

Informe mensual de la integración latinoamericana

GRUPO ANDINO

La escisión parece inevitable

El 16 de septiembre Chile rechazó la propuesta conciliatoria de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela sobre el régimen de tratamiento a los capitales extranjeros (Decisión 24) en el Grupo Andino y ratificó su negativa a firmar el protocolo adicional del Acuerdo de Cartagena, que prorroga por dos años los plazos para la aprobación de los programas de desarrollo industrial y del arancel exterior común. Una tentativa de último momento para evitar la ruptura, la oferta de los “cinco” de no aplicar a Chile durante dos años las disposiciones del protocolo adicional, resultó igualmente fallida.

Los representantes de los seis países del Grupo Andino se congregaron en Lima con la intención de participar en un nuevo período de sesiones de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, pero ante el fracaso de las discusiones preliminares dicho organismo ni tan siquiera llegó a reunirse. Ya el 1 de septiembre la Comisión había tenido que aplazar la apertura de sesiones por quince días, ante lo que parecen ser divergencias difícilmente conciliables, ya que atañen a políticas nacionales firmemente definidas en algunos de los países miembros.¹

Lo más grave es que los “cinco” acordaron importantes modificaciones a la Decisión 24 con el fin de satisfacer en gran medida las demandas chilenas, sin que ese esfuerzo que ya compromete seriamente el modelo de integración escogido originalmente por los países andinos llevara a resultado positivo alguno. En estas circunstancias, se acrecienta el peligro de que las posiciones respectivas lleguen a congelarse

y que el movimiento de integración se paralice o escinda. De persistir el estancamiento, en efecto, es muy probable que Chile opte por vincular su economía más estrechamente con Argentina y Brasil, con los cuales ya tiene grandes afinidades ideológicas. En este caso, tal vez Chile no fuera el único que llegara a separarse del Grupo Andino —al menos, en lo que respecta a todos los efectos prácticos—, ya que Bolivia también está muy influida por los dos “grandes” del Cono Sur.

La oferta conciliatoria de los “cinco” a Chile tuvo como base los acuerdos a que llegaron sus representantes en la población colombiana de Sochagota, donde se reunieron del 12 al 14 de agosto, a raíz de la primera negativa chilena a suscribir el protocolo adicional del Acuerdo de Cartagena (Decisión 100). Al término de la reunión publicaron la llamada Declaración de Boyacá, en la cual daban a conocer las modificaciones que estaban dispuestos a aceptar en la Decisión 24, así como la posición que mantendrían en lo que concierne al arancel exterior común.

En esencia, los mencionados acuerdos consistieron en lo siguiente:

- Aumentar de 14 a 20 por ciento el margen de utilidades que las empresas extranjeras establecidas en la región podrán remitir anualmente a sus países de origen; dejar abierta la posibilidad de autorizar a los organismos nacionales competentes para que fijen porcentajes aún más liberales.
- Las compañías extranjeras podrán elevar de 5 a 7 por ciento la reinversión de utilidades en los países en que operan.
- Los capitales procedentes de los países miembros serán tratados como inversiones nacionales en toda la región.
- Las inversiones de entidades financieras internacionales

1. Véase esta misma sección en *Comercio Exterior*, México, marzo, mayo, junio, julio y agosto de 1976.

de las que formen parte los países andinos, así como otras especializadas en fomento y desarrollo, serán consideradas como "capital neutral" y no estarán sujetas a leyes restrictivas.

En cambio, los "cinco" declararon su decisión de mantener el mecanismo para la progresiva transformación de las empresas extranjeras en nacionales o mixtas.

En lo que concierne al arancel exterior común, se consideró razonable un nivel del orden de 60%, como producto de una transacción entre el propósito de proteger la producción subregional frente a terceros países y el deseo de preservar los intereses de los consumidores nacionales. Este nivel fue mencionado tras escucharse las propuestas de Colombia y Venezuela, que recomendaban un arancel de 70%, y las de Ecuador y Bolivia, que favorecían uno de 50 por ciento.

