946, no concuerdan con los suministrados por la Federación de Industrias Griegas, cuyas cifras indican un coeficiente de actividad más reducido.⁸ En todo caso el grado de confianza de las estadísticas griegas no permite demasiada exactitud en estos cálculos.

IV. OBSTÁCULOS QUE SE OPONEN A LA RECUPERACIÓN ECONÓMICA

Industria

La recuperación industrial se ha visto retardada por numerosos factores complejos de naturaleza tanto material como económica. En el aspecto material, en la región Atenas-El Pireo, el suministro de energía eléctrica es inadecuado para permitir que la producción fabril alcance el nivel anterior a la guerra, sin imponer severas restricciones al consumo no industrial que ha aumentado después de la guerra. La economía tiene apremiante necesidad de aumentar la capacidad de producción y con este fin, el Gobierno griego trata de obtener en los Estados Unidos de América una fábrica de energía eléctrica flotante. Asimismo, el suministro de carbón importado, constituye un factor que en cierta medida limita la producción fabril.

La mayoría de los materiales importados con excepción de la madera, el acero y el cuero, probablemente se podrán obtener en cantidades suficientes para permitir que, durante los próximos meses la producción industrial alcance el nivel anterior a la guerra. Sin embargo, tanto las fábricas como el equipo sufrieron considerable deterioro durante los cinco años de la ocupación, no tanto por los daños directamente imputables a la guerra, como a consecuencia de la insuficiencia de los trabajos de conservación, de la pérdida de piezas esenciales, como correas de transmisión y a la falta de piezas de repuesto. Después de la liberación, se han efectuado importaciones considerables de maquinaria y piezas de repuesto, tanto por la UNRRA como por cuenta particular; pero las entregas han sido lentas y se duda mucho que la capacidad total de las fábricas y del equipo industriales permitan que se logre antes de mediados de 1947⁹ el ritmo de producción existente antes del conflicto armado.

En la actualidad los recursos de mano de obra, en su conjunto, no constituyen un factor restrictivo, ni impedirán que la producción fabril alcance el nivel existente antes de la guerra. En efecto, el nivel bajo de empleo, aunque no es desempleo, constituye una característica conspicua en las zonas urbanas. El rendimiento de la mano de obra ha sufrido una mengua notable, a juzgar por la relación que existe entre el rendimiento y el empleo en comparación con la cifra correspondiente a la

⁴ Cálculo sometido por la misión Ailianos al Gobierno de los Estados Unidos de América el 1° de agosto de 1946.

⁵ Cálculos suministrados por la misión de la UNRRA en Grecia. Véase el memorándum (CM/A/P/11) de la UNRRA, de julio de 1946.

⁶ Véase el Capítulo II, del informe de la UNRRA. Se dice que la fuente de donde proviene la información es la Federación de Industrias Griegas y los índices reproducidos son el promedio para julio y agosto de 1945.

⁷ Cálculos proporcionados a la Subcomisión por la Misión Económica Británica en Grecia, agosto de 1946.

⁸ Véase el memorándum del Gobierno griego, Parte II.

⁹ Esta observación no se aplica a la industria minera ni a la industria metalúrgica ligeras. Estas industrias sufrieron pérdidas gravísimas a consecuencia de la guerra (véase la segunda parte del memorándum del Gobierno griego), y su equipo, en todo caso, era tan anticuado que si alguna vez llegaran a alcanzar el rendimiento anterior a la guerra, sería sólo después de una completa renovación de equipos.

época anterior a la guerra.¹ En consecuencia, han aumentado los costos de la producción, aunque los salarios sean notablemente inferiores a los que existían antes de la guerra. La escasez de mano de obra especializada constituye en cierto modo un factor restrictivo, pero no se dispone de pormenores para apreciar su influencia ni su importancia.

En el plano económico, la rápida alza de los precios durante las postrimerías de 1945 y el principio de 1946, hizo más productivo el acaparamiento de existencias de materias primas y productos manufacturados que su producción. Aunque en realidad los precios se han estabilizado desde fines del mes de febrero último, el mundo de los negocios, hipersensitivo al peligro de la inflación, considera que el equilibrio es en general precario. Es indudable que la confianza de los hombres de negocios retorna con lentitud y que la falta de confianza sigue siendo un factor que impide el aumento de la producción fabril. Puede esperarse que una nueva inflación ocasione el descenso de la producción. La falta casi completa de inversiones privadas en capital fijo y el hecho de que las inversiones oficiales presenten un bajo nivel (por las razones que se explican a continuación), hacen que la industria de materiales para construcción trabaje a menos de su capacidad.

MATERIAL DE TRANSPORTES UTILIZABLE

| | <i>Antes de la guerra</i> | <i>En el momento de la liberación</i> | <i>En junio de 1946</i> |
|---|---------------------------|---------------------------------------|-------------------------|
| Locomotoras a) | 313 | 21 | 76 |
| Vagones de carga | 5.500 | 168 | 1.180 |
| Vagones de pasajeros | 567 | 57 | 105 |
| Camiones | 5.900 | b) | 10.446 |
| Barcos mercantes de altura (millares de toneladas brutas) | 1.766 | b) | 525 |

a) Cifras procedentes de fuentes oficiales griegas y de memorándum del Gobierno, Partes I y II. Estas cifras abarcan los S.E.K. (Ferrocarriles del Estado) y los S.P.A.P. (Ferrocarriles del Peloponeso).

b) No se dispone de estadísticas.

Las vías férreas sufrieron también fuertes daños. En la actualidad, un 82% de las vías ha sido reparado por lo menos temporalmente. Esta cifra incluye a los ferrocarriles de Tesalia, y a los del Peloponeso (S.P.A.P.), con excepción de un pequeño tramo que quedará listo en breve.²

Todavía no se encuentran en servicio tramos importantes de la línea del S.E.K. entre Atenas y Salónica, ni de la que se dirige hacia el occidente de Salónica, que tardarán más de un año en ser reparadas. Durante el último semestre de 1945, los daños sufridos por las líneas ferroviarias permanentes y la pérdida de material rodante impidieron a los ferrocarriles del Estado (S.E.K.) movilizar más del 12,5% del tráfico de 1938, valorizado en toneladas-kilómetro. La cifra correspondiente a los ferrocarriles del Peloponeso fué de 13,3%.

A pesar de que aun no se encuentran abiertas al tráfico las principales líneas ferroviarias, la actual cantidad de material rodante, en particular de material de vía estrecha, es ya en apariencia insuficiente y llegará a serlo todavía más a medida que resurjan los mercados de exportación para los productos griegos y que aumente la producción industrial. No se cuenta con cálculos suficientemente exactos sobre el material rodante que se necesite para los períodos de antes o después de la reapertura de las líneas ferroviarias principales. Empero, es evidente que serán menester importaciones considerables de material rodante durante los próximos 15 ó 18 meses, tanto

El costo extraordinario elevado que tienen en Grecia los transportes interiores, debido a que el transporte por ferrocarril o por cabotaje ha sido substituído en gran parte por el transporte por carretera por rutas bastante malas, constituye también un obstáculo de importancia no sólo para la recuperación industrial, sino también para las principales exportaciones de productos agrícolas griegos.

Transportes

La destrucción de los medios de transporte ferroviarios de Grecia por los alemanes, fué sistemática y total. Durante la guerra, la marina transoceánica operó bajo el control aliado y sufrió grandes pérdidas. Después de la liberación, el derrumbamiento de los otros medios de transporte interno hizo necesario aumentar el transporte por carretera a un nivel superior al que existía antes de la guerra. Fué posible realizar esto recurriendo a la importación en gran escala de camiones. En el cuadro siguiente se indican las repercusiones de la guerra y los efectos ejercidos por las importaciones posteriores a la liberación sobre el aprovisionamiento del principal equipo de transportes de Grecia.

para mantener el ritmo a la par de la recuperación económica, como para hacer frente a la reapertura de estas líneas ferroviarias principales.

Es probable que el número actual de los camiones de carga (10.000) resulte suficiente para el futuro cercano si se lleva a cabo una rehabilitación del material rodante ferroviario y de la navegación de cabotaje costera y entre las islas que forman el archipiélago. De estos 10.000 camiones de carga, 4.000 datan de antes de la guerra y se encuentran en mal estado. Las condiciones lamentables en que se encuentran las carreteras,³ a consecuencia de los cinco años de la ocupación y de falta de obras de conservación, produce el rápido deterioro de los vehículos y costos de transporte fantásticamente elevados⁴ que constituyen un obstáculo para la recuperación industrial y para el resurgimiento de las exportaciones. Además agravan las injusticias existentes en la actual estructura de los precios, y en la distribución de productos alimenticios y de bienes de consumo. En 1947 se necesitarán importaciones de nuevos camiones y piezas de repuesto a un costo total aproximado de 15 a 17.000.000 de dólares para mantener la flotilla de camiones de carga utilizables en su presente nivel. Asimismo, las necesidades de importación de gasolina y lubricantes durante el año de 1947 reflejan también el elevado costo de explotación.

La reparación o la rehabilitación completas de las carreteras griegas constituye, en consecuencia, uno de los problemas más apremiantes para la reconstrucción de Grecia. Sin embargo, en la actualidad la situación presu-

¹ Para una producción industrial que a mediados de 1946 era de cerca de 50% de la de 1939, según la misión de la UNRRA en Grecia, el empleo industrial correspondiente ascendía aproximadamente al 80% de la cifra de 1939. Estas cifras no sólo reflejan una baja considerable en la producción por hora de cada obrero, resultante del deterioro de equipo, de la desnutrición y de la intranquilidad política, sino también la presencia en las nóminas industriales de un vasto número de personas que en realidad no están empleadas y cuyos salarios indirectamente son pagados por el Gobierno.

² Véase el capítulo II del memorándum del Gobierno griego.

³ En la actualidad se necesitan tres días para viajar en coche de pasajeros de Atenas a Salónica.

⁴ Puede juzgarse la magnitud del costo de los transportes por carretera si se considera que absorben casi la totalidad de las "utilidades" que debiera percibir el Gobierno griego de la venta de las importaciones de la UNRRA, a pesar de que no paga ni un solo centavo por dichas importaciones.

puestal que existe hace casi imposible su solución. En el ejercicio fiscal actual, sólo se incluyen 1.800.000 dólares para carreteras (véanse las páginas 88 y siguientes), mientras que las reparaciones más urgentes costarían la cantidad de 30.000.000 de dólares.

Comercio exterior y balanza de pagos

La capacidad de la economía griega para encontrar los medios para cubrir las importaciones durante los dos o tres años próximos, determinará en gran parte el ritmo de la recuperación industrial y agrícola y el progreso de la reconstrucción.

En el mes de agosto de 1946, una misión griega dirigida por el Sr. Ailianos, Subsecretario de Coordinación Económica, presentó al Gobierno de los Estados Unidos de América los cálculos siguientes relativos a las necesidades de importación de productos alimenticios durante 1947:

| | (Toneladas) |
|----------------------|-------------|
| Trigo | 450.000 |
| Otros cereales | 60.000 |
| Arroz | 15.000 |
| Azúcar | 40.000 |
| Grasas | 300 |
| Pescado | 15.000 |
| Leche | 2.000 |
| Legumbres | 15.000 |
| Carne | 8.000 |

Igualmente, la misión dirigida por el Sr. Ailianos expuso la necesidad de importar durante el año de 1947, 600.000 toneladas de carbón y 40.000 toneladas de hierro y acero, así como petróleo y lubricantes por valor de 8.000.000 de dólares (al costado del buque) y otros artículos de consumo por un valor de 100.000.000 de dólares sin incluir otros productos esenciales para la reconstrucción. El valor total (al costado del buque) a que asciende este cálculo de las necesidades de importación, se basa en los precios determinados por el Departamento de Estado de los Estados Unidos de América y es de 184.000.000 de dólares, en el supuesto de que la cifra de 100.000.000 de dólares relativa a las otras importaciones esté calculada con exactitud. Sin embargo, siempre existe un amplio margen de error, especialmente debido a que resulta difícil calcular los precios con más de un año de anticipación.

Es todavía más difícil calcular los fletes que habría que pagar por esas importaciones. Probablemente se acercarían a los 25.000.000 de dólares, suma que haría ascender el valor del cálculo del Gobierno griego relativo a las necesidades de importación para 1947, a casi 210.000.000 de dólares.

En la tercera parte del memorándum preparado por el Gobierno griego figura un cálculo relativo a las necesidades de importación durante 1947, las que se fijan en la cantidad de 300.000.000 de dólares. Se supone que esta cifra se basa en las importaciones anteriores a la guerra ajustada a los precios que rigen en la actualidad, a la que se ha añadido una cantidad tomando en cuenta la falta de bienes de consumo provocada por la guerra.

La misión de la UNRRA, basándose en la intensa experiencia que adquiriera en proyectar y ejecutar un programa de suministro destinado a Grecia, presentó a la Subcomisión el cálculo siguiente sobre las necesidades de importación para 1947 tanto con respecto al consumo corriente, como a la renovación de material.

¹ Sin contar los suministros y equipo importados para las fuerzas armadas de Grecia. Se encontrarán explicaciones detalladas de estas cifras en el memorándum de la misión de la UNRRA (documento CM/EA/P/11).

² La UNRRA afirma que la magnitud de las cifras relativas a combustibles y lubricantes y transportes por carretera, se explica por el número creciente de camiones de carga comparado con el existente antes de la guerra, así como por las condiciones desfavorables de explotación que aumentan considerablemente el consumo de combustible y lubricantes y la necesidad de llantas y piezas de repuesto. Solamente se incluyen unos cuantos vehículos nuevos, ya que se consideran como un incremento de capital y no como una reposición.

(Millones
de dólares)¹

| | |
|---|-----|
| Cereales (600.000 toneladas) | 30 |
| Otros productos alimenticios | 24 |
| Algodón y lana brutos, hilaza, hilo y telas | 21 |
| Hierro y acero, incluso productos semi- | |
| manufacturados | 10 |
| Productos químicos y farmacéuticos | 10 |
| Madera para construcción | 6 |
| Combustible y lubricantes ² | 17 |
| Carbón, coque | 13 |
| Equipo de transporte por carretera ² | 20 |
| Ganado | 5 |
| Maquinaria | 14 |
| Importaciones varias | 27 |
| Total | 217 |

Bien pudiera suceder que las dificultades que se presentan para el suministro impidan que se alcancen las cifras calculadas por la UNRRA sobre cereales, madera y ganado, y podría fácilmente ocurrir que disminuyera e total a 200.000.000 de dólares.

