

Informe mensual de la integración latinoamericana

SELA

Bautismo de fuego para el flamante organismo

El 5 de enero de 1976 se inició en Caracas a nivel técnico la primera reunión extraordinaria del Sistema Económico Latinoamericano (SELA), creado en Panamá el 17 de octubre de 1975 por veinticinco países de América Latina. A esta conferencia preparatoria seguirá otra, poco después, a nivel ministerial.

Entre los temas que se examinarán en la reunión de expertos destacan los siguientes:

- Preparar la participación latinoamericana en la IV UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo), programada para mayo de 1976 en Nairobi, Kenia, en una reunión que será precedida por la conferencia a nivel ministerial del Grupo de los 77, a fines de enero.

- Preparar las estructuras y presupuesto de la Secretaría Permanente del SELA, así como el programa de trabajo de la misma.

- Preparar el material necesario que permita al Consejo Latinoamericano considerar y decidir sobre la realización de estudios y proyectos con los organismos e instituciones internacionales, en particular los regionales. Programas y proyectos que prevén funciones y actividades de asesoría.

En declaraciones a la prensa unas semanas antes de la reunión, el secretario permanente del SELA, Jaime Moncayo, ex ministro de Finanzas de Ecuador, precisó que en ella se aprobaría el presupuesto de la Secretaría Permanente. Advirtió que los gastos de ese órgano serán reducidos, toda vez que funcionará con una planta mínima para evitar caer en la burocracia.

Agregó que el convenio constitutivo del SELA entrará en

plena vigencia durante el primer trimestre de 1976, al ser ratificado por todos los gobiernos miembros.

Jaime Moncayo señaló también que la Secretaría a su cargo había decidido inaugurar una modalidad de trabajo, que puede ser permanente, con la invitación de un reducido grupo de expertos latinoamericanos a Caracas, de muy alto nivel, para que aborden con criterio regional la problemática de la UNCTAD y redacten un documento que contenga el temario de lo que a Latinoamérica le interese con relación a ese organismo internacional.

Subrayó, además, que se esperaba que el grupo de expertos prepare un documento ejecutivo con pautas precisas y factibles a nivel político, a través del cual se puede representar la posición latinoamericana en la próxima reunión del Grupo de los 77, que se realizará en enero en Manila.

Entre los puntos que el SELA estudiará con especial interés, según Moncayo, se encuentran la coordinación regional para adoptar una posición común en los foros internacionales y, luego, la identificación y puesta en marcha de los proyectos concretos que se establezcan. De éstos, el Secretario Permanente mencionó como prioritarios los referentes al transporte marítimo y a las telecomunicaciones.

Por su parte, el semanario *Nueva Nación*, órgano del partido gobernante de Guyana, en un comentario sobre el mismo tema, declaró que la creación del SELA “marca la primera ocasión en que ha nacido una verdadera institución latinoamericana” y proporcionará un sistema permanente de coordinación y consulta “para la adopción de posiciones y estrategias comunes en las cuestiones sociales y económicas en los organismos y foros internacionales, así como frente a terceros países y grupos de países”. La publicación destacó asimismo que en la actual situación mundial es imperativo “promover la cooperación regional estimulando la utilización de todos los recursos regionales por parte de las empresas multinacionales, poseídas y controladas totalmente por países de América Latina”.

A su vez, la agencia china Sinjua, en una extensa nota

dedicada al SELA y al contexto de la situación internacional que llevó a su establecimiento, tras comentar la trascendencia de la nueva organización para América Latina indicó que se proyecta crear decenas de empresas conjuntas multinacionales, incluidas las de fertilizantes, maquinaria agrícola, maquinaria de refinación de azúcar, minería y elaboración de minerales, y aleación de acero. La agencia concluye diciendo que el SELA ha abierto una inmensa perspectiva para la unidad y la cooperación económica de los países latinoamericanos.

GRUPO ANDINO

Un año satisfactorio de integración subregional

Aunque no estuvo exento de dificultades y es evidente el retraso en el calendario previsto para la programación industrial, 1975 resultó en conjunto un año satisfactorio para el Grupo Andino, en marcado contraste con lo ocurrido en los otros procesos de integración. El logro más importante de Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela fue, sin duda, la adopción de la Decisión 91, con la cual se puso en marcha el desarrollo de una industria petroquímica integrada en cada uno de los países miembros.