Chile, entre otras demandas, pide que se suprima toda limitación en la remesa de utilidades por parte de las empresas extranjeras y que se amplíe el plazo para el cumplimiento de la obligación que tienen de transformarse en mixtas o nacionales. Acerca del arancel exterior común, insiste en que se fije un nivel mucho más bajo que el mencionado. En consecuencia, rechazó la propuesta conciliatoria de los "cinco".

Los motivos de Chile para no transigir frente a sus socios andinos han sido comentados ampliamente en la prensa desde diversos puntos de vista. El que sostiene el Gobierno chileno fue expuesto por Sergio de Castro, ministro de Economía de ese país, en un discurso que pronunció el 25 de agosto en Santiago de Chile. A continuación reproducimos algunos párrafos del mismo, según fueron dados a conocer por las agencias de prensa:

De Castro declaró que una tasa razonable de crecimiento no debía ser menor de 7% anual, pues con tasas inferiores "es imposible que se vayan a solucionar los problemas de distribución del ingreso en Chile. En una economía que no crece o lo hace a un ritmo muy lento, el potencial para distribuir ingresos a las clases de más bajos recursos es prácticamente nulo, porque esa redistribución tiene que salir de los ingresos medios. La única posibilidad de solución es crecer al mínimo de 7% anual, de modo que en diez años se duplique el producto bruto del país. Para conseguir esa tasa de crecimiento, el nivel de inversión debe ser muy alto, del orden muy próximo al 25 o 30 por ciento del producto bruto".

Según el Ministro chileno, si se quiere lograr esas metas con un esfuerzo de ahorro interno, tiene que imponerse un sacrificio de consumo realmente grande, "lo que en Chile es imposible y, en consecuencia, la solución es endeudarse o atraer inversión extranjera".

Manifestó también que "las posibilidades de crédito de magnitud que venga del exterior no son amplias, por lo menos en el caso chileno. Nosotros —añadió—, ya tenemos un nivel relativamente importante de endeudamiento. Por lo tanto, la única puerta que nos queda es la inversión extranjera. Esta no solamente trae capital sino que, además, incorpora talento gerencial, tecnología, así como acceso a nuevos mercados. En consecuencia, nosotros creemos que

aunque tuviésemos un potencial de endeudamiento externo, sería mucho mejor atraer la inversión extranjera". □

ASOCIACION LATINOAMERICANA DE FERROCARRILES

Integración ferroviaria en el Cono Sur

Representantes de las empresas ferroviarias de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Uruguay, reunidos en Santiago de Chile del 31 de agosto al 4 de septiembre, aprobaron un reglamento del Convenio Multilateral de Cargas por Ferrocarril, destinado a permitir el tráfico de carga a través de todos los países signatarios. De ser refrendado este documento en la próxima asamblea general de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), el transporte ferroviario de carga entre el Atlántico y el Pacífico se realizará sin trabas a través de esas cinco naciones, más Paraguay, que también quedó comprendido en el acuerdo según informaciones cablegráficas, aunque se excusó de no poder asistir a la reunión.

Este acuerdo refuerza los indicios de que Chile trata de integrarse más estrechamente con Brasil, Argentina y los demás países del Cono Sur que le son políticamente afines. Si esta hipótesis se confirma, ello explicaría en parte las presiones que los chilenos ejercen sobre sus socios del Grupo Andino para que abandonen el "espíritu y la filosofía"¹ con que nació ese esquema de integración.

Según las informaciones recibidas hasta ahora, Perú no figura entre los países que aprobaron el citado reglamento, a pesar de ser parte del Convenio Multilateral de Cargas por Ferrocarril, suscrito en Montevideo (octubre de 1975) por las empresas ferroviarias de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.

Como se ha dicho, el reglamento deberá ser refrendado en la asamblea general que la ALAF celebrará en Santa Cruz, Bolivia. A partir de ese momento, la carga ferroviaria podrá circular en viajes multinacionales a través de los distintos países del Cono Sur. Hasta ahora sólo existían convenios de tipo bilateral para el tráfico entre estados limítrofes directamente interesados en cada movimiento de exportación o importación. En el futuro, la carga podrá utilizar las líneas férreas de otras naciones intermedias, conforme a una reglamentación estable.