Debido a la falta de tiempo, la Subcomisión no pudo efectuar una comparación detallada y un análisis crítico de los cálculos de la UNRRA, por una parte, con los del Gobierno griego, por la otra, con relación a las necesidades de importación para el consumo corriente y la renovación de material durante 1947.

Además de las importaciones destinadas a cubrir las necesidades del consumo corriente y la renovación de material, Grecia necesita urgentemente importar bienes de producción para la reconstrucción. La capacidad económica de Grecia, en lo que se refiere a la instalación del equipo importado, exigirá gastos considerables en dracmas, que en la actualidad están limitados por la situación presupuestaria y monetaria. En 1947 probablemente debería efectuarse la importación de material rodante ferroviario y de equipo portuario (sin incluir la reconstrucción necesaria de los puertos) y vehículos de motor por un valor total aproximado de 20.000.000 de dólares; estas importaciones únicamente implicarían un gasto mínimo de dracmas. Ocorre lo mismo con las importaciones de implementos agrícolas y equipo para pesquerías y para riego, que en 1947 podrían llegar a ascender a un total de 11.000.000 de dólares.³

Sin embargo, independientemente de estas categorías, si no mejora considerablemente, la situación presupuestaria y monetaria del país limitará la capacidad del Gobierno o de los hombres de negocios para invertir capital fijo en 1947. Para cubrir estas necesidades de reconstrucción de capital, Grecia dispone de un crédito de 25.000.000 de dólares en el Banco de Exportación e Importación.

Resulta bastante difícil calcular los ingresos en divisas extranjeras procedentes de las exportaciones de Grecia en 1947, y los cálculos de que se dispone varían mucho. Desgraciadamente esta dificultad se agudiza en particular en el caso del tabaco, producto que antes de la guerra representaba el 50% de los ingresos obtenidos por Grecia de las exportaciones. En 1947 se dispondrá aproximadamente de 45.000 toneladas de tabaco para exportación. La UNRRA calcula que las ventas efectivas en 1947 serán de 20.000 toneladas, de cuya cantidad 10.000 toneladas se exportarán con destino a los Estados Unidos de América y otras 10.000 a Europa occidental, Austria y Checoslovaquia, cantidades que representan un valor total de 35.000.000 de dólares. El Gobierno griego calcula que sólo podrán exportarse 10.000 toneladas por valor de 17.600.000 dólares.⁴ La UNRRA calcula que el resto de

³ Conforme a los cálculos de la misión de la UNRRA en Grecia, la compra de embarcaciones en el extranjero está exenta de las limitaciones presupuestarias. Estas han sido omitidas, puesto que no reviste dificultad el problema de financiar estas compras. Pueden adquirirse barcos norteamericanos excedentes a crédito, hasta por un 75% de su precio de venta. Se espera que los armadores griegos utilicen sus activos particulares en el extranjero para la adquisición de naves.

⁴ Véase el memorándum del Gobierno griego, tercera parte, capítulo V.

las exportaciones durante 1947 tendrán un valor de 16.000.000 de dólares, mientras que el Gobierno griego les atribuye un valor de 20.000.000 de dólares,¹ o sea una cantidad inferior al valor de la producción exportable.

Así pues, según la UNRRA, el valor total de las exportaciones ascendería a 41.000.000 de dólares y según el Gobierno griego a 37.600.000 dólares. Sin embargo, en círculos oficiales británicos y norteamericanos se considera que los cálculos anteriores son demasiado bajos y se cree que las exportaciones totales en 1947 podrían alcanzar la cantidad aproximada de 85.000.000 de dólares. Los productos de que realmente se dispone para exportación en 1947, producirían una cantidad considerablemente más elevada si fuera posible venderlos.

De todo esto resulta evidente que los factores que en la actualidad limitan las exportaciones de Grecia no radican en la insuficiencia de productos, sino en las dificultades de distribución. Los altos precios que piden los productores griegos de tabaco, que reflejan los elevados costos de los transportes internos y los altos precios de los bienes de consumo que necesitan adquirir, constituyen un factor de importancia. Pero aun más importante, es la pérdida del mercado alemán, el desquiciamiento de las relaciones comerciales anteriores a la guerra y la extrema dificultad, de acuerdo con las actuales condiciones que prevalecen en Europa, de restablecer relaciones comerciales ventajosas con otros países europeos. Esta dificultad tiende igualmente a que Grecia trate de colocar una parte mayor de sus exportaciones a precios elevados en el hemisferio occidental en vez de hacerlo en Europa, lo que agrava aún más la situación de su balanza de pagos.

Razonablemente puede esperarse que los envíos de fondos por los emigrantes continúe durante el año de 1947 al mismo ritmo que en la actualidad y que alcancen aproximadamente durante ese año un total de 36.000.000 de dólares. Esta cantidad no comprende los giros de fondos por los marinos griegos, que sumados a las reducidas utilidades percibidas por los armadores griegos en Grecia, alcanzarán en 1947 un total de 7.000.000 de dólares. A este respecto, el Gobierno griego podría contribuir considerablemente a mejorar su situación relativa a las divisas extranjeras si pudiera arreglar que Grecia percibiera una parte mayor de las utilidades recaudadas por los medios de transporte marítimos griegos. Un método posible para lograr este fin, consistiría en que el Gobierno griego explorase la posibilidad de adquirir en su propio nombre embarcaciones excedentes para fletarlas a las compañías navieras del país, estipulando que una parte del alquiler fuera pagado en divisas extranjeras.²

Conforme a los cálculos relativos a las necesidades de importación la balanza de pagos de Grecia en 1947 será aproximadamente la siguiente:

| <i>Pagos</i> | <i>Millones de dólares</i> | |
|---|----------------------------|---------------|
| Importaciones (sólo para consumo corriente y para renovación de materiales) | 210 | 200 |
| <i>Recaudaciones</i> | | |
| Exportaciones | 38 | 85 |
| Envío de fondos por los emigrantes | 36 | 36 |
| Envío de fondos y utilidades del flete marítimo | 7 | 7 |
| <i>Recaudaciones totales</i> | 81 | 128 |
| | <i>máximo</i> | <i>mínimo</i> |
| <i>Déficit</i> | 129 | 72 |

Al calcular esta balanza de pagos, no se tienen en cuenta las importaciones de bienes de producción destinados a la reconstrucción, ni el costo en divisas extranjeras de las fuerzas armadas de Grecia. Se supone que los

¹ Esta cifra fué suministrada por la Misión Ailianos en Washington.

² Es probable que en 1947 otros ingresos invisibles existentes antes de la guerra, como las recaudaciones procedentes del turismo y las utilidades obtenidas por las inversiones en el extranjero, sean insignificantes.

25.000.000 de dólares de que ya se dispone, además de los posibles empréstitos a largo plazo, permitirán el financiamiento de las importaciones de bienes de producción en cantidades que puedan ser absorbidas. El costo en divisas extranjeras, de las fuerzas armadas durante el primer trimestre de 1947, será cubierto gracias a la ayuda del Reino Unido, pero será menester que para el resto del año el Gobierno griego gaste cerca de 30.000.000 de dólares.

Aunque evidentemente no se necesita hacer un cálculo exacto acerca de la balanza de pagos para 1948 o para los años siguientes, es obvio que el déficit será ligeramente inferior al de 1947. Si durante 1947 y 1948 se emplean con eficacia los abonos y la maquinaria agrícola, las importaciones de productos alimenticios deberían disminuir durante el año 1948. También podrían disminuir las importaciones de tejidos acabados y semiacabados, si la industria textil se restablece en forma considerable. Si se mejoran los caminos y se retorna al transporte por ferrocarril y por cabotaje, puede esperarse también que se produzca una disminución del tráfico por carretera, y una reducción equivalente de las necesidades de importación de combustible y lubricantes, de vehículos nuevos y piezas de repuesto, importaciones que en 1947 fueron considerables.

Con respecto a los ingresos, puede esperarse que las exportaciones aumenten considerablemente, a medida que bajan los precios nacionales y se eleva el nivel general de la actividad económica en Europa, particularmente si Grecia logra restablecer buenas relaciones comerciales con otros países europeos. A pesar de esta mejoría, no parece probable que Grecia pueda satisfacer sus pagos internacionales de cuenta corriente en 1948 con sólo sus ingresos de ese año, y puede preverse que tenga déficit.

Como en 1947, si se desea que continúe la reconstrucción, será indispensable en 1948 recurrir a fuertes importaciones de bienes de producción destinados a la reconstrucción. No es injustificable prever que por los menos parte de estas importaciones pueda financiarse mediante créditos internacionales a largo plazo.

El Gobierno griego dispone de un activo considerable en divisas extranjeras para la compra de importaciones. Además, de 25.000.000 de libras esterlinas (100 millones de dólares), tiene como reserva una cuenta abierta en el Banco de Inglaterra durante el año de 1946, cuenta de la que sin embargo no puede disponer por el momento, sin el permiso del Gobierno británico. Además, a partir del 1° de julio de 1946, Grecia dispone aproximadamente de 100.000.000 de dólares oro, y de saldos en libras esterlinas y dólares.³ No obstante, puede esperarse que para fines del año, esta suma disminuya ligeramente, como resultado de las importaciones particulares que sobrepasarán los ingresos corrientes en divisas extranjeras.

Aunque puede preverse que este activo se utilizará parcialmente para pagar las importaciones de 1947, resulta evidente que no convendría que el Gobierno griego recurriera a la mayor parte de sus recursos en divisas extranjeras en 1947, cuando se teme un déficit considerable para 1948 y posiblemente para los años siguientes. Por esta razón, a juicio del Subcomité la ayuda extranjera será indispensable para cubrir una parte del déficit de la balanza de pagos en 1947.

V. PLANES DE RECONSTRUCCIÓN Y FOMENTO

Actualmente el Gobierno griego está dedicado a trazar un plan de conjunto destinado a la reconstrucción de los daños causados por la guerra y al fomento de la agricultura y de la industria del país. Recientemente se creó en

³ Durante 1945, los saldos totales en oro, dólares y libras esterlinas aumentaron de 179.000.000 de dólares el 31 de diciembre de 1944, a 193.000.000 de dólares el 31 de diciembre de 1945. Véase el informe de la UNRRA, capítulo IV. Durante 1946, se giró en forma considerable contra estos activos, pero el Reino Unido otorgó un crédito por 10.000.000 de libras, para conservarlo como parte de la reserva monetaria, lo que hace que el total de los haberes de Grecia en divisas mantenga aproximadamente igual nivel que a fines de 1945. No se incluye en estas cifras el crédito por 25.000.000 de dólares otorgado por el Banco de Exportación e Importación.

el Ministerio de Coordinación Económica una organización con este objeto y ya se han realizado considerables trabajos preliminares en diferentes sectores de la economía.

Magnitud e índole de la política de inversiones

A falta de un programa de reconstrucción y fomento aprobado oficialmente, el presente informe únicamente se esforzará por esbozar a grandes rasgos la magnitud y el carácter general de la política de inversiones con que se enfrenta la economía griega, comparándola con los recursos disponibles y con la capacidad probable para mo-

vilizarlos del Gobierno griego y de las empresas particulares. Aunque evidentemente sea un poco arbitrario trazar una línea fija entre las inversiones destinadas a la reconstrucción y las destinadas al desarrollo de la economía, en lo sucesivo mantendremos esta distinción como una indicación aproximada del orden de prioridad.

En el cuadro siguiente aparecen los cálculos preliminares relativos a las inversiones más importante que se requieren para la reconstrucción. Estos cálculos fueron hechos por varios técnicos griegos a solicitud de la organización encargada de la reconstrucción.

RESUMEN DE LAS INVERSIONES PREVISTAS PARA LA RECONSTRUCCION DE GRECIA EN 1947 Y EN LOS AÑOS SIGUIENTES
(en millones de dólares a su valor en 1938)

| | <i>Recursos locales</i> | <i>Importaciones</i> | <i>Total</i> |
|--|-------------------------|----------------------|-----------------|
| Rehabilitación de la agricultura | 2 | 58 | 60 |
| Tracción (mecánica y animal) | — | 27 | 27 |
| Maquinaria e implementos agrícolas | — | 9 | 9 |
| Ganado | — | 14 | 14 |
| Plantación de vides | 2 | — | 2 |
| Equipo para arar la tierra, perforadoras y bombas | — | 8 | 8 |
| Silvicultura ¹ | 11 | 2 | 13 |
| Aserraderos y equipo diverso | — | 1 | 1 |
| Caminos (600 kilómetros) | 11 | 1 | 12 |
| Transportes | 86 | 118 | 204 |
| Rehabilitación de las líneas ferroviarias y del material rodante al nivel anterior a la guerra | 9 | 38 | 47 ² |
| Camiones de carga y autobuses | — | 8 | 8 |
| Reparaciones de las carreteras | 61 | 14 | 75 |
| Rehabilitación de puertos y canales | 15 | 15 | 30 |
| Barcos para cabotaje y para la navegación entre las islas del archipiélago | 1 | 3 | 4 |
| Barcos para la navegación de altura | — | 40 ³ | 40 ³ |
| Obras de riego | | | |
| Reparación de los daños causados por la guerra | 7 | 10 | 17 |
| Industrias y minería | 21 | 32 | 53 |
| Rehabilitación de industrias | 11 | 14 | 25 |
| Rehabilitación de la minería | 11 | 14 | 25 |
| Hoteles y balnearios | 4 | 1 | 5 |
| Correos, teléfonos y telégrafos | 4 | 2 | 6 |
| Viviendas y edificios | 270 | 80 | 350 |

¹ Inversiones necesarias para que la industria maderera readquiera su capacidad anterior a la guerra. Espérase que esta inversión produzca anualmente alrededor de 300.000 metros cúbicos de madera aserrada durante el periodo 1948-1951 y aproximadamente 200.000 metros cúbicos en los años siguientes, suministrando una parte de la madera indispensable para la reconstrucción de viviendas.

