

Informe mensual de la integración latinoamericana

ASOCIACION LATINOAMERICANA DE LIBRE COMERCIO

Preparativos para la reunión del Consejo de Ministros

El Comité Ejecutivo Permanente de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) está examinando la elaboración de un anteproyecto de reglamento interno que establecería el procedimiento para las deliberaciones del Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores, órgano supremo de la Asociación, cuya convocatoria, precedida o no de una reunión preparatoria, se considera indispensable para revitalizar el proceso de integración de la zona.

Esta noticia procedente de Montevideo, sede de la ALALC —publicada por el periódico mexicano *El Correo Económico* del 12 de mayo—, aunada a la actividad de las cancillerías y de las juntas empresariales en torno del mismo tema en las últimas semanas, parece indicar que el prolongado estancamiento que ha sufrido la ALALC a nivel político está a punto de terminar.

Dicho estancamiento quiso superarse ya el 25 de octubre de 1976,¹ durante una junta del Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC, en el curso de la cual los países del Grupo Andino y México propusieron la convocatoria de una reunión preparatoria de los cancilleres de la región, sobre la base de objetivos concretos; otras naciones sudamericanas —Argentina, Chile, Uruguay y Paraguay—, en cambio, con excepción de Brasil, sostuvieron la tesis de que procedía convocar al Consejo de Ministros sin conferencia preparatoria. Los estados del Grupo Andino y México entienden que esa propuesta es errónea, porque antes deben prepararse los objetivos fundamentales de la reunión para llegar a ciertos acuerdos que abran el camino a una acción positiva.

Según el periódico mexicano *El Día* (18 de abril), detrás de esta discrepancia hay una oposición de fondo. Los países del Pacto Andino y México quieren preparar un programa de nuevas desgravaciones regionales sobre la base de precios y aranceles que planteen la posibilidad de desarrollo para la industria manufacturera nacional y de cierto control sobre las inversiones extranjeras. Determinados países del cono sur,

en cambio, han adoptado una política de marcado sesgo liberal y están más interesados en acuerdos con los inversionistas extranjeros, que en convenios regionales dictados con el interés de expandir la industria local.

De cualquier modo, es opinión difundida que el impulso decisivo para sacar a la ALALC de su actual inercia debe provenir de Argentina, Brasil y México. Así, en recientes declaraciones a la prensa, Reinaldo Figueredo, presidente del Instituto de Comercio Exterior de Venezuela, señaló que la posible revitalización de la ALALC no depende de esa nación o de los otros miembros del Pacto Subregional Andino, sino de “las decisiones de Brasil, Argentina y México, y de los nuevos criterios que estos países puedan aportar al organismo”.

Mientras tanto, en rápida sucesión, el congreso de la Asociación de Industriales Latinoamericanos (AILA), celebrado del 27 al 30 de marzo; la declaración conjunta del 5 de abril de los ministros de Relaciones Exteriores de Argentina y Ecuador, y la asamblea del Consejo Interamericano de Comercio y Producción (CICYP), efectuada del 19 al 21 de abril, se pronunciaron inequívocamente en favor de la convocatoria del Consejo de Ministros para descongelar a la Asociación.

El congreso de la AILA

Un fenómeno evidente es que los organismos empresariales privados están promoviendo en forma sistemática la reanimación de la ALALC. Uno de los puntos fundamentales de la Declaración de Monterrey, emitida por el XIII Congreso Latinoamericano de Industriales, organizado por la AILA en esa ciudad mexicana, fue en efecto la recomendación a sus respectivos gobiernos de que se reactive a la ALALC mediante la reunión del Consejo de Ministros de esa organización, a fin de llegar al establecimiento del mercado común latinoamericano.

La otra resolución de los industriales latinoamericanos directamente relacionada con la integración, fue en el sentido de que se les permitiera participar en los programas y en las decisiones del Sistema Económico Latinoamericano (SELA), que en la actualidad consideran está exclusivamente en manos de las empresas estatales.