El documento contiene, asimismo, normas sobre tarifas de tránsito, formalidades en la devolución de vagones y otros detalles que conciernen al transporte ferrocarrilero en esta parte de América del Sur.

A esta reunión de empresas ferroviarias asistieron el secretario general de la ALAF, general Emiliano Flouret, de nacionalidad argentina, así como el secretario ejecutivo de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), Enrique Iglesias. □

1. Véase *Comercio Exterior*, México, agosto de 1976, pp. 968-969.

OLADE

Se acuerda la creación de un organismo financiero

La VII Reunión de Ministros de la Organización Latinoamericana de Energía (OLADE), efectuada en San José, Costa Rica, del 12 al 15 de julio, adoptó medidas para establecer el mercado latinoamericano de energía y acordó crear un organismo financiero para facilitar el desarrollo de los recursos energéticos en los países miembros.

Este acuerdo tiene gran importancia para las naciones de América Latina, cuyas necesidades de energía se satisfacen en proporción desmesurada con el petróleo —relativamente escaso y de costo elevado—, no obstante la diversidad y abundancia de recursos energéticos con que cuenta la región, en su mayor parte insuficientemente explotados.¹

El organismo financiero deberá quedar formalmente constituido en la próxima reunión de ministros de la OLADE, que se celebrará en Quito, Ecuador, en 1977. Contribuirá a promover los proyectos comprendidos en el plan energético regional que aprueben los ministros, en ocasiones mediante la constitución de empresas multinacionales, modalidad auspiciada ya por el Sistema Económico Latinoamericano (SELA), a fin de facilitar la industrialización de América Latina. Con ese objeto se encargó a un grupo de expertos el estudio —cuya conclusión se espera para marzo de 1977— de los siguientes campos:

- Exploración, explotación, refinación y transporte de hidrocarburos.
- Exploración y explotación del carbón.
- Desarrollo de proyectos y generación de energía eléctrica.
- Desarrollo de proyectos de energía hidroeléctrica.
- Desarrollo de la energía nuclear, incluso la prospección de yacimientos de uranio y su explotación.
- Desarrollo energético de fuentes no convencionales.
- Comercio intrarregional de petróleo y gas.
- Esquemas de sustitución energética.

El establecimiento gradual de un mercado latinoamericano de energía, aprobado también por la reunión, permitirá una complementación creciente de los países latinoamericanos en este campo, con el propósito de alcanzar el mayor grado posible de autosuficiencia regional.

En el curso de la primera sesión en San José, los delegados cubanos presentaron una protesta por la conducta del Gobierno uruguayo durante la reunión de expertos en Montevideo (1975), el cual expulsó a la representación de Cuba. Esta pidió ahora que, en vista de lo sucedido, se

excluyera en adelante a Uruguay como sede de cualquier reunión de la OLADE. Según informaciones de prensa, Jamaica, México y Panamá se solidarizaron con la posición cubana. En aquella ocasión, al parecer, el secretario ejecutivo de la OLADE, Carlos Miranda, abandonó Montevideo para manifestar su desacuerdo con la medida uruguayo.

Asistieron a la VII Reunión delegados de 17 países miembros y observadores de otros cuatro que aún no se han afiliado a la OLADE. También estuvieron presentes observadores de la Comisión de Energía del Mercado Común Europeo, del organismo Asistencia Recíproca Petrolera Estatal Latinoamericana (ARPEL), de la Junta del Acuerdo de Cartagena, del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL). □

COMUNIDAD DEL CARIBE

Acuerdo cuatripartito

Los cuatro principales miembros de la Comunidad del Caribe —Trinidad y Tabago, Barbados, Guyana y Jamaica— suscribieron en junio un importante acuerdo que refuerza su integración financiera y comercial. Los tres primeros otorgaron a Jamaica un préstamo por 87 millones de dólares a fin de ayudarla a hacer frente a sus dificultades de balanza de pagos, a cambio de lo cual ésta hizo concesiones comerciales que beneficiarán fundamentalmente a Trinidad y Tabago. Los primeros ministros de los cuatro estados, reunidos en Puerto España (Trinidad), también aprobaron la creación de empresas conjuntas para promover la industrialización subregional.