² Estas cantidades se suman a las destinadas durante 1945 y 1946 para la reparación temporal de las líneas y para la importación y reparación de material rodante. Estos cálculos fueron preparados por el Ministerio de Transportes.

³ Probablemente estos gastos serán financiados en gran parte, y acaso en su totalidad, con los fondos que poseen en el extranjero las compañías navieras griegas.

Entre estas inversiones destinadas a la reconstrucción, es de suponer que se concederá prioridad a las necesidades más apremiantes de rehabilitación de la agricultura, restablecimiento de los transportes y recuperación de la industria. Sin embargo, por el momento no se pueden hacer subdivisiones anuales de las cantidades destinadas a la reconstrucción, ya que en gran parte dependerán del ritmo de las inversiones que pueda mantener la economía griega con la ayuda extranjera.

Aunque se necesitarán grandes inversiones para restablecer la economía griega al nivel anterior a la guerra, éstas no remediarán los males fundamentales que aquejan al país. La estructura de la economía griega, debe modificarse si se desea que supere el nivel de vida que prevalecía en la época anterior a la guerra y si se quiere asegurar el equilibrio precario de la balanza de pagos tal como lo estaban antes de la guerra.

Las modificaciones fundamentales que se han sugerido a la estructura de la economía griega son el desarrollo de la agricultura (riegos, bonificación de la tierra, protección

contra la erosión y contra las inundaciones), el incremento del rendimiento de la agricultura¹, desarrollo de los recursos hidroeléctricos, de los que Grecia cuenta con un potencial, comprobado por estudios, que asciende a 5.500 millones de kilovatios-hora por año. Además se acelerará el fomento industrial gracias a estos nuevos recursos de electricidad, en particular la fabricación de artículos alimenticios, tejidos, productos químicos, la industria minera (incluso en lignitos) y la industria metalúrgica. No se prevé ningún aumento general de la superficie cultivada, aunque se proyecta abandonar algunas tierras submarginales y emprender el cultivo de nuevas tierras.

¹ Estos proyectos deben producir los resultados siguientes: se protegerá contra los aluviones una superficie de 5.000 kilómetros cuadrados; se hará cultivable una superficie de 895 kilómetros cuadrados de tierra; se regará una superficie de 3.387 kilómetros cuadrados de tierra. Véase la tercera parte del memorándum del Gobierno griego.

Durante los últimos años se han emprendido en Grecia numerosos estudios sobre estas diversas posibilidades de desarrollo. En la actualidad el Gobierno griego y la misión de la UNRRA en Grecia se esfuerzan por coordinar y analizar estos estudios, y para el mes de octubre de

1946 preparan un informe sobre las posibilidades del desarrollo económico de Grecia.

En el cuadro que figura a continuación se da una idea general sobre la magnitud de las inversiones previstas:

RESUMEN DE LAS INVERSIONES PREVISTAS QUE DEBERAN TENER PRIORIDAD (en millones de dólares a su valor en 1938)

| | Recursos locales | Importaciones | Total |
|---|---------------------|---------------|-------|
| Desarrollo de la agricultura ¹ | 23 | 18 | 41 |
| Riego, drenaje y protección contra las inundaciones (en Tesalónica, Serrai, Drama, Tesalia, Eripus-Arta, Nestus, Creta, Sperchios y Acheloos) | 16 | 17 | 33 |
| Protección contra la erosión y contra los aluviones en las regiones montañosas | 4 | 1 | 5 |
| Depósitos de agua que sirvan de abrevadero para el ganado en las regiones montañosas | 3 | — | 3 |
| Abastecimiento de aguas y sistemas de alcantarillado ² | 28 | 27 | 55 |
| Abastecimiento de agua | 12 | 13 | 25 |
| Alcantarillado | 16 | 14 | 30 |
| Desarrollo de los recursos hidroeléctricos ³ | 78 | 81 | 159 |
| Presas y centrales eléctricas | 49 | 24 | 73 |
| Transformadores y distribución de corriente de alta tensión | 16 | 20 | 36 |
| Distribución de corriente de baja tensión | 13 | 37 | 50 |
| Desarrollo de los medios de transporte | 63 | 81 | 144 |
| Mejoramiento y extensión reducida de las líneas ferroviarias existentes | 9 | 43 | 52 |
| Nuevas líneas ferroviarias ⁴ | 19 | 18 | 37 |
| Reconstrucción de los puertos | 15 | 15 | 30 |
| Desarrollo de la red de carreteras | 20 | 5 | 25 |
| Industria | 46 | 79 | 125 |
| Abonos nitrogenados | 6 | 11 | 17 |
| Hornos eléctricos para la producción de lingotes de hierro y acero | 1 | 3 | 4 |
| Otras industrias metalúrgicas | 5 | 6 | 11 |
| Industria química | 12 | 18 | 30 |
| Industria mecánica | 15 | 35 | 50 |
| Fabricación de productos alimenticios | 6 | 3 | 9 |
| Minas de lignito | 1 | 3 | 4 |
| Silvicultura | 14 | — | 14 |
| Fomento de la producción maderera | 5 | — | 5 |
| Reforestación | 9 | — | 9 |

¹ Estos proyectos deben producir los resultados siguientes: se protegerá contra los aluviones una superficie de 5.000 kilómetros cuadrados; se hará cultivable una superficie de 895 kilómetros cuadrados de tierra; se regará una superficie de 3.387 kilómetros cuadrados de tierra. Véase la tercera parte del memorándum del Gobierno griego.

² Para Atenas, Salónica, Patrai y Volos.

³ Inversión total necesaria para generar 2.285.000.000.000 de kilowatios-hora y para su transmisión. En la tercera parte del memorándum del Gobierno se describen los diversos proyectos. Los principales utilizan los ríos Aceleos, Nestus y Aliaknon. Estos proyectos permitirán también regar extensas superficies de tierra.

⁴ Larissa-Kozani-Amyntaion; Agrinion-Yannina.

Possibilidades de inversión

Aun bajo las circunstancias más favorables, es difícil la acumulación de capital en un país pobre. Conviene distinguir dos grupos de factores económicos que limitan el ritmo de acumulación del capital en Grecia: las limitaciones reales de los recursos económicos y la movilidad de la mano de obra, y las actuales limitaciones fiscales y monetarias que impiden que las inversiones alcancen los niveles permitidos por las verdaderas limitaciones económicas.

a) Limitaciones económicas reales

El total de los ingresos nacionales anteriores a la guerra calculados variablemente en una cantidad aproximada de 500.000.000 de dólares a su valor en 1938, constituye una indicación general de las posibilidades de inversión que ofrece la economía griega. De esta cifra, de 30 a 40.000.000 corresponden al excedente corriente de las importaciones sobre las exportaciones, excedente que fue compensado por las remesas de divisas extranjeras.

No se dispone de cálculos fidedignos sobre la proporción de los ingresos nacionales que antes de la guerra se dedicaba a nuevas inversiones. Sin embargo, sí sabemos que la producción tanto fabril como agrícola de Grecia registró una expansión relativamente rápida en el decenio que comenzó en 1920, lo que permite suponer que las inversiones deben haber sido considerables. Asimismo, la desigualdad, hasta cierto punto extrema, en la distribución de los ingresos del país, permite suponer que antes de la guerra se disponía de ahorros particulares en cantidades considerables para financiar las inversiones.

El total de los ingresos nacionales griegos,¹ producidos por la economía nacional durante el quinquenio 1946-1951, puede calcularse en forma bastante aproximada en 2.000.000.000 de dólares a su valor en 1938, basándose en la suposición de que la proporción anual se elevará gradualmente durante el quinquenio hasta sobrepasar el nivel que prevalecía antes de la guerra. A esta cifra debe su-

¹ Sin contar el excedente de las importaciones sobre las exportaciones.

marse el excedente acumulado durante cinco años de la importación de productos de consumo y de reposición que asciende a cerca de 200.000.000 de dólares que será financiado por la liquidación de los activos en divisas extranjeras, las utilidades corrientes invisibles de los cambios y quizás alguna ayuda financiera exterior que se reciba en 1947; además se contará con importaciones de bienes de producción por valor de 150.000.000 de dólares, financiadas por medio de empréstitos, lo que en conjunto arroja un total de cerca de 2.350.000.000 de dólares a su valor en 1938.

Por lo tanto, para completar las inversiones destinadas a la reconstrucción con un total de 708.000.000 de dólares al valor que representaban en 1938, en el término de cinco años, serían necesarias inversiones aproximadamente a razón de un 30% de los ingresos nacionales. Parece que no se podrá alcanzar esta elevada proporción, en vista del nivel actual extremadamente bajo que presenta el consumo por habitante. Por lo tanto, puede preverse que aun si se supone que el Gobierno y la industria puedan movilizar totalmente los recursos del país, se retardará necesariamente hasta bastante después de 1951 la terminación de la reconstrucción en Grecia, particularmente con respecto a las viviendas. Resulta también evidente que a pesar de la necesidad urgente de efectuar modificaciones a la estructura de la economía griega, tardará muchos años en formarse la acumulación de capital indispensable para este proceso, sin que importe el que se reciba capital extranjero en grandes cantidades.

En lo dicho anteriormente sobre la posible proporción de las inversiones, se ha supuesto que el único factor que limita las inversiones consiste en la necesidad de mantener un nivel adecuado de consumo. Sin embargo, de hecho, es posible que la movilidad insuficiente de la mano de obra griega en los empleos tanto rurales como urbanos hacia las actividades inherentes a la formación de capitales, constituya una limitación más inmediata. Ciertamente que en Grecia, el desempleo parcial es crónico en la agricultura y que actualmente como resultado de la guerra existe también en las actividades comerciales y posiblemente en los empleos públicos. Esto pudiera indicar, a primera vista, que existe una disminución considerable en los recursos de mano de obra del país que se utilizaría en las actividades relacionadas con las inversiones. Sin embargo, no es improbable que si se intentara realizar traslados importantes de mano de obra, se tropezase con una grave inmovilidad de los trabajadores. El bajo nivel educativo, la falta de experiencia en los métodos mecánicos y la inseguridad de que adolece el trabajo temporal no especializado tendería a dificultar la orientación rápida de la mano de obra falta de empleo hacia las actividades relacionadas con el programa de inversiones.

b) Limitaciones fiscales y monetarias

Antes de hacer frente a las limitaciones económicas que realmente se presentan a las inversiones, Grecia debe dominar la situación existente, que impide que se lleven a cabo inversiones considerables de capital fijo. Después de la liberación, el país ha sufrido dos violentas inflaciones y en la actualidad la situación fiscal es tal que de ningún modo es improbable el resurgimiento de la tendencia inflacionista. La estabilidad de los precios, sólo se ha mantenido gracias a la venta libre de monedas de oro británicas (*gold sovereigns*) al público, con lo que se aumenta la confianza en el dracma, se disminuye la rapidez de la circulación y la presión sobre los precios.

Es probable que ocurra un fuerte déficit en el presupuesto durante el ejercicio fiscal en curso y por el momento no existe la posibilidad de cubrirlo mediante la venta de bonos del Tesoro.¹ Actualmente no se recaudan ingresos de importancia del impuesto sobre la renta, ya sea de las personas físicas o jurídicas. Dentro del presupuesto corriente, menos de la mitad de los ingresos calculados proceden de impuestos y el resto procede de

diversas fuentes extraordinarias cuyo total no puede calcularse con exactitud.²

Como consecuencia de esta situación se ha producido una parálisis de las inversiones tanto particulares como oficiales. Aunque durante el período posterior a la liberación se han acumulado ahorros considerables, que han sido probablemente resultado en gran parte de las utilidades de la especulación, las inversiones particulares se limitan a las formas más líquidas de capital: soberanos de oro, divisas extranjeras y valores fácilmente realizables. El análisis efectuado por la UNRRA sobre las importaciones y los créditos para las importaciones del extranjero, revela que primordialmente los hombres de negocios de Grecia se interesan en los bienes de consumo fácilmente realizables, en cantidades limitadas de materias primas y en cantidades reducidas de piezas de repuesto y de maquinaria destinada a reemplazar la usada. No se preocupan por adquirir bienes de producción fundamentales. Esta actitud, intensificada por la incierta situación política existente en Grecia, hace improbable que las inversiones de capital fijo alcancen pronto un nivel que esté en consonancia razonable con el de los ahorros particulares.

Con respecto a las inversiones oficiales, del análisis del actual presupuesto resulta evidente que, cuando menos por el momento, el Gobierno no puede emprender inversiones productivas en cantidades considerables. De los gastos totales que ascienden a 1.577.000.000.000 de dracmas, en este presupuesto se asignan sólo 100.000.000.000 (20.000.000 de dólares) o sea el 6% para fines de reconstrucción. De estos 100.000.000.000 de dracmas, se asigna casi el 10% a la defensa nacional y el resto se distribuye en diversas partidas entre una docena de Ministerios diferentes. En la segunda parte del memorándum del Gobierno griego, se afirma que los gastos autorizados para la reconstrucción en el presupuesto actual son "insuficientes para cubrir siquiera los gastos más elementales de conservación en los diversos edificios y obras".

Además, en las presentes circunstancias, cualquier gasto considerable destinado a inversiones, ya sean de naturaleza particular u oficial, ejercerían una nueva presión sobre la precaria estabilidad de los precios. Probablemente el traslado de la mano de obra a las actividades relacionadas con las inversiones, no significará un descenso en la producción de bienes de consumo, puesto que los trabajadores utilizados provendrían de los empleos urbanos redistribuidos con bajos salarios o de la población agrícola excedente. Sin embargo, significaría un aumento en el monto de los salarios.

El bajo nivel de los salarios reales en Grecia denota que los aumentos en los salarios operan desde luego sobre la oferta limitada de bienes de consumo. Ya sea de fuentes nacionales o de las importaciones, esta oferta es improbable que durante el próximo año exceda en forma considerable al nivel que prevalece en la actualidad. Aunque probablemente se puedan aumentar las cantidades destinadas a inversiones, sería probable que un aumento considerable de los salarios resultante de las actividades relacionadas con el programa de inversiones, produjera un aumento de precios. Grecia ha sufrido recientemente tanto por la inflación, que todos los precios son extraordinariamente flexibles y podría esperarse que una campaña para aumentar los salarios produjera inmediatamente una alza sostenida de los precios. Probablemente por el momento sea imposible financiar las inversiones por medio de una inflación dirigida; de hecho, en Grecia la inflación no puede ser controlada.