La Comisión del Acuerdo de Cartagena inició su último período de sesiones del año en Lima, el 9 de diciembre, con un recargado temario que incluía los programas sectoriales de desarrollo de las industrias automotriz y de fertilizantes químicos, cuya negociación se ha venido prolongando durante varios meses y para los cuales había pocas posibilidades de aprobación antes de que terminara el año. Diversos observadores consideran que los últimos puntos sobresalientes de estos programas no serán resueltos antes de marzo de 1976.

Un problema particular del programa de la industria automotriz es el nivel del arancel exterior común que debe fijarse a las partes componentes.

La cuestión del arancel externo que se aplicará a todos los productos, con excepción de los que han sido reservados para la programación industrial, es otra de las proposiciones que la Comisión deberá discutir en fecha próxima. Los niveles propuestos han suscitado conflictivos debates, en los que Bolivia, Chile y Colombia abogaron por aranceles bajos, mientras que Perú, y en menor medida Venezuela y Ecuador, sostenían la conveniencia de una protección aduanera elevada.

Entre tanto, existen esperanzas fundadas de que se realizarán progresos en otras cuestiones menos controvertidas, tales como las orientaciones para la creación de un sistema de carreteras andino (Red Troncal Andina) y de un fondo de reserva. Al parecer, este último contará con un capital inicial de 400 millones de dólares: 50 millones por cada país miembro, más una aportación adicional de 100 millones, a cargo de Venezuela.

Otro asunto de carácter más inmediato que habrán de resolver los países andinos es la elección de los tres nuevos miembros de la Junta del Acuerdo de Cartagena, órgano técnico de la agrupación. Los miembros actuales —Felipe Salazar, de Colombia, Germánico Salgado, de Ecuador, y

Salvador Lluch, de Chile— debían retirarse el 15 de diciembre de 1975, pero su período fue prorrogado hasta que terminaran las actuales sesiones de la Comisión.

Las asignaciones del programa automotriz

La importancia para el Grupo Andino del Programa Sectorial de Desarrollo de la Industria Automotriz, que debe ser objeto de una próxima Decisión, es difícil de exagerar. Ya en una nota anterior¹ se informó que en el XVII Período de Sesiones Ordinarias de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, celebrado en agosto de 1975, se aprobaron las asignaciones por países de productos finales y vehículos. Ahora ofrecemos a nuestros lectores una información más detallada a este respecto.

La distribución de las asignaciones en el rubro automóviles es la siguiente:

- Categoría A-1: automóviles hasta 1 200 cc, asignados a Colombia y Chile.
- Categoría A-2: más de 1 200 cc, hasta 1 500 cc, a Ecuador y Chile.
- Categoría A-3: más de 1 500 cc, hasta 2 000 cc, a Colombia, Venezuela y Perú, que podrán fabricar dos modelos.
- Categoría A-4: más de 2 000 cc, a Venezuela (dos modelos).

Las asignaciones en camiones son:

- Categoría B-1: vehículos hasta 4 500 kg de peso bruto vehicular (PBV), asignados a Chile y Ecuador.
- Categoría B-2: más de 4 500 kg hasta 9 500 kg de PBV, a Bolivia (dos modelos).
- Categoría B-3: más de 9 500 kg de PBV, a Colombia (dos modelos), Perú (tres modelos) y Venezuela (dos modelos).

Los vehículos con tracción en las cuatro ruedas, con PBV inferior a 2 500 kg (categoría C), correspondieron a Venezuela y Colombia.

Asimismo fueron convenidas las asignaciones de equipos de tecnología similar a la automotriz, tales como tractores de rueda y de oruga, maquinaria para movimiento de tierra, motores estacionarios, motores marinos y otros.

Por otra parte, algunos países concertaron entre sí acuerdos de coproducción o de ensamblado, considerados en la propuesta de la Junta y que aumentan la flexibilidad del programa sin afectar la eficiencia productiva.

Los acuerdos logrados son particularmente significativos en el contexto de la programación industrial de la subregión. De acuerdo con estudios efectuados por la Junta del Acuerdo de Cartagena, la programación automotriz demandará una inversión de 1 000 millones de dólares, logrará una producción anual de 3 000 millones de dólares y generará empleo, directo e indirecto, para 140 000 personas. Se estima, además, que la demanda de automóviles de uso privado en el

¹ Véase *Comercio Exterior*, México, octubre de 1975, pp. 1084-1086.