Declaración argentino-ecuatoriana

A su vez, los cancilleres César Augusto Guzzetti y Jorge

1. Véase *Comercio Exterior*, vol. 26, núm. 11, México, noviembre de 1976, pp. 1326-1328.

Salvador Lara, de Argentina y Ecuador, respectivamente, firmaron el 5 de abril, en Buenos Aires, la declaración siguiente:

"Reiteran el apoyo que, en forma permanente, ambos gobiernos han otorgado al proceso de integración latinoamericana, en la seguridad de que operará como uno de los instrumentos más decisivos para coadyuvar al desarrollo económico de la región e incrementar la solidez y prestigio de América Latina en el contexto de las relaciones internacionales.

"Expresan su común preocupación para que se concreten, con la mayor brevedad posible, todas las diligencias necesarias que supone la dinamización y revitalización de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio.

"Destacan sobre el particular la trascendencia esencial que revestirá la pronta convocatoria de la reunión de cancilleres prevista, foro en el que se encontrarán opciones que permitirán hacer de la ALALC un instrumento más flexible y adecuado a las circunstancias que viven actualmente los miembros de la zona de libre comercio, en forma de conjugar armoniosamente las conveniencias de cada uno de ellos, dando mayor impulso al proceso de integración."

En una declaración posterior, hecha individualmente en la sede de la ALALC, César Augusto Guzzetti precisó aún más la posición de su país con estas palabras:

"La Argentina considera indispensable y urgente que se adopten todos los pasos necesarios para llevar a feliz término la preparación de la Primera Reunión del Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores.

"Todo camino practicable y bien inspirado en cuanto al objetivo de revitalizar la ALALC encontrará la bienvenida de mi Gobierno y su más pleno apoyo, puesto que estamos firmemente convencidos de que el embate de las circunstancias económicas internacionales sobre nuestras economías, las exigencias de la política exterior y los lazos de cordialidad y común tradición entre nuestros países, nos impelen a agotar todos los medios para fortalecer, ampliar y profundizar las relaciones entre nuestras naciones en cualquier terreno del quehacer humano."

Por su parte, el canciller ecuatoriano, Salvador Lara, había manifestado días antes en Montevideo que la convocatoria del Consejo de Ministros de la ALALC "debe ser cuidadosamente estudiada en su preparación y examinando el contexto político y económico en que se desarrollan sus labores".

Asamblea del CICYP

Finalmente, en la asamblea anual del Consejo Interamericano de Comercio y Producción (CICYP) se aprobaron, entre otras ponencias, recomendar la convocatoria del Consejo de Ministros de la ALALC para que procure la reactivación del Tratado de Montevideo, con el fin de llegar, en plazos razonables, a formalizar el objetivo de crear el mercado común latinoamericano.

Las demás ponencias aprobadas por el CICYP, organización de empresarios que se congregó en San Carlos de Bariloche, Argentina, revelan claramente que prevaleció uno de los dos criterios en pugna acerca de la integración a que hemos

hecho referencia con anterioridad: precisamente el favorable al llamado modelo "liberal". Por considerarlas ilustrativas de esa tendencia, a continuación reproducimos la sustancia de algunas de las recomendaciones más interesantes:

La asamblea reclamó la "eliminación de las trabas de toda naturaleza que dificultan la liberación total del comercio internacional", y sustentó el criterio de que para avanzar por el camino de la integración es necesario: el saneamiento de las economías nacionales; ordenar las finanzas públicas; eliminar los organismos oficiales que obstaculizan el mercado; prescindir de empleados públicos innecesarios; "privatizar" las empresas estatales; independizar la política monetaria de los azares de la conducción política; eliminar los controles cambiarios; reducir la presión tributaria; permitir la inversión extranjera para apurar la capitalización de nuestras economías.

Una resolución propone como temas para la consideración del Consejo de Ministros de la ALALC 20 medidas para "aceitar" los mecanismos del Tratado de Montevideo; por lo pronto, que los objetivos originales de la Asociación se mantengan, es decir, crear una zona de libre comercio y, después, un mercado común latinoamericano.