No es fácil salir de este atolladero. En las presentes circunstancias, sería bastante difícil aumentar considerablemente los impuestos o disminuir los gastos gubernamentales. La única alternativa consistiría en aumentar las importaciones de bienes de consumo en cantidad igual a los aumentos de salarios resultantes del programa de inversiones, absorber de esta manera el nuevo poder adquisitivo y mantener el equilibrio de los precios. En vista de la situación de la balanza de pagos de Grecia, sería

¹ Los detalles relativos al presupuesto actual (ejercicio fiscal del 31 de marzo de 1946 al 31 de marzo de 1947) se encontrarán en el memorándum del Gobierno griego, Parte II.

² Por ejemplo, las recaudaciones obtenidas de la venta de mercancías suministradas por la UNRRA, las recaudaciones previstas de la venta de las provisiones excedentes de los ejércitos británico y norteamericano.

inejecible esta política sin contar con amplios créditos extranjeros. Efectivamente, los funcionarios griegos han sugerido la conveniencia de estos créditos, pero la probabilidad de obtenerlos parece ser bastante remota. Como conclusión inescapable de lo anterior, mientras persistan las condiciones actuales, las inversiones de capital fijo se limitarán a equipo importado cuya instalación implique un mínimo de gastos en moneda nacional.

VI. CONCLUSIONES

Balanza de pagos

El Subcomité estima que el déficit probable de la balanza de pagos para 1947 (sin contar las importaciones fundamentales de bienes de producción destinados a la reconstrucción) oscilará entre 70 y 135.000.000 de dólares. El activo de Grecia en divisas extranjeras (en exceso de la reserva monetaria), bastaría para cubrir un déficit de la cuantía calculada por el Subcomité. Sin embargo, el Subcomité estima que en vista de la probabilidad de que se produzca en crecido déficit en 1948, sería peligroso que el Gobierno griego gastase una parte tan grande de sus divisas extranjeras durante el año 1947.

Mercados de exportación

Grecia podría subsanar una gran parte de los problemas inmediatos de su balanza de pagos si pudiera colocar sus productos agrícolas en Europa, especialmente tabaco, productos de los que dispondrá en cantidad suficiente para la exportación. Las dificultades de colocación en los mercados proceden en parte de los altos costos y precios que rigen en el país, pero en particular de la pérdida del mercado alemán y de las dificultades de restablecer las relaciones comerciales con la Europa central y oriental.

Inversiones destinadas a la reconstrucción

Son tan grandes los daños directa o indirectamente ocasionados por la guerra que el volumen de las inver-

siones necesarias tan siquiera para la rehabilitación mínima del capital en Grecia parece ser considerablemente mayor que los ingresos nacionales correspondientes a un año de la época anterior a la guerra. Además, la situación fiscal y monetaria que actualmente prevalece en Grecia excluye en gran parte las inversiones particulares en capital fijo y limita estrictamente la capacidad del Gobierno para financiar los gastos en moneda nacional destinados a la reconstrucción, sin provocar el retorno a la inflación. Asimismo, actúa como obstáculo considerable que se opone al aumento de la producción industrial. Parece que la mejoría notable de la situación fiscal del Gobierno constituye una condición *sine qua non*, no sólo para el progreso de las inversiones destinadas a la reconstrucción, sino también para la recuperación de la producción fabril.

Debido al escaso desarrollo de la industria griega, y a lo exiguo de los recursos del país, una gran parte de estas inversiones debe revestir la forma de importaciones de bienes de producción y de materias primas. Por ende, el que continúe la ayuda financiera del extranjero, en particular bajo la forma de créditos para financiar las importaciones de bienes de producción constituye una condición indispensable para la reconstrucción griega.

Perspectivas de fomento

Sin embargo, la restauración del capital griego al nivel que había alcanzado antes de la guerra, no hará que el nivel de vida sobrepase el que prevalecía antes de la guerra, ni que el equilibrio de la balanza de pagos de Grecia sea menos precario. Para lograr estos fines es indispensable efectuar importantes modificaciones a la estructura económica durante un prolongado período de tiempo. Se necesitarán inversiones muy cuantiosas, procedentes tanto de los recursos nacionales como de las importaciones, para elevar la producción y el rendimiento de la agricultura, y para desarrollar los medios de transporte interiores y la generación de fuerza hidroeléctrica como base para la expansión de la industria.

PRODUCCION INDUSTRIAL DE GRECIA ANTES DE LA GUERRA

La oficina regional de la UNRRA en Europa suministró a la Secretaría las cifras siguientes que se obtuvieron del Gobierno griego

| | 1930 | 1936 | 1937 | 1938 | |
|--|---------------------|---------|---------|---------|---------|
| 1. INDUSTRIAS METALÚRGICAS | | | | | |
| Plomo argentífero | toneladas | 1.250 | 1.485 | 1.075 | 1.504 |
| Plomo dulce y sus derivados | " | | 2.183 | 3.390 | 2.866 |
| Acido arsénico | " | 800 | 85 | 234 | 77 |
| 2. INDUSTRIAS MECÁNICAS | | | | | |
| Agujas y alfileres | " | 4.600 | 6.500 | 5.500 | 6.100 |
| Armaduras de cama | (miles de unidades) | 63 | 60 | 70 | 70 |
| Implementos agrícolas y arados | " | 30 | 13 | 13 | 15 |
| Rejas de arado | " | 200 | 250 | 250 | 250 |
| Artículos de cobre y de bronce | toneladas | 1.270 | 1.275 | 1.400 | 1.560 |
| Tubos de hierro | " | | 1.893 | 2.756 | 2.814 |
| Tubos de plomo | " | 500 | 580 | 580 | 500 |
| Tornillos de madera | " | | 300 | 280 | 320 |
| Alambre y artículos de alambre | " | | 5.000 | 4.000 | 5.000 |
| Básculas | unidades | | 1.200 | 1.200 | 1.100 |
| Cajas fuertes | " | | 180 | 180 | 180 |
| Cerraduras y llaves | (miles de unidades) | | 255 | 188 | 173 |
| Acumuladores | " | | 7 | 7 | 8 |
| Pilas eléctricas | " | | 450 | 450 | 1.075 |
| Radiadores | toneladas | | 725 | 850 | 800 |
| Estufas | (miles de unidades) | | 13 | 13 | 12 |
| Artículos de aluminio | toneladas | | 155 | 152 | 161 |
| Utensilios esmaltados | " | | 340 | 305 | 330 |
| 3. INDUSTRIAS DE MATERIALES PARA CONSTRUCCIÓN | | | | | |
| Cemento | toneladas | 180.000 | 276.850 | 290.000 | 308.000 |
| Ladrillos | (miles de unidades) | 155.000 | 150.000 | 145.000 | 135.000 |

PRODUCCION INDUSTRIAL DE GRECIA ANTES DE LA GUERRA (continuación)

| | | 1930 | 1936 | 1937 | 1938 |
|---|---------------------|---------|-----------|-----------|-----------|
| Ladrillos | (miles de uni- | 7.585 | 6.200 | 5.750 | 3.902 |
| Tejas | dades) | 32.000 | 28.000 | 26.500 | 21.500 |
| Baldosas | (miles de me- | 600 | 660 | 680 | 550 |
| | tros | | | | |
| | cuadrados) | | | | |
| Cal | toneladas | 350.000 | 350.000 | 350.000 | 315.000 |
| 4. INDUSTRIAS TEXTILES | | | | | |
| Hilaza de algodón | toneladas | 9.360 | 15.160 | 15.750 | 15.750 |
| Telas de algodón | (miles de me- | 35.000 | 27.000 | 28.600 | 27.700 |
| | tros) | | | | |
| Hilos de algodón (en carrete) | (miles de doce- | | 25 | 60 | 20 |
| | nas) | | | | |
| Hilaza de lana para alfombra | toneladas | 120 | 180 | 200 | 220 |
| Hilaza, hilados de lana | (miles de me- | 280 | 7.500 | 7.500 | 6.962 |
| | tros) | | | | |
| Tapetes orientales | (miles de me- | 150 | 58 | 66 | 70 |
| | tros ²) | | | | |
| Hilo de seda | toneladas | 175 | 250 | 242 | 250 |
| Tela de seda | (miles de me- | 3.100 | 2.780 | 2.700 | 2.780 |
| | tros) | | | | |
| Seda artificial | toneladas | 35 | 125 | 187 | 267 |
| Costalería | (miles de uni- | | 2.300 | 4.100 | 4.110 |
| | dades) | | | | |
| Tela para sacos de tabaco | toneladas | | 765 | 1.319 | 1.362 |
| Cordelería y bramante | " | 2.500 | 2.400 | 2.500 | 2.500 |
| 5. INDUSTRIAS DE PRODUCTOS ALIMENTICIOS | | | | | |
| Alcohol anhidrico para fabricas licores.. | toneladas | | 2.894 | 4.914 | 5.075 |
| Alcohol anhidrico industrial y para ex- | " | | 795 | 2.815 | 3.073 |
| portación | | | | | |
| Alcohol usado como combustible (93 gra- | " | 7.400 | 7.756 | 8.353 | 8.883 |
| dos) | " | 13.310 | 8.683 | 14.743 | 15.226 |
| Bebidas alcohólicas | " | 115.000 | 210.000 | 228.330 | 250.950 |
| Hielo | " | 9.143 | 9.232 | 9.455 | 10.236 |
| Cerveza | " | 600 | 2.000 | 3.500 | 2.500 |
| Aceite de algodón | " | 5.000 | 17.500 | 30.500 | 20.000 |
| Torta de semilla de algodón | " | 500 | 1.800 | 1.800 | 960 |
| Copra | " | | | | |
| Productos de confitería y pastelería | | | | | |
| Halva (turrón) | " | 2.800 | 2.600 | 2.500 | 2.100 |
| Lucum | " | 3.500 | 3.000 | 2.500 | 2.500 |
| Chocolates | " | 1.000 | 1.500 | 1.600 | 1.500 |
| Bombones | " | 3.000 | 3.200 | 3.000 | 2.500 |
| Almidón | " | | 1.100 | 1.400 | 1.200 |
| Azúcar de almidón | " | | 4.000 | 5.500 | 5.000 |
| Galletas | " | | 900 | 950 | 950 |
| Harina | " | 885.000 | 1.197.000 | 1.037.500 | 1.292.380 |
| Pastelería | " | 14.700 | 17.800 | 19.450 | 21.000 |
| Levadura | " | | 696 | 725 | 774 |
| Conservas de frutas y legumbres | " | 1.900 | 4.500 | 3.700 | 5.400 |
| 6. INDUSTRIAS QUÍMICAS | | | | | |
| Aceite de oliva | toneladas | 12.500 | 9.000 | 8.500 | 17.000 |
| Jabón | " | 25.000 | 25.000 | 22.500 | 25.000 |
| Jabón de tocador | " | 450 | 600 | 540 | 600 |
| Abonos artificiales | " | 78.159 | 82.400 | 75.311 | 95.223 |
| Colorantes orgánicos | " | 121 | 230 | 306 | 380 |
| Celofán | " | 7.300 | 16.000 | 18.800 | 18.200 |
| Trementina | " | 1.900 | 4.610 | 5.410 | 5.200 |
| Explosivos | " | 1.197 | 1.431 | 1.379 | 1.723 |
| Lámparas eléctricas | (millares de | | 400 | 1.200 | 1.435 |
| | unidades) | | | | |
| Aceite de linaza | toneladas | 1.023 | 1.350 | 1.350 | 1.600 |
| Otros productos químicos y farmacéuticos | " | 60.336 | 121.158 | 98.841 | 144.063 |

PRODUCCION INDUSTRIAL DE GRECIA ANTES DE LA GUERRA (continuación)

| | | 1930 | 1936 | 1937 | 1938 |
|---------------------------------------|----------------------------|--------|---------|---------|---------|
| 7. INDUSTRIAS DEL CUERO | | | | | |
| Suela | toneladas | 6.600 | 5.800 | 5.800 | 5.800 |
| Piel para calzado | " | 1.500 | 2.550 | 2.250 | 2.250 |
| Guantes | (millares de pares) | | 150 | 165 | 160 |
| 8. INDUSTRIA PAPELERA | | | | | |
| Papel y cartón | toneladas | 12.000 | 19.454 | 22.680 | 20.990 |
| Tubo aislante | (millares de metros) | | 1.472 | 1.555 | 1.747 |
| 9. INDUSTRIA DE LA CONFECCIÓN DE ROPA | | | | | |
| Sombreros | (millares de piezas) | 645 | 355 | 320 | 270 |
| Capuchones de fieltro | " | 38 | 101 | 95 | 145 |
| 10. INDUSTRIA TABAQUERA | | | | | |
| Cigarrillos | toneladas | 4.598 | 5.203 | 5.250 | 5.721 |
| Cigarros | " | 19 | 11 | 10 | 9 |
| 11. ENERGÍA ELÉCTRICA | | | | | |
| Corriente eléctrica | (miles de kilovatios-hora) | 90.000 | 227.000 | 248.000 | 271.500 |

MALTA¹

I. DAÑOS CAUSADOS POR LA GUERRA

El número de malteses que perdieron la vida en la guerra o que murieron a resultas de las heridas recibidas en ella, representa menos del 1% de la población total. Aunque las pérdidas humanas de Malta fueron relativamente ligeras, la isla sufrió pérdidas materiales considerables como resultado de casi tres años de bombardeos y asedio.

Resultaron destruidos alrededor de 10.000 edificios y otros 20.000 más fueron dañados. La pérdida de bienes muebles y de equipo se calcula en tres millones de libras esterlinas. Como Malta no es un país industrial, los daños sufridos por las fábricas fueron de importancia comparativamente insignificante, pero los intensos bombardeos efectuados en la zona del puerto hicieron disminuir considerablemente su eficacia. La reparación de chalanas y la eliminación de los obstáculos en la zona del puerto constituyen una tarea de primera importancia.

Las viviendas sufrieron la mayor parte de los daños causados a los edificios. En la actualidad, existen varios miles de familias en condiciones precarias de vivienda. Dada la escasez de medios de construcción con que se cuenta en la isla, se calcula que se necesitarán diez años más para la completa reconstrucción.