área andina alcanzará a 267 000 unidades en 1980 y a más de 400 000 vehículos en 1985. Por su parte, los vehículos comerciales tendrán en 1980 una demanda subregional de 140 000 unidades, para llegar a casi 200 000 en 1985.

A raíz de anunciarse lo anterior, representantes u organismos autorizados de Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela expresaron opiniones o dieron a conocer detalles adicionales que, en sustancia, reproducimos a continuación.

Colombia: el representante de este país ante la Comisión declaró que el programa automotriz del Pacto Andino "no debe mirarse con desconfianza sino con optimismo". Preciso que el sector automotriz colombiano obtendrá ventajas, especialmente en el ramo de autopartes y piezas.

Chile: las empresas de automotores Peugeot-Renault, Fiat-Concord y General Motors, seleccionadas por el Gobierno de Chile para operar en ese país, proyectan inversiones superiores a los 100 millones de dólares en la ejecución de programas industriales en el sector. La nueva producción automotriz se proyectará hacia el mercado ampliado del Grupo Andino.

Representantes de las compañías seleccionadas indicaron que la Fiat-Concord y la General Motors producirán camiones y la Peugeot-Renault se concentrará exclusivamente en la fabricación de automóviles.

Ecuador: el Ministro de Industrias, Comercio e Integración dijo que la ejecución del programa automotriz en Ecuador requerirá una inversión de 3 750 millones de sucres (150 millones de dólares) y constituirá una fuente de trabajo para aproximadamente 9 000 personas.

El valor de la producción ecuatoriana en este sector (para 1980 ha sido calculado en 5 000 millones de sucres (200 millones de dólares), es decir, 25% más que la inversión prevista.

Perú: la Oficina Nacional de Integración informó que las asignaciones acordadas a este país en el programa automotriz, aunadas a las del programa petroquímico, requerirán una inversión estimada en 400 millones de dólares. Darán trabajo a 31 470 personas.

Venezuela: el representante venezolano ante la Comisión señaló que la programación automotriz ha resultado ser la más delicada, no tanto en sus aspectos técnicos y económicos, cuanto en los políticos.

Agregó que Venezuela, con el mayor volumen de producción automotriz de la subregión, "ha obtenido una justa participación dentro del programa conjunto, tanto en términos cualitativos como cuantitativos, lo cual a su vez nos va a permitir instalar un gran número de industrias, tales como plantas de fundición, forja, fabricación de transmisiones y otras".

Explicó que los productos asignados a este país podrán ser vendidos, libres de gravámenes, en cualquiera de los países miembros del Pacto Andino, a partir de 1979, "siempre que cumplan con los requisitos de origen exigidos a cada uno". En contraparte, observó, Venezuela "deberá comprar en igualdad de condiciones los productos asignados a otros países".

Aclaró, finalmente, que en ningún momento en la mesa

de negociaciones se discutió con base en marcas, sino en determinados tipos de vehículos y componentes, de acuerdo con los criterios técnicos. Dijo también que Venezuela sacará a licitación los tipos de vehículos y no las marcas.

"Colombianización" de la banca extranjera

A partir del 31 de diciembre de 1975 se inició en Colombia el proceso destinado a transformar a los bancos extranjeros en empresas mixtas de capital colombiano mayoritario. Según la decisión del Gobierno colombiano, en el término de dos años y medio los bancos de capital extranjero deberán haber vendido el 51% de sus acciones a inversionistas colombianos, o tendrán que dejar de operar en el país.

El calendario fijado por la Superintendencia Bancaria de Colombia a esas instituciones extranjeras establece las siguientes fechas y porcentajes: el 31 de diciembre de 1975 tienen que haber vendido el 5%; el 31 de diciembre de 1976 otro 15%; el 31 de diciembre de 1977 20%; y el 30 de junio de 1978, 11% para completar el 51 por ciento.