El acuerdo se produjo tras las visitas del primer ministro Michael Manley a las capitales de los otros tres miembros de la Comunidad del Caribe (CARICOM), con objeto de obtener ayuda financiera para reforzar la posición externa de Jamaica. Manley estaba particularmente preocupado por una disminución de 11.5 millones de dólares de las reservas de divisas de su país, pero se mostraba renuente a recurrir al Fondo Monetario Internacional, ya que éste hubiera insistido en la adopción de medidas radicales de restricción fiscal —cortes en el gasto público para servicios sociales, congelación de salarios, elevación de las tasas de interés, etc.—, que hubieran podido dañar el prestigio del Gobierno jamaicano durante la campaña para las elecciones generales del año próximo.

Trinidad y Tabago, que contribuyó con 77 millones de dólares al préstamo, obtuvo sustanciales concesiones de Jamaica. Manley ofreció integrar más estrechamente ciertos sectores de las economías de ambos países, lo que redundará en provecho de Trinidad, que tiene una estructura industrial más desarrollada. Barbados y Guyana, cuya aportación conjunta fue de 10 420 000 dólares, participaron en la operación a iniciativa de Manley, que deseaba darle el carácter de un genuino esfuerzo de cooperación regional.

Los sectores específicos cubiertos por el acuerdo abarcan desde la expansión industrial hasta la aviación. Una cláusula particularmente importante concierne a la industria de ensam-

1. Véase *Comercio Exterior*, México, octubre de 1975, pp. 1082-1084.

ble de vehículos automotores de Trinidad y Tabago, cuyos productos no habían podido ingresar hasta ahora en los mercados de otros países de la CARICOM, dado que el valor local agregado era inferior a 50%, nivel que se estipula necesario para que puedan beneficiarse de la liberalización arancelaria. Conforme al nuevo sistema de exenciones de la CARICOM, Jamaica convino en reservar su mercado nacional en forma exclusiva para los automóviles, camiones, autobuses y otros vehículos comerciales ensamblados en Trinidad. En esa misma oportunidad se estableció una comisión conjunta para realizar un examen detallado de los modelos disponibles en Trinidad, así como de los precios y plazos de entrega.

Actualmente Trinidad cuenta con cuatro plantas armadoras, de propiedad local, que fabrican diez modelos diferentes de automóviles, así como varios vehículos comerciales. El año pasado se montaron 8 000 unidades, contra una producción máxima de 10 984 en 1972. El mercado jamaíquino ha estado deprimido durante los dos últimos años, pero en 1972, cuando la actividad económica fue "normal", Jamaica importó 10 974 automóviles, 443 autobuses, 872 camiones y 2 574 vehículos más, excluidas las motocicletas. En consecuencia, teóricamente la industria automotriz de Trinidad podría ampliar su mercado en 100%, lo que requeriría la instalación de capacidad adicional y la creación de centenares de empleos.

Jamaica, Guyana y Barbados convinieron, además, en importar exclusivamente de Trinidad todo el amoniaco, sulfato de amonio y urea que necesitan en el futuro. Esto beneficiará especialmente a la fábrica de amoniaco (400 000 toneladas) que está siendo construida en el complejo industrial de Punta Lisas, en la costa occidental de Trinidad, con participación de 51-49% entre el Gobierno y la W. R. Grace de Nueva York.

Los cuatro países también acordaron comprarse entre sí todos los bienes de consumo duradero, incluidos productos como refrigeradores, receptores de televisión, radios, estufas, etc. En este caso igualmente, Trinidad es la que cuenta con mayor capacidad industrial para aprovechar la oportunidad. Del mismo modo, en cinco ramos seleccionados para beneficiarse de una expansión inmediata del comercio intrarregional —productos petroleros, materiales de empaque, partes de automóviles, asfalto y sulfato de aluminio—, Trinidad es el productor dominante o exclusivo.