II. OBSTÁCULOS QUE SE OPONEN A LA RECONSTRUCCIÓN

El grado de la posible expansión de la industria de la construcción está limitado por la escasez de trabajadores especializados y por la falta de personal técnico para la preparación adecuada del programa de reconstrucción.

Otra causa de estancamiento consiste en la escasez de materiales y en los métodos anticuados de construcción. El material de construcción que normalmente se utiliza en Malta es una piedra blanda de extracción local. Aunque abundan las canteras, su producción es limitada debido a la falta de equipo mecánico y a la escasez de canteros hábiles. Asimismo, la industria de la construcción propiamente dicha no está equipada para emplear los métodos modernos y carece tanto de la maquinaria como de los conocimientos necesarios para emprender otros tipos de construcción. Además, los nuevos tipos de construcción exigirían la importación de maquinaria

¹ Este informe fué redactado por la Secretaría con la información suministrada por la delegación del Reino Unido.

y de materiales como vigas de acero y madera que por el momento no se pueden obtener.

III. MATERIAS PRIMAS Y PRODUCTOS ALIMENTICIOS

La pérdida de las importaciones de la época anterior a la guerra ha afectado gravemente el nivel de vida. Han desaparecido en su totalidad los suministros de trigo y de gasolina de Rumania, de ganado, madera y maíz de Yugoslavia, de carbón procedente de Polonia y de Alemania, de artículos manufacturados de Bélgica y de Alemania, de tejidos y ropa procedentes de Japón y por espacio de muchos años no han sido reemplazados por los de otras fuentes. En la actualidad, Malta depende del Canadá para obtener trigo y harina, del Oriente Medio para productos destinados a la alimentación de ganado y del Reino Unido para artículos manufacturados, productos alimenticios y carbón, y de otros países europeos de una manera bastante limitada. Parece que la madera necesaria para construcción es casi imposible de obtener. Lentamente se ha iniciado la importación de tejidos, viveres frescos y vinos de Italia, pero sus precios son exorbitantes.

IV. ALZA DE LOS PRECIOS

El costo de la vida ha registrado un aumento excesivo y, a pesar de los fuertes subsidios que se otorgan a los productos alimenticios, ha seguido siendo elevado. Una crecida proporción de la población isleña depende para su subsistencia del comercio y de los servicios prestados a los turistas o del personal militar o de puertos que reside en la isla. El mantenimiento de los actuales precios altos constituye una amenaza para el comercio al detalle.

V. REPERCUSIONES DE LA GUERRA EN LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS

La guerra no trajo como consecuencia cambios de importancia ni en la agricultura ni en las escasas industrias que se explotan en Malta. El rendimiento agrícola, que antes de la guerra era elevado, no ha sufrido nada. Aparte de las instalaciones militares, la industrialización es bastante escasa; el número de obreros que prestan sus servicios en las empresas industriales no excede de cinco mil. En lo que se refiere a los transportes, antes de la guerra Malta era un importante centro de abastecimiento de carbón para barco. En la actualidad ha desaparecido casi por completo esta fuente de ingresos, en parte debido a la dificultad para conseguir carbón, pero principalmente debido al alto costo de las maniobras por-

tuarias. Este costo es más elevado en Malta que en ningún otro puerto del Mediterráneo.

VI. PLANES DE RECONSTRUCCIÓN Y FOMENTO ECONÓMICOS

El Gobierno del Reino Unido ha prometido la suma de 30.000.000 de libras para cubrir el costo de las reparaciones de los daños causados por la guerra, y para la realización de otros trabajos apremiantes. Anteriormente se ha aludido a las dificultades técnicas y a la escasez de materiales en la industria de la construcción. Además de la construcción propiamente dicha, se efectuarán considerables obras de demolición y de reconstrucción de caminos. Se espera que estas obras absorberán a un crecido número de los trabajadores no especializados desmovilizados al terminar la guerra.

Existen escasas perspectivas para el desarrollo económico de Malta, debido a la falta de fuerza eléctrica y de casi todas las materias primas.

Independientemente del problema capital de la reconstrucción, la tarea más importante con que se enfrenta Malta es la de encontrar trabajo y medios de vida para su población que crece con rapidez. Las necesidades de personal armado decrecerán considerablemente en proporción al máximo alcanzado durante la guerra. Antes de la contienda, existía en Malta un desempleo crónico y se teme mucho que retorne esta situación.

Entre los años de 1939 y 1945, la población de Malta aumentó de 269.000 a 286.000 habitantes. Con la suspensión de la emigración que era una característica normal de la economía de antes de la guerra, durante un período de seis años, ya son bastante grandes las demandas que ejerce la población sobre los limitados recursos económicos de la isla, y las perspectivas de mejoramiento en un porvenir cercano son reducidas.

YUGOESLAVIA

INTRODUCCIÓN

El informe siguiente tiene por objeto indicar el estado que presenta la recuperación de la economía yugoeslava y sus necesidades en el futuro inmediato, tales como le fueron expuestas al Subcomité durante las consultas que celebrara en Belgrado. En los documentos reproducidos a continuación se encontrará la información histórica y una exposición más detenida sobre algunos de los problemas.

1. *Sacrificios en hombres y en material realizados por Yugoslavia en su esfuerzo bélico durante los años de 1941 y 1945*, publicado por la Comisión de Reparaciones de Guerra de la República Federativa Popular de Yugoslavia y presentada a la Subcomisión como informe del Gobierno yugoeslavo.
2. *Informe de la Secretaría sobre Yugoslavia* (documento E/EMP/SUB.1/1, de 16 de julio de 1946), corregido por la delegación yugoeslava en las sesiones celebradas por la Subcomisión en Londres; este informe contiene datos abundantes sobre la economía de Yugoslavia antes de la guerra. *Informe Preliminar del Subcomité para Europa Meridional y Africa* (documento E/EMP/SUB.1/S.C.3/1, del 8 de agosto de 1946).
3. Los informes de la misión de la UNRRA en Yugoslavia sobre *Los Progresos Realizados en la Reconstrucción de Yugoslavia* (Nos. 1, 2, 3 y 4), presentados a la Subcomisión durante sus consultas con la misión de la UNRRA en Belgrado.

Es imposible presentar un plan a largo plazo sobre la reconstrucción y desarrollo de la economía yugoeslava, debido a que el Gobierno de este país no transmitió ningún plan a este respecto. La Comisión del Gobierno yugoeslavo encargada de trazar el plan de desarrollo se ocupa en la actualidad del estudio de los problemas a corto plazo, ya que sólo se dispone de cálculos sobre la producción con respecto al año en curso, mientras que los cálculos sobre las importaciones y las exportaciones se limitan a un período que abarca el semestre posterior al 31 de diciembre de 1946, fecha en que deja de existir

la UNRRA y siguen principios similares a los del programa actual de la UNRRA.

El Subcomité tuvo la suerte de contar entre sus miembros al Sr. Milijove Perović, representante de Yugoslavia, quien preparó las consultas en Belgrado entre el Subcomité y la Comisión del Gobierno encargada de trazar el plan. El Subcomité lamenta que su estancia en esa ciudad fuese tan breve.

Como en otros informes, en lo sucesivo se emplea el término "recuperación" para denotar el retorno aproximado de la producción al nivel que tuviera antes de la guerra, y el término "reconstrucción" para indicar la rehabilitación material de la capacidad de producción, aunque esta reconstrucción no se ajuste con precisión a la forma que revestía antes de la guerra. Se considera que los planes de inversión completamente nuevos, constituyen un "desarrollo" de la economía del país.

I. SITUACIÓN DE LA ECONOMÍA ANTES DE LA GUERRA

Antes de la guerra, Yugoslavia era un país predominantemente agrícola. Según el último censo (1931), alrededor de un 77% de la población total conseguía su sustento de la tierra (agricultura y silvicultura),¹ y sólo un 11% vivía de la industria manufacturera y de la minera (inclusive los artesanos).

Yugoslavia posee recursos considerables, pero se encuentran insuficientemente desarrollados. Esto se aplica tanto a la agricultura como a los recursos minerales. Las comunicaciones, los transportes y la energía hidráulica han sido poco desarrollados.

Yugoslavia ha sido siempre un país con bajos ingresos nacionales por habitantes, pero resulta imposible calcular exactamente estos ingresos, porque únicamente se dispone de cálculos particulares, que varían considerablemente entre sí. Sin embargo, los bajos ingresos por habitantes se explican en virtud de los hechos siguientes:

Desde el punto de vista de la agricultura, existen tres regiones distintas, cada una de las cuales comprende poco más o menos una tercera parte de la población:

- a) Regiones ricas con excedentes de producción;
- b) Regiones en las que la agricultura se encuentra bien equilibrada;
- c) Regiones pobres, montañosas con un déficit de producción y que dependen de las regiones con excedentes de producción.²

Según el Gobierno yugoeslavo, las exportaciones de cereales en la época anterior a la guerra, sólo eran posibles a expensas de mantener un bajísimo nivel de subsistencia en las regiones con un déficit de producción.

La industrialización del país, que exportaba la mayoría de sus recursos (por ejemplo, los metales no ferrosos) en forma de materias primas, era insuficiente.

Los antecedentes históricos del país, que han producido innumerables desórdenes intestinos, políticos y nacionales, han obstruido el desenvolvimiento de Yugoslavia.

La producción agrícola anterior a la guerra consistía predominantemente de cereales (particularmente maíz y trigo), de ganado y productos lecheros. Estos productos constituían las principales exportaciones agrícolas del país. El tabaco constituía otra importante cosecha, con un rendimiento suficiente para satisfacer las necesidades del país y con algún excedente para la exportación. Entre las otras cosechas que producían excedentes exportables, se contaban las plantas industriales (semillas oleaginosas, lino y cáñamo, plantas medicinales y opio), así como las frutas. Sin embargo, como la industria de las conservas no se encontraba suficientemente desarrollada, sólo llegaban al mercado mundial las frutas frescas, las ciruelas y los vinos.

En general, los métodos anticuados y la red de comunicaciones inadecuada, impedían que se obtuviesen todas

¹ En esta cifra se incluye a la población que vive de la extracción de carbón pero esto no modifica el cuadro de conjunto.

² Véase el informe de la Secretaría.

las ventajas posibles de las condiciones climáticas favorables y de la bondad del terreno.

El desarrollo industrial se veía obstruido por la falta de las inversiones necesarias de capital. Asimismo, la industria se veía obstruida por la falta de carbón y de coque de alta calidad, productos que había que importar a un costo elevado. Los abundantes yacimientos de metales no ferrosos y otros minerales, se explotaban principalmente por compañías extranjeras, casi en su totalidad para la exportación en forma de materias primas o productos semimanufacturados. Sin embargo, la industria aislada más importante era la maderera, que también constituía la mayor industria de exportación. En su mayoría, las otras industrias trabajaban primordialmente para el mercado nacional y cubrían en proporciones variables (en el caso de los textiles), la mayor parte de las necesidades del país. La fabricación de bienes de producción era totalmente inadecuada, por lo que el país dependía completamente de las importaciones. Desgraciadamente no se cuenta con datos exactos sobre la producción anterior a la guerra y su importancia relativa.

Comercio exterior y balanza de pagos

El comercio exterior de Yugoslavia se concentraba principalmente en Europa central y oriental, mas el mercado alemán desempeñaba el papel predominante (48% del valor total de las importaciones en 1939 y el 32% del valor total de las exportaciones). Las importaciones yugoslavas consistían principalmente de materias primas textiles e hilazas, bienes de producción y materias primas industriales, como por ejemplo coque y antracita. En su mayoría, las exportaciones consistían de madera, productos agrícolas, mineral de hierro y otros minerales, particularmente minerales de metales no ferrosos.

Durante largos años la balanza de pagos fué favorable con excedentes considerables de las exportaciones sobre las importaciones. Los excedentes en ciertos artículos eran absorbidos por los intereses y los dividendos pagados por las inversiones extranjeras. Las últimas cifras de que se dispone antes de la guerra, corresponden a los años 1935 y 1936 (saldos de artículos producidos en esos años):

| | 1935 | 1936 |
|------------------------------|------------------------|-------|
| | (millones de denarios) | |
| Mercancías | + 294 | + 367 |
| Servicios | + 646 | + 623 |
| Intereses y dividendos | - 1.029 | - 860 |

La estructura de la balanza de pagos parece indicar la capacidad del país para asegurar el servicio de intereses sobre las importaciones de capital necesario. Esta balanza acusa tres puntos débiles.

En primer término, los excedentes de productos alimenticios exportables se consiguieron manteniendo un bajo nivel de consumo en las zonas con déficit agrícolas. En segundo lugar, el comercio exterior dependía del mercado alemán. En tercer lugar, las inversiones de capital extranjero únicamente podían efectuarse a un costo elevado debido a la crecida prima pagada por el riesgo, que solía sobrepasar considerablemente los excedentes de las operaciones en cuenta corriente.

II. PÉRDIDAS Y DAÑOS CAUSADOS POR LA GUERRA

El informe del Gobierno yugoeslavo citado anteriormente en la introducción, contiene datos abundantes sobre las pérdidas y los daños causados por la guerra.

Las pérdidas de vidas humanas sufridas por Yugoslavia fueron muy elevadas. Se calcula que perecieron 1.706.000 personas. La destrucción material y el daño recibido por la economía nacional fueron tan elevados que la rehabilitación ha llegado a ser un problema de reconstrucción a largo plazo.

La Comisión de Estado sobre Reparaciones de Guerra calcula que las pérdidas sufridas por la economía yugoeslava ascienden a la cantidad de 9.145.000.000 de dólares.

Viviendas

504.160 edificios fueron incendiados, destruidos o dañados (lo que equivale a un 20,7% del número total de

edificios existentes antes de la guerra) y casi 3.300.000 personas quedaron sin hogar. Las instituciones sanitarias, los establecimientos docentes y científicos, las bibliotecas, los museos, los archivos, los edificios históricos, las iglesias, los monasterios, etc., sufrieron pérdidas cuyo valor resulta casi imposible calcular.

Agricultura

Los daños causados a los árboles fueron considerables; el 24% de los árboles frutales fueron destruidos y el 38% de los viñedos quedó completamente destrozado. Además las pérdidas en los recursos forestales ascendieron al 10% de todos los bosques.