Seis de los siete bancos extranjeros que operan en Colombia comunicaron al Gobierno que estaban dispuestos a sujetarse al calendario de transformación. Estos son: Bank of America, Franco-Colombiano, Royal Bank of Canada, Francés e Italiano, de Londres y Montreal, y Real de Brasil. Por su parte, el First National City Bank anunció su propósito de cesar sus actividades en el país, ante la imposibilidad jurídica de convertirse en empresa mixta, con mayoría de capital colombiano.

Durante la visita del presidente Alfonso López Michelsen a Estados Unidos, diversos banqueros norteamericanos hicieron observaciones acerca de la decisión colombiana. En esa ocasión, el Presidente colombiano reiteró que su país cumplirá las disposiciones del Grupo Andino en materia de inversiones extranjeras, que obligan a la banca extranjera a transformarse en nacional o mixta. En oportunidad anterior, el jefe de Estado había indicado que con esa medida la captación del ahorro no estará destinada a financiar empresas extranjeras que podrían exonerarse de llevar al país capital para su desarrollo obteniendo crédito en los bancos.

Por su parte, el ministro de Hacienda de Colombia, Rodrigo Botero Montoya, reafirmó que el proceso de "colombianizar" al sector financiero del país se realizará sin traumatismo y descartó que puedan surgir problemas por falta de recursos.

Botero Montoya recordó cómo en 1945 Colombia nacionalizó empresas aéreas, bancos y compañías cerveceras, sin que hubiese decaído la actividad industrial. Apoyó sus afirmaciones con cifras que demuestran la situación económica reinante en el país en 1945 y en 1974. "En estas condiciones —agregó— no habrá hemorragia de capitales y el país absorberá ese proceso."

El ministro anunció, asimismo, que todas las compañías de seguros han avisado a la Superintendencia Bancaria que están dispuestas a convertirse en empresas mixtas; la participación del capital colombiano será también de 51 por ciento.

Finalmente, en octubre se informó que el Gobierno

colombiano había presentado al Congreso un proyecto de ley que prohíbe nueva inversión extranjera en bancos, instituciones financieras y compañías de seguros. Uno de los artículos del proyecto establece que "desde el 31 de diciembre de 1976 no podrán realizar negocios propios de su actividad las sucursales de bancos extranjeros ni las demás entidades financieras".

Progresan la integración agropecuaria y turística

La Comisión del Acuerdo de Cartagena, reunida del 22 al 25 de octubre en su XVIII Período de Sesiones Ordinarias, adoptó medidas para facilitar el comercio agropecuario subregional y convertir al turismo en instrumento de la integración andina.

El órgano máximo de la integración andina aprobó la Decisión 92, que establece el Sistema Andino de Sanidad Agropecuaria, el cual servirá de marco institucional para la preservación y el mejoramiento del estado sanitario de la agricultura y de las explotaciones pecuarias de la subregión, a través del cumplimiento de las normas sanitarias.

El Sistema será un instrumento jurídico para facilitar el comercio de productos agropecuarios en lo relativo a los requisitos sanitarios que éstos deben cumplir. Comprende el diagnóstico sanitario continuo de la agricultura y la ganadería de la subregión, el registro de normas fitosanitarias y zoonosológicas que se aplicarán en el comercio agropecuario, tanto entre los países miembros como desde otros países hacia la subregión; y un mecanismo para la coordinación subregional de acciones para la protección sanitaria de la agricultura y de las explotaciones pecuarias, así como para la exclusión y erradicación, en los casos en que fuere posible, de las plagas y enfermedades que las atacan.

Además, mediante la Decisión 93, la Comisión creó una Oficina de Información Comercial de Productos e Insumos Agropecuarios encargada de la recepción, análisis, procesamiento y difusión de la información comercial que permita en forma ágil el conocimiento mutuo, por parte de los países miembros, de las oportunidades de importación y exportación de productos agropecuarios en la subregión. Funcionará en la Junta, dentro de su estructura administrativa.

La Oficina tendrá a su cargo un sistema subregional de información de mercados y precios de productos e insumos agropecuarios. Para este efecto, los países miembros designarán a las instituciones que se responsabilizarán de integrar el sistema subregional y suministrarán a la Oficina, por los medios más rápidos de comunicación, las informaciones necesarias.