Esos gobiernos decidieron asimismo que las empresas conjuntas constituyen un mecanismo eficaz para promover el desarrollo industrial de la región e investigarán la posibilidad de colaborar en la producción de cemento, textiles, fertilizantes y acero. Simultáneamente, estimularán su comercio mutuo por medio de compras directas de los gobiernos para el sector público, en lugar de recurrir a proveedores del exterior. Con este objeto, se estableció una comisión de estudio.

La expansión de la actividad económica regional que se derivará de estos proyectos habrá de conducir, según se espera, a una demanda creciente de servicios marítimos interislas. Tanto Jamaica como Trinidad y Tabago son miembros de la Empresa Naviera Multinacional del Caribe (NAMUCAR), pero dado que esta compañía no está destinada a

competir con las líneas navieras regionales existentes, se considera seguro que la West Indies Shipping Corporation (WISCO), con base en Trinidad y que ha estado prestando servicios en el área angloparlante del Caribe desde hace 18 años, será ampliada¹ y adecuadamente provista de equipo para manejar un mayor volumen de carga. En la actualidad la WISCO ha iniciado un programa de desarrollo basado en las actuales necesidades de transporte, que no toma en cuenta los beneficios potenciales que traerá el nuevo acuerdo. La empresa recibirá para 1978 cuatro nuevos navíos de contenedores, con lo cual su capacidad total se elevará a 400 contenedores.

Es probable, sin embargo, que la parte más satisfactoria del acuerdo para Eric Williams, primer ministro de Trinidad y Tabago, sea la relativa al transporte aéreo. Desde que el gobierno de Trinidad y Tabago se vio obligado a comprar la British West Indian Airways (BWIA) a la British Overseas Airways Corporation (BOAC) en 1961, a fin de preservar centenares de empleos local y regionalmente, Eric Williams ha estado tratando de persuadir a los demás estados importantes de la CARICOM (Jamaica, Barbados y Guyana) para que acepten a la BWIA como empresa conjunta en sus enlaces aéreos con el exterior. En esta tarea su fracaso ha sido notorio, ya que los otros países prefirieron establecer sus propias compañías: Jamaica fundó Air Jamaica en colaboración con Air Canada, y Barbados se asoció con Laker Airways, de Gran Bretaña, para crear la International Caribbean Airways (ICA).

En estos momentos Air Jamaica se halla en dificultades a causa del elevado costo del combustible y la declinación del turismo por los disturbios en la isla (disminución de 1 750 000 dólares en los ingresos el año pasado), y la ICA no obtuvo autorización de la Junta Civil de Aeronáutica de Estados Unidos para inaugurar dos rutas hacia ese país. Al mismo tiempo, dos compañías aéreas norteamericanas, la Pan American y la Eastern, decidieron suprimir a Kingston como escala en sus rutas por el Caribe, aduciendo que no era rentable. En estas circunstancias, los gobiernos de las naciones mencionadas se mostraron dispuestos a reconsiderar su actitud hacia la BWIA y acordaron designar una comisión regional para que supervise la racionalización del transporte aéreo.

Esta comisión ha sido encargada de examinar la necesidad de que una compañía regional dé servicio en las rutas internacionales del Caribe y ha recibido instrucciones para que tenga en cuenta la "situación particular" de la BWIA a este respecto.

Por otra parte, a principios de julio, en St. John's, Antigua, los ministros de hacienda del grupo más pequeño de islas miembros de la CARICOM, durante una reunión de la Junta Monetaria del Caribe Oriental, decidieron seguir el ejemplo de Trinidad y Tabago y vincular su moneda al dólar, abandonando a la libra esterlina. El nuevo tipo de cambio será de 2.70 dólares del Caribe Oriental por un dólar de Estados Unidos. Esta decisión completó el rompimiento con la libra esterlina por parte de todos los miembros de la CARICOM. □

1. Véase *Comercio Exterior*, México, julio de 1976, p. 831.