La propuesta recomienda un marco flexible para este procedimiento, de modo de permitir a los países que prefieran avanzar más lentamente mantenerse dentro de la actual Asociación. Sugiere, además, establecer un período de transición —cinco años a partir del 1 de enero— para el perfeccionamiento de la zona, y disponer una rebaja general de todos los aranceles en beneficio de los países de la zona, con la posibilidad de reducciones adicionales por acuerdos entre dos o más países.

En la misma recomendación se propone, como medio eficaz para avanzar hacia la integración económica, la formación de empresas binacionales y plurinacionales latinoamericanas. El tema fue exhaustivamente analizado en otra parte del dictamen final, a través de estas propuestas: 1) destacar la importancia, jerarquía y prioridad de esta cuestión para el desarrollo y la integración de la economía regional; 2) la falta de un marco jurídico adecuado es un obstáculo para la formación de empresas multinacionales latinoamericanas; 3) hay que dictar medidas concretas de promoción, mediante leyes nacionales o acuerdos internacionales, para favorecer este género de empresas; 4) activar en las secciones nacionales del CICYP los estudios sobre el tema.

Con respecto a las inversiones externas en general es decir, las extrazonales—, la asamblea adoptó una recomendación de seis puntos en la cual se subraya la importancia de la inversión extranjera para el desarrollo de los países que la reciben, pero señalando su carácter complementario del capital nacional. En esos países receptores, se indica, hay que establecer normas legales de la mayor precisión sobre este tema, en las cuales, como principio general, se consagre la igualdad de tratamiento para el capital local y extranjero; además, es necesario asegurar al inversionista extranjero, por la misma vía, la estabilidad de las normas bajo las cuales se autorizó la inversión, para que sus fines se cumplan. Convenirá, también, garantizar al inversionista extranjero una justa y rápida compensación en el caso de que esas condiciones originales sean modificadas, y crear mecanismos que aseguren la máxima celeridad para la autorización de los proyectos de inversión.

La cuestión de la transferencia de tecnología tuvo también un tratamiento particular en los documentos finales de la asamblea del CICYP. En los seis puntos siguientes se resumen las propuestas sobre el tema: 1) la rentabilidad de las empresas es un factor determinante para la incorporación de tecnología, y por ende la política económica debiera evitar distorsiones en la relación entre el precio de los insumos y el precio de los productos, pues esas distorsiones se vuelven contra el mejoramiento tecnológico; 2) la fluidez de la transferencia de tecnología puede ser afectada por un excesivo intervencionismo del Estado, lo que finalmente gravita contra la productividad y la eficiencia; 3) conviene fomentar una comunidad de intereses en América Latina para fomentar la mutua transferencia de tecnología; 4) la educación, en general, y la capacitación técnica en particular, deben tener alta prioridad para asimilar, adaptar y aprovechar el progreso tecnológico; 5) hay que advertir la importancia de los instrumentos legales, tales como normas sobre patentes de invención, contratos de asistencia técnica, etc.; 6) la tecnología debe subordinarse a los principios básicos de la protección ambiental.

Un suceso curioso en la asamblea del CICYP fue que la ponencia que sugería la liberación de precios y salarios, a pesar de haber sido ratificada en el seno de la comisión respectiva, fue retirada "misteriosamente" y sin mayor explicación, según hace notar el diario *La Opinión*, de Buenos Aires. □

Se anuncia la creación de un banco árabe-latinoamericano

El presidente de la Asociación Latinoamericana de Instituciones Financieras de Desarrollo (ALIDE) anunció la próxima constitución de un banco árabe-latinoamericano de desarrollo, que tendrá por misión principal captar excedentes financieros de países árabes (petrodólares) y canalizarlos hacia América Latina. La anterior declaración fue hecha el 2 de abril por Karlo Richbieter, director del Banco do Brasil, quien fue elegido presidente de la ALIDE durante la VII Asamblea General que acababa de celebrar este organismo en Santiago de Chile.