La población pecuaria sufrió una disminución de más de un 50%. Se perdieron grandísimas cantidades de implementos y maquinaria agrícolas, incluso más de 3.000 tractores y arados, 12.800 trilladoras, 47.000 molinos de viento, 5.000 vehículos de motor, 2.500 máquinas de vapor, 485.000 carretas de los campesinos y grandes cantidades de material diverso.

La industria maderera sufrió pérdidas que oscilan entre un 28 y un 55% de su equipo existente antes de la guerra.

En el cuadro que figura a continuación puede verse la cuantía de los daños:

| | Daños computados en millones de dólares | Porcentaje de las pérdidas |
|--|---|-------------------------------|
| Industrias químicas | 16 | 57 |
| Industria textil | 23,5 | 53 |
| Industria metalúrgica .. | 27,5 | 50 |
| Producción de fuerza motriz | 18 | 30 |
| Industrias de productos alimenticios | 14 | 22 |
| Industria de la construcción | 7 | 18 |

Las pérdidas sufridas por las industrias mineras son todavía mayores y se calculan aproximadamente en la cantidad de 60.000.000 de dólares. El porcentaje de las pérdidas de equipo minero excede del 50% del total.

Transportes

Con escasas excepciones, en su retirada los alemanes no dejaron ninguna vía férrea en condiciones de prestar servicio; el 76% de las locomotoras y el 84% de los vagones de ferrocarril fueron dañados o sacados del país. Los daños recibidos por la navegación fluvial (barcos de pasajeros, de carga, barcas y barcos-tanque), tanto en unidades como en tonelaje asciende por término medio de un 60 a un 70% de la cifras correspondientes a la época anterior a la guerra. Todos los puentes de acero fueron destruidos, como también lo fué el 81% de los de cemento armado y el 55% de los de madera. Los caminos quedaron en malísimas condiciones y casi la totalidad de los vehículos a motor fueron destruidos o sacados del país.

III. ESTADO EN QUE SE ENCUENTRA ACTUALMENTE LA RECUPERACIÓN

Yugoeslavia se cuenta entre los países europeos que más sufrieron durante la guerra. La política de exterminio desarrollada por los alemanes, como represalia por la activa resistencia clandestina, tendía a la destrucción de una gran parte del capital del país. Los daños sufridos por los bienes de producción durante las operaciones militares fueron también bastante considerables. El memorándum del Gobierno yugoeslavo contiene los detalles relativos a la cuantía de las pérdidas ocasionadas por la guerra.

La finalidad que persigue el Gobierno yugoeslavo, cuya política estriba en transformar la economía nacional en una economía dirigida de acuerdo con un plan central, es utilizar en la reconstrucción la totalidad de los recursos nacionales disponibles. Hasta ahora el Gobierno ha logrado sortear las limitaciones procedentes de las dificultades financieras del país. A pesar de la activa política nacional de reconstrucción, se han contenido las tenden-

cias inflacionarias echando mano de la mano de obra voluntaria no remunerada, especialmente durante el primer período que siguiera a la liberación. Esta política se facilitó por las fuertes importaciones realizadas en 1945 y 1946 por la UNRRA, gracias a las cuales se contó con cantidades considerables de bienes de consumo y de materiales para la reconstrucción que se necesitaban con urgencia. En los cálculos sobre las remesas efectuadas por la UNRRA, del 15 de abril de 1945 al 31 de julio de 1946, consignados en el cuadro siguiente, se indica el volumen de esta ayuda:

| | <i>Millares de toneladas brutas</i> |
|-------------------------------------|---|
| Viveres | 1.151 |
| Ropa, textiles y calzado | 70 |
| Suministros médicos y sanitarios .. | 11 |
| Equipo agrícola | 141 |
| Equipo industrial | 514 |
| Varios | 1 |
| Total | 1.888 |

El programa total de la UNRRA (del 15 de abril al 31 de diciembre de 1946),¹ asciende a la cantidad de 429.500.000 dólares. Se proyectaron y entregaron en parte, las cantidades siguientes clasificadas en grupos principales:²

| | <i>Programa total en millones de dólares</i> | <i>Remesas efec- tuadas hasta finis de junio de 1946</i> |
|--|--|--|
| Viveres | 139 | 127 |
| Ropa, textiles y calzado | 75 | 61 |
| Suministros médicos y sanitarios | 21,6 | 11,7 |
| Equipo agrícola | 40,2 | 20,8 |
| Equipo industrial | 109,4 | 52,6 |

Agricultura

Como consecuencia de la guerra, en 1945 disminuyó la producción de cereales hasta casi un 50% del promedio de producción correspondiente a los años de 1935 a 1938.

La rehabilitación de la agricultura, posible gracias a la ayuda facilitada por la UNRRA, los suministros encaminados a este fin y la estabilización de las condiciones económicas, produjeron como resultado un aumento considerable de las cosechas previstas para 1946, con relación a las de 1945. La cosecha de trigo alcanzó un 80% del promedio registrado durante los años de 1935 a 1938, pero la sequía de los meses de julio y agosto dañó la cosecha de maíz, y según las previsiones hechas por el Gobierno a fines de agosto, sólo alcanzará de un 50 a un 60% del promedio registrado durante el período 1935-1938. El Gobierno considera que es indispensable importar alrededor de 200.000 toneladas de cereales, antes de que se recojan las cosechas de 1947.³

Cabe recordar que antes de la guerra el promedio de las exportaciones de cereales apenas constituía un 7,5% de la producción total. Además, se necesitará importar otros artículos alimenticios, en particular grasas, azúcar y productos lecheros, cuya producción es todavía bastante inferior al nivel existente antes de la guerra.

La agricultura yugoeslava sufrió sus mayores pérdidas en la población pecuaria, particularmente animales de tiro. Durante la guerra el número de cabezas de ganado caballar disminuyó en un 59,6% mientras que el de ganado vacuno disminuyó en un 54%.⁴ El número de ove-

jas, cabras y cerdos descendió aproximadamente en un 50%, pero en este caso un ritmo más acelerado de reproducción hace que esta pérdida revista menor gravedad que en el caso del ganado caballar y bovino.

En resumen, cabe decir que la producción de cereales en las cosechas de 1947 debería volver al nivel que tenía antes de la guerra. La rehabilitación de la producción de carne y de artículos lecheros, tardará varios años aunque las importaciones de ganado bovino y equino continúan durante el año de 1947 al ritmo de las importaciones de la UNRRA en 1946.

El Gobierno tiene en preparación los planes necesarios para intensificar la producción agrícola y para aumentar la producción de cultivos especializados, con los que se espera hacer disminuir el excedente de mano de obra en la agricultura.⁵

Suministro de productos alimenticios

Con excepción del pan, que según se afirma es suficiente, el consumo de alimentos es notablemente inferior al nivel anterior a la guerra, especialmente en el caso de la carne, las grasas y el azúcar.

En la actualidad, el promedio diario de calorías consumidas por la población del país en su conjunto es de cerca de 2.100. No se dispone de cálculos correspondientes al período anterior a la guerra que puedan servir de comparación, pero se sabe que existían marcadas desigualdades de distribución entre las zonas con excedentes y aquellas con déficit de alimentos. El Gobierno despliega esfuerzos enérgicos para asegurar una distribución razonablemente equitativa a las regiones urbanas y a aquellas con déficit de producción, por medio de un sistema de recolección proyectado con cuidado y administrado con rigor.

La distribución en los poblados corresponde a los comités locales. Se toma en consideración tanto la índole de trabajo como las necesidades individuales (por ejemplo, la cuantía de la producción doméstica). En las ciudades se utiliza un sistema de racionamiento por medio de tarjetas que comprenden las categorías siguientes:

| | |
|---|----------------|
| Trabajadores en trabajos de fuerza | 3.181 calorías |
| Trabajadores ordinarios | 2.198 calorías |
| Población en general | 1.458 calorías |

Los militares, los trabajadores en la industria forestal, los inválidos y las mujeres embarazadas reciben raciones extraordinarias.

IV. RECUPERACIÓN INDUSTRIAL

Debido a las dificultades que se presentan para restablecer los servicios de estadística, la información relativa al presente nivel de la producción fabril comparado con el existente antes de la guerra es incompleta. La información de que se dispone, procedente en su mayor parte de entrevistas con la Comisión de Proyectos, se resume a continuación.

La producción de carbón, incluso en las minas de Istria (Arsa), es ahora casi igual a la alcanzada antes de la guerra. La producción en 1939 fué de 4.300.000 toneladas métricas de lignito común (*brown coal*) 1.300.000 toneladas métricas de lignito y 400.000 toneladas métricas de hulla. La calidad media de la producción actual es notablemente menor que en 1939, debido a que la extracción de lignito común y de lignito se acerca más rápidamente a su nivel de antes de la guerra que la de hulla.

La oficina de la UNRRA en Belgrado opina que la producción actual de carbón basta para la economía yugoeslava en el futuro inmediato, al ritmo de actividad previsto, y que en 1947 se podrán exportar pequeñas cantidades de carbón de calidad inferior. No obstante,

⁴ Hasta el mes de julio de 1946, la UNRRA importó 2.980 tractores, 6.213 yeguas, 4.011 caballos, 5.871 vaquillas, 145 toros, 45 terneras y 9.199 mulas. Sin embargo, esta importantísima ayuda no puede modificar la situación general, en particular, en vista del lento ritmo de reproducción del ganado bovino y caballar.

⁵ La mano de obra excedente que carece de empleo será dirigida hacia la industria. Véase la sección relativa a la industria en la página siguiente.

¹ En realidad, una parte de estas remesas se entregará durante el primer trimestre de 1947.

² Diversos artículos entregados a título de socorro (viveres en su mayor parte), por valor de 42.000.000 de dólares suministrados durante el período de socorro militar.

³ Véase el programa de importaciones, página 99.

Yugoeslavia deberá importar anualmente a partir de 1947, 200.000 toneladas métricas de coque y 65.000 toneladas de carbón de calidad superior para altos hornos; la UNRRA proyecta suministrar cantidades considerables de estas importaciones durante el período de 1945 a 1946. La UNRRA ha facilitado ya bastante maquinaria y otros equipos de minería, pero se necesitará importarlos en mayor cantidad para mantener y aumentar la producción.

Petróleo

Antes de la guerra, la producción de petróleo en Yugoslavia era extremadamente pequeña (1.122 toneladas métricas por año), en tanto que las importaciones de petróleo y productos derivados ascendían a 151.143 toneladas métricas. Durante la ocupación, se descubrieron otros campos petrolíferos y se aumentó considerablemente la producción. A pesar de que los alemanes se llevaron grandes cantidades de equipo, la producción actual equivale a un 15 a 20% de las necesidades anteriores a la guerra.¹ Debido al número elevado de camiones y tractores importados por la UNRRA,² las necesidades de petróleo son ahora mucho mayores que antes de la guerra.

Energía eléctrica

En 1937, Yugoslavia poseía 713 centrales eléctricas, muy pequeñas la mayor parte de ellas, cuya capacidad total era de 467.000 kilovatios. En 1938 se produjeron 1.100 millones de kilovatios-hora, de los cuales el 75% fué consumido por la industria. En 1938, la producción *per capita* fué de 70 kilovatios-hora solamente. Sólo 7 de las centrales, cuatro térmicas y tres hidroeléctricas, eran mayores de 10.000 kilovatios de capacidad. Seis de éstas fueron seriamente dañadas pero han sido reparadas y están trabajando a capacidad máxima. Muchas centrales pequeñas resultaron destruidas o dañadas, pero se estima que su producción era extremadamente reducida.

Minerales

En el cuadro siguiente se muestra la producción de minerales metálicos anterior a la guerra y el porcentaje correspondiente a la producción actual.³ Se carece de toda información sobre la producción actual de los demás minerales; pero ésta no era muy importante antes de la guerra.

| | 1938 | 1939 | Porcentaje de la producción actual en comparación con la de antes de la guerra |
|---------------------------|----------------------------------|------|--|
| | (millares de toneladas métricas) | | |
| Mineral de cobre | 762 | 984 | 60 |
| Mineral de plomo y zinc . | 883 | 775 | 60 |
| Mineral de hierro | 607 | 667 | 40 |
| Bauxita | 406 | 319 | 0 |
| Mineral de cromo | 58 | 45 | 40-70 |
| Mineral de antimonio | 15 | 19 | |
| Manganeso | 4 | 6 | |

Antes de la guerra, Alemania absorbía casi toda la producción de bauxita. Además, durante la ocupación militar alemana se aumentó grandemente la producción, que se ha interrumpido actualmente por falta de mercados.

Antes de la guerra, se exportaban dos terceras partes de la producción de mineral de hierro, quedando sólo un tercio para uso de la industria metalúrgica ligera de Yugoslavia. La producción actual de mineral de hierro está reservada para las necesidades nacionales. Podría aumentársela incluso por encima del nivel anterior a la guerra, a condición de restaurar y mejorar el material y los transportes.

¹ Véase el informe No. 4 de la misión de la UNRRA en Yugoslavia.

² Hasta el 31 de agosto de 1946, la UNRRA había importado 13.000 camiones y más de 6.000 tractores.

³ Las cifras correspondientes a 1938 y 1939 han sido obtenidas del informe de la Secretaría. Las de 1946 proceden de los cálculos de la Comisión de Proyectos del Estado. No se expresa claramente qué año o años sirvieron de base.

Antes de la guerra, la fundición del mineral de cobre se realizaba en el país, exportándose el cobre en bruto. Alrededor del 20 por ciento del cobre en bruto era refinado en el país.⁴

La explotación excesiva de las minas de cobre por parte de los alemanes disminuyó considerablemente los recursos yugoeslavos de este mineral y será necesario explotar nuevas vetas para que la producción de mineral vuelva a su nivel de antes de la guerra.

Madera de construcción

En Yugoslavia, la industria de la madera de construcción es la más importante. El valor de las exportaciones de esta madera antes de la guerra, representaba el 20% del valor total de las exportaciones. Según la Comisión de Proyectos del Estado, la producción de madera aserrada es ahora un 58% de lo que era antes de las hostilidades.⁵ Este nivel de producción es poco más o menos el máximo posible con la capacidad actual de los aserraderos, excepto en el caso de algunos aserraderos de Voivodina, cuyas reservas locales de madera han quedado agotadas.