La Comisión también aprobó los siete primeros artículos de la Propuesta 59 de la Junta sobre un Programa de Desarrollo e Integración Turística de los Países miembros del Acuerdo de Cartagena. Estableció que la política Andina de Desarrollo Turístico tiene entre sus objetivos hacer del turismo un instrumento de la integración andina; emplear la capacidad de acción conjunta de los países miembros con el fin de mejorar las condiciones administrativas y de explotación de sus recursos turísticos; asegurar que el turismo se ajuste a la orientación y prioridades de desarrollo de los países miembros; desarrollar áreas y centros turísticos, a fin

de constituir un sistema de oferta conjunta y equilibrada; incrementar las corrientes turísticas entre y hacia los países miembros; promover el turismo social dentro del Grupo Andino; propender a la programación conjunta de inversión y gastos de promoción para lograr una mayor escala de operaciones. Se decidió que existirán dos tipos de proyectos de desarrollo turístico: los de integración y los nacionales.

Finalmente, se encomendó a la Junta hacer contacto con los representantes de los países miembros en Ginebra, con el fin de convocar a un Grupo Especial de Expertos para coordinar la posición común del Grupo Andino en las negociaciones multilaterales del GATT.

Cooperación técnica internacional

El Grupo Andino ha concertado con las Naciones Unidas y la Agencia Canadiense para el Desarrollo Internacional dos importantes acuerdos financieros, que le permitirán contar con los medios apropiados para contratar a expertos que contribuyan a su desarrollo.

Este anuncio fue hecho el 17 de noviembre de 1975 por Javier Silva Ruete, director ejecutivo del Acuerdo de Cartagena, quien agregó que en esta forma el Grupo Andino asegura su capacidad de desarrollo técnico durante los próximos tres años.

Silva Ruete agregó que los recursos que generará tal cooperación permitirán al Pacto Andino contratar técnicos, cuyo aporte será valioso para los países miembros de ese organismo. Preciso que esos técnicos serán destinados a programas de agricultura, racionalización industrial, etc. No reveló cuál es la cuantía de los acuerdos financieros, pero subrayó que son los más importantes hasta hoy concertados y que con ellos el Grupo Andino garantiza su capacidad técnica.

MERCADO COMUN CENTROAMERICANO

La CEE estrecha su cooperación con el MCCA y el Grupo Andino

Una importante delegación de la Comunidad Económica Europea (CEE) visitó en septiembre de 1975 las sedes de la SIECA y del Acuerdo de Cartagena, con el propósito explícito de estrechar la cooperación e incrementar el comercio entre la CEE y esos dos esquemas de integración latinoamericanos.

La delegación europea, presidida por Christopher Soames, vicepresidente de la Comisión de la CEE, se entrevistó primeramente con los ministros de Economía centroamericanos y los directores de los organismos del Mercado Común Centroamericano.

Durante las conversaciones, la delegación de la CEE hizo una amplia exposición sobre las modalidades y naturaleza de las relaciones entre la Comunidad Económica Europea y los países en vías de desarrollo, llamando la atención sobre el tratamiento acumulativo para Centroamérica, acordado re-

cientemente por la Comisión dentro del Sistema Generalizado de Preferencias.

Asimismo, ambas partes reiteraron la necesidad de aunar los esfuerzos de la CEE y el MCCA para llevar a la práctica la iniciativa de la Comunidad Europea, en el sentido de crear un mecanismo multilateral para la garantía de los ingresos que los países en desarrollo obtienen por la exportación de productos básicos. Por otra parte, se expresó el deseo de organizar contactos continuos y sistemáticos entre los servicios de la Comisión y las instituciones regionales centroamericanas, con la finalidad de identificar las formas y medios más apropiados para incrementar una fructífera cooperación entre ambos esquemas de integración.

Días después, la delegación de la Comunidad Económica Europea se trasladó a Lima, donde se puso en contacto con funcionarios y expertos del Grupo Andino.

En las reuniones celebradas se intercambiaron amplias informaciones y puntos de vista útiles para mejorar e incrementar las relaciones entre ambos sistemas de integración. Sobre los programas conjuntos de desarrollo industrial del Grupo Andino, ambas partes examinaron procedimientos para promover la participación de los diversos sectores económicos europeos en los mismos. Durante 1976 estas acciones estarán dirigidas fundamentalmente al programa petroquímico. La Junta del Acuerdo de Cartagena destacó la importancia del apoyo externo para los proyectos de desarrollo industrial que se han asignado a Bolivia. Por otra parte, se analizaron las condiciones existentes y posibles acciones con relación al incremento del intercambio comercial entre las dos comunidades.