Dijo también el presidente de la ALIDE que Argentina, Brasil, Colombia, Chile y Perú aportarán fondos al banco árabe-latinoamericano, cuyo capital inicial ascenderá a 100 millones de dólares. Dicho capital inicial quedará constituido de la siguiente manera: 60% corresponderá a la Kuwait Corporation y el Libyan Arab Bank; el restante 40% se dividirá entre los cinco países mencionados, a través de las siguientes instituciones: Banco Nacional de Desarrollo (Argentina); Banco do Brasil y Banco Nacional de Desarrollo; Corporación Financiera de Colombia y Banco de Bogotá; Banco de Estado y Corporación de Fomento (Chile); y Banco de la Nación y Banco de Crédito (Perú). Richbieter reveló asimismo que se estaban realizando conversaciones con los árabes para que el resto de las naciones latinoamericanas, representadas a través de la ALIDE, participen en la nueva institución como un solo bloque. Precisó que las conversaciones comprenden asimismo a Venezuela. Y agregó: "Tenemos anhelos comunes. Desde la presidencia de la ALIDE voy a hacer todos los esfuerzos para que cada vez más nos presentemos como un bloque ante el resto del mundo".

El presidente de la ALIDE manifestó por último que el interés árabe en América Latina obedece a las grandes perspectivas de buenos negocios y desarrollo futuro que ofrece el hemisferio; que los capitales árabes desean proyectarse fuera de los sistemas tradicionales y canalizar directamente fondos para el desarrollo latinoamericano, y que, a su vez, recibirán aporte tecnológico y mano de obra latinoamericana. El banco árabe-latinoamericano funcionará en su primera etapa con operaciones de corto plazo y a tasas de interés similares a las de la banca comercial, pero posteriormente se transformará en banco de fomento.

Declaraciones similares habían sido hechas previamente por José Andrés Bellido, subsecretario general de la ALIDE, quien hizo notar que el Banco Español-Arabe, creado hace año y medio aproximadamente con un capital de 25 millones de dólares, ha logrado canalizar excedentes árabes por un monto de 750 millones de dólares hacia la nación hispana. Por ello, se estima que los recursos que obtendrán los países latinoamericanos serán significativamente mayores.

A este respecto, José Andrés Bellido indicó también que en enero del año pasado una misión integrada por representantes de los países árabes, con apoyo del Banco Español-Arabe, efectuó una gira por Caracas, Bogotá, Lima, Buenos Aires y Río de Janeiro, durante la cual se realizaron contactos para canalizar fondos árabes directamente a esas naciones, sin necesidad de que organismos internacionales actuaran de intermediarios.

Con posterioridad a la asamblea de la ALIDE, en abril, una misión de banqueros integrada por Abdulla Saudi, presidente del Libyan Arab Bank; Abdullwahay Al Tamar, presidente del Kuwait Foreign Trading Contracting and Invest, y Salem Zenatti, gerente general del Banco Arabe-Español, visitó Lima, así como otras capitales latinoamericanas, para concretar puntos sobre el establecimiento del banco árabe-latinoamericano. En esa oportunidad, Abdulla Saudi declaró que Perú había confirmado su participación en esa entidad financiera.

El representante árabe agregó que la sede del banco árabe-latinoamericano sería decidida posteriormente, luego de terminar su recorrido por otras naciones del Hemisferio Sur.

Breves datos sobre la ALIDE

La Asociación Latinoamericana de Instituciones Financieras de Desarrollo (ALIDE) agrupa a más de 100 instituciones financieras latinoamericanas, distribuidas en 21 países, y cuenta como miembros, además, a los principales organismos de financiamiento mundiales y de las naciones de extrazona. Fue constituida el 24 de enero de 1968, en una reunión convocada por el Banco Interamericano de Desarrollo. Tiene por objeto coordinar la asistencia, servicios y acciones de fomento entre las instituciones del área, especialmente en el financiamiento del desarrollo.