Yugoeslavia contaba con 3.231 aserraderos antes de la guerra, con una capacidad total de 7.200.000 metros cúbicos por año, que el conflicto redujo al 50%.

Los bosques de Yugoslavia resultaron gravemente dañados por la guerra. Se perdió un 10% de la superficie forestal total, como resultado directo de las hostilidades y la explotación por parte de los alemanes, siendo Croacia la región más perjudicada en este sentido.

Productos textiles

La industria textil, segunda industria de Yugoslavia, no sufrió grandes daños durante la guerra. Los productos textiles fabricados en los hogares constituyen una parte considerable de la producción textil nacional. No se dispone de cifras sobre los productos textiles acabados fabricados antes de la guerra, pero los datos siguientes dan una idea de la importancia de esta industria antes de la contienda.

| | |
|--------------------------|--------------------|
| Brocas de algodón | 260.000 |
| Telares de algodón | 16.000 |
| Brocas de lana | 76.000 |
| Telares de lana | 1.500 ⁶ |

De la proporción entre los telares y las brocas y de la considerable importancia de las importaciones de hilaza anteriores a la guerra, se demuestra que la capacidad de producción de tejidos del país era mayor que su producción de hilados. Por otra parte, la producción de hilados no se hallaba en situación de fabricar la hilaza de mejor calibre.

Antes de la guerra, el consumo de algodón y de hilaza de algodón era de unas 38.000 toneladas y el de hilaza de lana de unas 20.000 toneladas.

Las importaciones de algodón en rama hechas por la UNRRA han mantenido las hilanderías a plena capacidad. No obstante, a causa de la disminución de la producción interna, el hilado de la lana no se halla en su máxima capacidad. La UNRRA no ha importado hilaza debido a la escasez mundial y por esta razón la producción de tejidos se halla actualmente a un 70% de su capacidad. Se necesitan cantidades considerables de maquinaria de repuesto para la industria del hilado.

Cueros y pieles

La producción anual de cuero bruto anterior a la guerra variaba entre 14.000 y 17.000 toneladas métricas. También se trabajaban las pieles finas, pero no se dispone actualmente de cifra alguna sobre la producción anterior a la guerra. La industria de curtidos está funcionando a

⁴ La producción diaria de cobre en bruto en 1937 y 1938 llegó a 40.000 toneladas métricas, y el promedio anual de exportaciones de cobre en bruto durante dicho período, a 32.000 toneladas métricas.

⁵ El Subcomité no ha podido conseguir cifra alguna sobre la producción de madera aserrada anterior a la guerra.

⁶ Véase el informe No. 2 de la misión de la UNRRA en Yugoslavia.

un 50% de su capacidad anterior a la guerra (30% de su capacidad actual), siendo los factores restrictivos principales la escasez de pieles y la de productos de curtir fabricados en el país o importados.

Antes de la guerra, la capacidad de la industria del calzado era mucho mayor que el consumo nacional. La fábrica de Batá tenía y tiene todavía una capacidad aproximada de 7.900.000 pares (4.500.000 de botas y zapatos de goma y 3.400.000 de calzado de cuero). Otras dos fábricas pueden producir 600.000 pares de calzado de cuero, y existen además varias fábricas pequeñas. La producción de calzado antes de la guerra se hallaba siempre por debajo de su capacidad, y no se exportaban zapatos. El ritmo actual de la producción de calzado de piel se halla limitado por la escasez de materia prima a un 50% de su nivel anterior a la guerra, y es evidente que las necesidades actuales exigen un mayor aumento de la producción.

Industrias de alimentos

No hay datos sobre el nivel de actividad de la industria de conservas alimenticias. Sin embargo, se ha indicado que la industria en conjunto se halla trabajando a su capacidad normal. Las fábricas de conservas de frutas y legumbres, y los molinos harineros, cuya capacidad se redujo en un 50%, sufrieron daños considerables. Esta disminución de la capacidad de los molinos harineros impuso un esfuerzo adicional a los transportes interiores en su tarea de acarrear el grano a los molinos más alejados. Actualmente es necesario importar maquinaria para los molinos, especialmente tamices. El cultivo de granos oleaginosos se desarrolló tanto durante la guerra, que la producción de aceite ascendió a 45.000 toneladas métricas, parte de las cuales fué exportada por el enemigo, en comparación con 22.900 toneladas métricas en 1938. La capacidad total de las fábricas de aceite yugoeslavas era de unas 28.000 toneladas antes de la guerra.

Otras industrias

Según la UNRRA, la capacidad anual de la industria del cemento antes de la guerra era de 1.653.000 toneladas métricas. A fines de 1945, la producción llegó a las 720.000 toneladas anuales, o sea, el 45% del nivel anterior a la guerra. La cifra actual representa el 70% y puede aumentarse sin gran dificultad. Las fábricas principales están emplazadas en Dalmacia.

Las fábricas de ladrillos, azulejos y artículos de cerámica, que satisfacían las necesidades nacionales de antes de la guerra, sufrieron grandes daños. La UNRRA ha encargado cantidades considerables de equipo para la fabricación de ladrillos, con lo cual se aumentará la producción actual.

La industria del vidrio, que atendía las necesidades del mercado nacional antes del conflicto bélico, se halla por debajo de su nivel antes de la guerra a causa de la falta de sosa calcinada y de sosa cáustica.

La industria química no se hallaba muy desarrollada antes de la guerra. El obstáculo principal en la actualidad es la escasez de productos químicos, que hace falta importar. La producción de sal está normalizándose poco a poco. Las fábricas de abonos químicos, especialmente las de superfosfatos, incluso la gran instalación de Cabac y las fábricas de abonos nitrogenados, sufrieron pocos daños; y la principal dificultad en este caso es la escasez de carbón de alta calidad. La escasez de materias primas reduce la producción anual de jabón a 5.000 toneladas, en comparación con 30.000 toneladas producidas antes de la guerra.

El papel escasea en Yugoslavia, por la destrucción de una importante fábrica de celulosa y por los daños considerables a otras. La UNRRA está importando actualmente todo el material para la instalación de una fábrica de celulosa.

Antes de la guerra, la industria del hierro y el acero era de poca importancia. No se conoce el monto de la producción actual, pero el obstáculo principal lo constituye la falta de coque y de carbón de buena calidad, que importa la UNRRA aunque en cantidad insuficiente. Se desconoce la situación de los talleres de laminación

que comenzaban a desarrollarse en los últimos años anteriores a la guerra.

La industria mecánica era muy pequeña. Algunos talleres importantes, principalmente los que se dedicaban a la reparación del material de los ferrocarriles, han sufrido grandes pérdidas durante la guerra; los que quedaron en condiciones de servicio fueron reparados y se hallan trabajando a plena capacidad en la fabricación de piezas sueltas para la construcción de puentes y la reparación de material rodante. El aumento de la producción se halla restringido más que nada por la falta de equipo y herramientas y por la escasez de mano de obra calificada.

El Gobierno yugoeslavo estima que el nivel general de la producción industrial, hacia fines de 1946, alcanzará de un 60 a un 65% del nivel anterior a la guerra. Sin embargo, no se tienen índices generales de la producción, y la Comisión de Proyectos del Estado trabaja actualmente para formular un nuevo índice.

Se observa ya la escasez de mano de obra especializada en todas las industrias, pero no constituirá un obstáculo serio hasta que la producción industrial alcance el nivel de antes de la guerra. La falta de estadísticas de la producción hace imposible calcular de modo más preciso el nivel actual de la recuperación industrial de Yugoslavia.

V. PRINCIPALES OBSTÁCULOS PARA LA RECUPERACIÓN

El Subcomité no dispone de suficiente información sobre la importancia y carácter de los obstáculos inmediatos principales que se oponen a la recuperación de Yugoslavia, que le permita presentar un cuadro analítico cuantitativo de los principales factores restrictivos. Ante la falta de información adecuada, este informe se limita a una descripción general de los dos obstáculos más importantes que dificultan la recuperación y sobre los cuales es posible documentarse: los transportes y el problema del pago de las importaciones necesarias en 1947.

Basándose en un inventario de las pérdidas y daños de la guerra, que aparece en el memorándum del Gobierno yugoeslavo y en los informes de la Misión de la UNRRA en Yugoslavia, se desprende que las principales dificultades son las siguientes:

1. Reconstrucción de los medios de transporte ferroviario y por carretera;
2. La renovación del equipo de la industria y minas de carbón y otros minerales, para reparar las pérdidas de maquinaria sufridas durante la guerra y para reemplazar el material desgastado, especialmente por medio del suministro de grandes cantidades de piezas de recambio;
3. El suministro de cantidades importantes de utillaje y máquinas agrícolas y de caballos y ganado, a fin de acelerar la rehabilitación de la agricultura.

Para lograr estos objetivos, será preciso importar grandes cantidades de material.

Transportes

Los daños sufridos por los medios de transporte ferroviario en Yugoslavia han sido muy graves, con el resultado de que la insuficiencia del transporte interno ha sido y será por algún tiempo un obstáculo de mayor importancia para la recuperación industrial y la distribución interna de los productos alimenticios desde las zonas con excedente hacia las empobrecidas.

Los daños sufridos por las instalaciones permanentes han sido los más graves. Gracias a un esfuerzo impresionante, que abarca la movilización en gran escala de mano de obra voluntaria no remunerada, se ha rehabilitado la mayor parte de las redes ferroviarias, aunque las reparaciones tienen en gran parte un carácter provisional. La línea Skoplje-Salónica, la línea Belgrado-Zagreb (cuya capacidad se halla aún muy reducida, ya que se está utilizando una sola vía) y la línea Dubrovnik-Mostar-Sarajevo, que resulta indispensable para el apro-

visionamiento de productos alimenticios a las regiones con déficit en producción agrícola en la Dalmacia meridional y la Herzegovina, se hallan todavía en muy malas condiciones. La tarea de reconstrucción se ha visto retardada por las dificultades encontradas por la UNRRA para procurarse rieles en suficiente cantidad. Para compensar esta insuficiencia se ha recurrido en gran parte al desmantelamiento de los desviaderos y las líneas locales.

Durante el verano y el otoño de 1946 se terminará una nueva línea ferroviaria de 90 kilómetros de largo entre Breko y Banovici, con lo cual se tendrá acceso a un rico depósito de lignito. La mano de obra necesaria para esta gran empresa ha sido facilitada casi enteramente por la Organización de la Juventud Yugoslava.

El cuadro siguiente indica la situación de Yugoestavia con respecto al material rodante:

| | 1940 | En el momento de la liberación | Al principio de 1946 |
|-----------------------------|--------|--------------------------------|----------------------|
| Locomotoras | | | |
| Trocha normal | 1.592 | 526 | 777 |
| Trocha estrecha | 584 a) | 359 b) | c) |
| Vagones de carga | | | |
| Trocha normal | 43.235 | 15.509 | 18.450 |
| Trocha estrecha | 10.364 | 7.889 | c) |
| Vagones de pasajeros | | | |
| Trocha normal | 4.123 | 1.338 | 1.256 |
| Trocha estrecha | 960 | 823 | c) |

- a) Excluyendo 139 locomotoras para trochas de 60 cms.
 b) Excluyendo 79 locomotoras para trochas de 60 cms.
 c) Cifra desconocida.

Como resultado de la destrucción casi total de los talleres de reparaciones ferroviarias más importantes situados en Kraljevo y Nis, la reparación del material rodante dañado ha sido lenta. El equipo y las importaciones de material rodante suministrados por la UNRRA¹ han representado una ayuda considerable, pero aun así, la importación de rieles, de material rodante y demás equipo ferroviario continúa siendo la más urgente de las necesidades para la reconstrucción yugoeslava.² No es posible obtener datos sobre las cantidades exactas de material rodante, rieles, etc., necesarios en 1947, ni la relación de estas necesidades con la circulación prevista.

Durante los últimos años, el transporte por carreteras ha quedado provisionalmente substituído de modo considerable por el transporte ferroviario. En 1940 el país contaba con 5.300 camionetas y camiones. En el momento de la liberación, no poseía más que 200 en condiciones de servicio. Gracias a los camiones de la UNRRA y a las reparaciones efectuadas en los camiones dañados que abandonaron los alemanes, el total existente se eleva a un poco más de 13.000. Los camiones de la UNRRA han constituido en 1945 y a principios de 1946 el medio principal de transporte local; con ellos se ha logrado asegurar el aprovisionamiento de cereales a las regiones empobrecidas, salvándolas literalmente del hambre.

El hecho de que la mayoría de los camiones de la UNRRA no eran vehículos nuevos, y el estado deplorable de la mayor parte de las carreteras de Yugoestavia después de cinco años sin trabajos de conservación, convierte en un problema de primera importancia el mantenimiento de los camiones en estado de servicio,³ tanto más cuanto que resulta muy difícil conseguir piezas sueltas para estos vehículos de tipo militar.

Balanza de pagos

El Subcomité no dispone de información que le permita calcular la balanza de pagos de Yugoestavia para 1947. La Comisión de Proyectos del Estado ha comunicado al Subcomité un cálculo de las mercaderías disponibles para la exportación en 1947, con un total de 110 a 120.000.000 de dólares.

¹ Hasta el 31 de agosto de 1946, la UNRRA había importado casi 200 locomotoras (programa total: 240) y, a fines de septiembre, habrá importado 725 vagones de carga.

² Los talleres yugoeslavos podrían producir unas 10 locomotoras y 300 vagones de carga anualmente si dispusiesen de las materias primas necesarias. Estos talleres se hallan actualmente dedicados a trabajos de reparación.

³ Cerca de 4.000 vehículos están actualmente fuera de la circulación a causa de reparaciones.

CÁLCULO DE LAS MERCADERÍAS EXPORTABLES EN 1947

| | Millones de dólares |
|---|---------------------|
| Productos alimenticios | 30,0 |
| (inclusive frutas frescas y desecadas, vinos y licores, aves de corral, huevos, plumas) | |
| Cueros y pieles | 0,3 |
| (inclusive piel de cabra y de carnero) | |
| Plantas medicinales y opio | 3,0 |
| Otros productos agrícolas | 7,0 |
| (principalmente cáñamo y piretro) | |
| Productos industriales y minerales | 70,0 |
| (principalmente cemento, madera, minerales y metales) | |
| Total | 110,3 |

La Comisión de Proyectos ha indicado que las exportaciones adicionales elevarían probablemente este total a cerca de 120.000.000 de dólares. Es evidente que, en vista del ritmo actual de la actividad económica yugoeslava, este nivel de exportaciones, especialmente en lo relativo a la madera de construcción y productos alimenticios, exigirá un verdadero sacrificio de las necesidades locales.