Al término de las conversaciones, el coordinador de la Junta, Salvador Lluch, señaló que "la visita de sir Christopher Soames nos ha dado la oportunidad de analizar posibilidades de interés y beneficio mutuos que se abren si logramos conjugar acciones entre nuestras dos comunidades. Hemos podido también cambiar ideas sobre el modo de relación que es necesario establecer entre países avanzados y los que están en proceso de desarrollo, relación que debiera conducir a que, sin exclusiones derivadas de fenecidos vínculos de dependencia, se logre una mejor distribución del ingreso a nivel mundial".

ASUNTOS GENERALES

Firma del acta constitutiva de la Naviera Multinacional del Caribe

La Naviera Multinacional del Caribe (NAMUCAR), empresa conjunta de Colombia, Costa Rica, Cuba, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá y Venezuela, iniciará sus operaciones en febrero de 1976. El anuncio fue hecho en San José de Costa Rica, sede de la multinacional, al firmarse el 1 de diciembre de 1975 el acta constitutiva de la compañía y hacerse entrega de las primeras aportaciones económicas de los países signatarios.

Días después, el mexicano Ignacio Ovalle Fernández, presidente del consejo de administración de la NAMUCAR, declaró que la primera tarea de las autoridades de la empresa consistirá en la localización de las mejores ofertas existentes

actualmente en el mercado mundial para el flete de buques, pues esto es paso fundamental para que la empresa pueda empezar sus actividades de transportación en la fecha prevista.

La NAMUCAR nace con un capital social de 30 millones de dólares. El monto del capital inicial es de 10 millones de dólares, que serán cubiertos por los socios en diversas aportaciones.

Según informaciones de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), la Naviera Multinacional del Caribe comenzará sus actividades con cuatro cargueros de hasta 6 500 TPB, que serán arrendados a los países integrantes de la empresa y con los cuales se atenderá el tráfico entre los casi 60 puertos de la región. Se estima que podrán movilizar el 40% de las cargas, calculadas en algo más de 1 260 000 toneladas anuales. Actualmente, el tráfico del Caribe es realizado en un 88% por empresas navieras norteamericanas y europeas. La aspiración de la NAMUCAR es llegar a tener ingresos por fletes del orden de los 570 millones de dólares.

Tres subcomisiones se encargan de realizar los estudios necesarios para estructurar y definir el funcionamiento de NAMUCAR. Una de ellas tendrá a su cargo la parte técnica, económica y financiera de la flota, fijando las rutas, cargas, itinerarios, criterios para la elección de los buques, capacidad portuaria, modalidades operativas, rentabilidad, financiamiento inicial de la operación, disponibilidad de personal, embanderamiento (al parecer navegarán bajo pabellón panameño), legislación fiscal, comercial, laboral, arancelaria y de comercio exterior, estímulos o incentivos de carga.

La segunda subcomisión se ocupará de la dirección y asesoría, niveles técnicos y operativos, agencias y sucursales, legislación.

La tercera subcomisión se encargará de analizar las fórmulas para la financiación de los aportes de los países miembros.

Todas estas subcomisiones tienen su sede en San José de Costa Rica.

Al concluir la ceremonia de la firma del acta constitutiva, calificada de "acto histórico", Ignacio Ovalle Fernández manifestó que la Naviera Multinacional del Caribe es una de las primeras realizaciones concretas orientadas a lograr la independencia económica de las naciones latinoamericanas.

Después de la independencia política de nuestros pueblos, agregó, sigue prevaleciendo la estructura económica de la colonia, pues, pese a ser vecinos, nuestros países producen satisfactores regimentados por los intereses externos.

Subrayó que ahora comenzamos a clausurar esa etapa de nuestra historia. En la región del Caribe se realiza un esfuerzo a través de esta empresa para lograr que el comercio se incremente sustancialmente, como primer paso en la conquista de otras metas, orientadas todas a la integración de los pueblos de América Latina.

De los países fundadores de la empresa, Panamá y Colombia no estuvieron representados al suscribirse la escritura constitutiva. El presidente del consejo de administración de la NAMUCAR explicó que existen problemas de carácter interno en ambos países que han determinado un aplazamiento de la firma.