La Comisión ha facilitado también al Subcomité cálculos generales sobre las necesidades de importación en 1947, que ascenderán a un valor total de 420.000.000 de dólares, sin contar los fletes. La UNRRA ha subdividido y clasificado este total en las diversas categorías indicadas en el cuadro siguiente. No obstante, en la mayoría de los casos no se han hecho cálculos por grupos de mercancías.

CÁLCULO RESUMIDO HECHO POR LA COMISIÓN DE PROYECTOS SOBRE LAS NECESIDADES DE IMPORTACIONES PARA 1947

| | Millones de dólares (excluyendo fletes) |
|---------------------------------------|---|
| Productos alimenticios | 95 |
| Productos textiles, cueros, etc. | 105 |
| Productos médicos y farmacéuticos ... | 48 |
| Equipo agrícola | 60 |
| Equipo industrial | 112 |
| Total | 420 |

La cifra de 95.000.000 de dólares comprende el déficit de cereales calculado en 200.000 toneladas métricas por la Comisión de Proyectos para la cosecha agrícola del 1° de julio de 1946 al 1° de julio de 1947. Una fracción de esta cifra, probablemente 80.000 toneladas métricas, será importada y pagada por la UNRRA durante el último semestre de 1946. La cifra de 95.000.000 de dólares comprende igualmente, para la cosecha agrícola de 1946 a 1947, 20.000 toneladas métricas de grasas (de las cuales la UNRRA importará cerca de 7.500 toneladas métricas

durante el último semestre de 1946), 15.000 toneladas de azúcar, 7.000 toneladas de leche condensada, 4.500 toneladas de carne en conserva (la UNRRA importará 20.000 toneladas de carne durante el último semestre de 1946) así como café y cacao.

El grupo "productos textiles y cuero" incluye 45.000 toneladas métricas de algodón, 25.000 toneladas de lana e importantes cantidades de hilaza de lana y algodón, hilo, tejido, cueros y pieles.

El grupo "productos médicos y farmacéuticos" (48 millones de dólares), según lo declarado por la Comisión de Proyectos del Estado, se destina en una proporción del 70% a la adquisición de equipo para hospitales y clínicas, dedicándose el resto a las necesidades médicas y farmacéuticas ordinarias.

El grupo "equipo agrícola" (60.000.000 de dólares) comprende el equipo agrícola (25%), el equipo para las industrias de productos alimenticios (20%), la adquisición de 100.000 caballos y 100.000 cabezas de ganado, abonos, semillas, instalaciones y material para la reparación de las máquinas y herramientas agrícolas, y de hojalata para la fabricación de envases.

El grupo "equipo industrial" (112.000.000 de dólares) comprende en una proporción del 30%, material rodante, rieles y otro equipo ferroviario, gasolina, petróleo combustible y lubricantes (20.000 toneladas mensuales de gasolina, 7.000 toneladas mensuales de petróleo combustible), 200.000 toneladas métricas de coque y 57.000 toneladas de carbón destinado a la industria metalúrgica, equipo industrial (20%), piezas de recambio (15%), productos químicos industriales (5%), materiales refractarios (5%). En esta categoría el material ferroviario constituye la necesidad más apremiante.

Es evidente que la información facilitada por la Comisión de Proyectos del Estado sobre las importaciones no son sino un cálculo aproximado del máximo de importaciones que podría absorber eficazmente la economía yugoeslava en 1947. Los miembros de la Comisión han señalado que sería preciso, por supuesto, reducir la cifra efectiva de las importaciones en 1947 teniendo en cuenta las posibilidades de pago.

VI. PLANES DE RECONSTRUCCIÓN Y FOMENTO

La Comisión de Proyectos del Estado de Yugoslavia ha informado al Subcomité que su política hasta el presente ha sido concentrar los esfuerzos en los numerosos problemas apremiantes de la reconstrucción que exigen atención inmediata. Por lo tanto, no ha sido posible todavía preparar un plan total coordinado de reconstrucción y fomento a largo plazo. La Comisión de Proyectos tiene la intención de elaborar dentro de poco un plan basado en los recursos naturales del país, pero el Subcomité no sabe la fecha en que se terminará dicho plan.

Sin embargo, se sabe perfectamente cuáles son los campos principales en que será necesaria la reconstrucción y el fomento. Es indispensable comenzar por un mejoramiento de los medios de transporte y las comunicaciones antes de proseguir el fomento de la industria, y hará falta importar material rodante y demás equipo de transporte.

En Yugoslavia, la energía eléctrica procedente de aprovechamientos hidráulicos no ha alcanzado gran desarrollo; pero existen todavía posibilidades considerables de explotación que servirían de base para el fomento industrial. Se han elaborado planes preliminares que estu-

dia actualmente la Comisión de Proyectos. Esto requerirá también la importación de material.

Antes de la guerra, la mayor parte de los minerales no ferrosos extraídos en Yugoslavia se exportaba en forma de mineral o de metal bruto. Evidentemente, una vez en posesión del material necesario, Yugoslavia tendrá notables posibilidades para la refinación y tratamiento local de estos minerales.

El desarrollo de las cosechas de frutas y de las cosechas industriales especializadas (aceites vegetales, insecticidas, etc.), comenzado antes de la guerra, puede llevarse adelante. Especialmente, si se desarrollase completamente la industria de conservas, se podría aumentar notablemente las exportaciones de frutas y de productos de horticultura.

El ritmo que puede lograrse en el desarrollo dependerá no solamente de las importaciones del material necesario, sino también de la capacidad de Yugoslavia para financiar los desembolsos internos de capital. Es evidente que las posibilidades de la mano de obra voluntaria constituyen un factor importante, y si el Gobierno yugoeslavo puede eludir las restricciones financieras utilizando este y otros medios, es probable que se logren inversiones relativamente elevadas.

VII. CONCLUSIONES

Balanza de pagos para 1947

El Subcomité no ha conseguido ningún cálculo mínimo sobre las importaciones necesarias para el consumo ordinario y la renovación. Ahora bien, no parece improbable que aunque se reduzca al mínimo el programa de importaciones, la balanza de pagos para 1947 muestre un déficit. Además de este programa de importación, harán falta importaciones considerables de equipo de transporte y demás equipo básico en 1947 para mantener el ritmo de la recuperación y la reconstrucción. El Gobierno yugoeslavo no dispone actualmente de cantidades importantes de divisas extranjeras para financiar este desembolso.

Comercio exterior

Yugoeslavia posee minerales preciosos, y puede producir alimentos y otros productos agrícolas de exportación. Todos estos productos lograrán mercado si, como parece probable, sus precios pueden hacer frente a la competencia. A pesar de ello, la pérdida del mercado alemán del cual dependía tanto el país antes del conflicto bélico, hará preciso un cambio considerable en la dirección del comercio yugoeslavo. Como ha indicado la Comisión de Proyectos del Estado, habrá que establecer relaciones comerciales con un gran número de países para que Yugoslavia pueda conseguir los materiales necesarios para su reconstrucción y fomento.

Perspectivas futuras

A falta de un proyecto general de reconstrucción y fomento, todo lo que puede decirse de las perspectivas futuras es que, evidentemente, harán falta muchos años y grandes capitales para reparar los grandes daños infligidos por la guerra. Gran parte de esta tarea requerirá importaciones de material, y aunque Yugoslavia puede llegar a equilibrar de nuevo en el porvenir cercano su comercio a base de intercambios normales, es probable que necesite ayuda financiera exterior constante durante varios años para financiar sus compras de bienes de producción.

AGENTES DE VENTA DE LAS PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

ARGENTINA

Editorial Sudamericana S.A., Calle Alsina 500, Buenos Aires.

AUSTRALIA

M. A. Goddard (Pty.), Ltd., 255a George Street, Sydney, N.S.W.

BELGICA

Agence et Messageries de la Presse S.A., 14-22 rue du Perail, Bruxelles.

W. H. Smith & Son
71-75 Boulevard Adolphe-Max, Bruxelles.

BOLIVIA

Librería Científica y Literaria, Avenida 16 de Julio 216, Casilla 972, La Paz.

BRASIL

Livraria Agir, Rua Mexico 98-B, Caixa Postal 3291, Rio de Janeiro.

CANADA

The Ryerson Press, 299 Queen Street West, Toronto.

CEILAN

The Associated Newspapers of Ceylon, Ltd., Lake House, Colombo.

COLOMBIA

Librería Latina Ltda., Apartado Aéreo 4071, Bogotá.

COSTA RICA

Trejos Hermanos, Apartado 1313, San José.

CUBA

La Casa Belga, René de Smedt, O'Reilly 455, La Habana.

CHECOSLOVAQUIA

9 Topic, Narodni Trida 9, Praha 1.

CHILE

Librería Ivens, Calle Moneda 822, Santiago.

CHINA

The Commercial Press, Ltd., 211 Nanon Road, Shanghai.

DINAMARCA

Einar Munksgaard, Nørregade 6, København.

ECUADOR

Muñoz Hermanos y Cia., Plaza del Teatro, Quito.

EGIPTO

Librairie "La Renaissance d'Egypte," 9 SH. Adly Pasha, Cairo.

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

International Documents Service, Columbia University Press, 2960 Broadway, New York 27, New York.

ETIOPIA

Agence Ethiopienne de Publicité, Box 8, Addis-Abeba.

FILIPINAS

D. P. Pérez Co., 132 Riverside, San Juan, Rizal.

FINLANDIA

Akateeminen Kirjakauppa, 2, Keskuskatu, Helsinki.

FRANCIA

Editions A. Pedone, 13, rue Soufflot, Paris V.

GRECIA

"Eleftheroudakis," Librairie Internationale, Place de la Constitution, Athènes.

GUATEMALA

Goubaud & Cia. Ltda., 5a. Sur No. 6 y 9a. C.P., Guatemala.

HAITI

Max Bouchereau, Librairie "A la Caravelle," Boite postale 111-B, Port-au-Prince.

INDIA

Oxford Book & Stationery Co., Scindia House, New Delhi.

INDONESIA

Jajasan Pembangunan, Gunung Sahari 84, Djakarta.

IRAK

Mackenzie's Bookshop, Booksellers and Stationers, Baghdad.

IRLANDIA

Hibernian General Agency Ltd., Commercial Buildings, Dame Street, Dublin.

ISLANDIA

Bokaverzlun Sigfusar Eymundssonar Austurstreti 18, Reykjavik.

ISRAEL

Leo Blumstein, P.O.B. 4154
35 Allenby Road, Tel-Aviv.

ITALIA

Colibri S.A., Via Chiossetto 14, Milano.

LIBANO

Librairie universelle, Beyrouth.

LUXEMBURGO

Librairie J. Schummer, Place Guillaume, Luxembourg.

NORUEGA

Johan Grundt Tanum Forlag, Kr. Augustgt. 7A, Oslo.

NUOVA ZELANDIA

United Nations Association of New Zealand, G.P.O. 1011, Wellington.

PAISES BAJOS

N.V. Martinus Nijhoff, Lange Voorhout 9, 's-Gravenhage.

PAKISTAN

Thomas & Thomas, Fort Mansion, Frere Road, Karachi.

PERU

Librería Internacional del Perú, S.A., Casilla 1417, Lima.

PORTUGAL

Livraria Rodrigues 186, Rua Aurea, 188 Lisboa.

REINO UNIDO

H.M. Stationery Office, P. O. Box 569, London, S.E. 1 (and at H.M.S.O. Shops at London, Belfast, Birmingham, Bristol, Cardiff, Edinburgh, and Manchester).

REPUBLICA DOMINICANA

Librería Dominicana, Calle Mercedes No. 49, Apartado 656, Ciudad Trujillo.

SIRIA

Librairie Universelle, Damas.

SUECIA

C. E. Fritze's Kungl. Hofbokhandel A-B Fredsgatan 2, Stockholm.

SUIZA

Librairie Payot S.A., Lausanne, Genève.
Buchhandlung Hans Raunhardt
Kirchgasse, 17, Zurich 1.

TAILANDIA

Pramuan Mit Ltd., 333 Charoen Krung Road, Bangkok.

TURQUIA

Librairie Hachette, 469 Istiklal Caddesi, Beyoglu, Istanbul.

UNION SUDAFRICA

Van Schaik's Bookstore (Pty.), Ltd.
P.O. Box 724, Pretoria.

URUGUAY

Oficina de Representación de Editoriales, Prof. Héctor D'Elia, Av. 18 de Julio 1333 Esc. 1, Montevideo.

VENEZUELA

Escritorio Pérez Matnuda, Conde a Piñango 11, Caracas.

YUGOSLAVIA

Drzavna Produzeca Jugoslavenska Knjiga, Marsala Tita 23-11 Beograd.

Las publicaciones de las Naciones Unidas pueden además obtenerse en las siguientes librerías:

EN ALEMANIA

Buchhandlung Elwert & Meuser
Hauptstrasse, 101
BERLIN — Schönberg.

W. E. Saarbach
Frankenstrasse, 14
KOELN — Junkersdorf.

EN ALEMANIA (continuación)

Alexander Horn
Spiegelgasse, 9
WIESBADEN.

EN AUSTRIA

B. Wüllerstorff
Waagplatz, 4
SALZBURG.

EN ESPAÑA

Organización Técnica de
Publicidad y Ediciones
Sainz de Baranda 24 — MADRID.

Librería Bosch
11 Ronda Universidad
BARCELONA.

EN JAPON

Maruzen Company, Ltd.,
6 Tori-Nichome Nihonbashi
TOKYO Central.

(5151)

En aquellos países donde aun no se han designado agentes de ventas los pedidos o consultas deben dirigirse a: Sección de Ventas y Distribución, Naciones Unidas, Nueva York, EE. UU. de A.; o a Sección de Ventas, Oficina de las Naciones Unidas, Palacio de las Naciones, Ginebra, Suiza.

Printed in Canada

Price: \$2.00 (U.S.)
(or equivalent in other currencies)

38787—December 1951—550