Al mismo tiempo tiende al aprovechamiento de las experiencias entre sus miembros, realizando un intercambio de personal técnico para difundir la información adecuada sobre las materias que interesan a las naciones que participan en ella. Su sede permanente es la ciudad de Lima. □

EMPRESAS MULTINACIONALES LATINOAMERICANAS

Luces y sombras en el desarrollo de la NAMUCAR

El 3 de marzo de 1977 la Naviera Multinacional del Caribe (NAMUCAR) cumplió un año de operaciones. Días después el consejo administrativo de la empresa transportadora multinacional, reunido en Puerto España (Trinidad y Tabago), acordó aumentar su flota (tres buques alquilados) con la compra a una compañía alemana de "El Caribe", barco de 7 000 ton que costará 11.5 millones de marcos; se espera adquirir otras dos unidades en los próximos doce meses.

Los tres navíos que integraban hasta ahora la flota de la NAMUCAR son el "City of Bochum", el "Moritz Schulte" y el "Madis Skou". Según declaraciones de Alvaro Fernández, secretario de la Naviera, dicha compañía cubrió el 8% del comercio marítimo caribeño durante el primer año de operaciones. "Inicialmente calculamos una pérdida de 1.5 millones de dólares durante su primer año, pero la cifra no alcanzó ni siquiera al millón", declaró en la entrevista de prensa que ofreció en San José, Costa Rica, el 30 de marzo.

Dos razones fundamentales hay para que esa pérdida financiera se considere como un éxito parcial. La primera es que la NAMUCAR fue creada, a sabiendas de que registraría pérdidas en un primer período, con el propósito de fomentar la independencia comercial de los países que la integran, lo cual ha venido logrando aunque todavía en medida modesta;² la otra razón es que existen bien fundadas esperanzas de que a plazo medio la Naviera reeditará asimismo beneficios financieros. Alvaro Fernández declaró a este respecto: "Creemos que este año [1977] transportaremos 100 000 ton y estimamos que para 1978 habremos alcanzado el 20% del comercio en el Caribe".

Algunos datos sobre la NAMUCAR

A continuación ofrecemos ciertos datos que ilustran los objetivos que se propone la Naviera entresacados de la revista *Expansión* del 2 de marzo del presente año:

Cuando se creó la empresa multinacional, los 17 países del Caribe estaban pagando anualmente unos 2 000 millones de dólares en fletes, que realizaban compañías de los países desarrollados. El 88% de las cargas se transportaba en buques de banderas ajenas a la región, de modo tal que, con la puesta en marcha de este proyecto, se esperaba un considerable ahorro de divisas, para un comercio que oscilaba entre los 12 000 y 15 000 millones de dólares por año.

Nacida con un capital social de 30 millones de dólares, su capital inicial fue de 10 millones, aportados por los socios originales: Costa Rica, Cuba, Jamaica, México, Nicaragua y Venezuela, a los que posteriormente se agregó Trinidad y Tabago. Para economizar, en el inicio de las actividades se evitó adquirir naves, arrendándose tres cargueros de alrededor de 6 000 ton de desplazamiento, para atender el tráfico entre los 60 puertos de la región. El cálculo fue que se

podría llegar a movilizar 40% de las cargas de la zona, estimadas en cerca de 1 300 000 ton anuales. Se esperaba, para entonces, ingresos por fletes del orden de los 570 millones de dólares.

En los tres primeros meses de funcionamiento ya las operaciones habían superado la totalidad del transporte previsto para el año de 1976 completo.

Problemas y dificultades

No todo el sendero recorrido por la NAMUCAR ha sido, sin embargo, un camino carente de problemas. En realidad, la ampliación de los socios integrantes es, desde el principio, uno de los problemas centrales a que se enfrenta la empresa. El ingreso de Panamá, Colombia, Honduras, la República Dominicana y otras naciones que, de suyo, pueden verse beneficiadas por las flotas caribeñas, se ha visto retrasado sin mayores explicaciones.

Empero, hace menos de un mes se conoció la que acaso fue la primera oposición formal. Proviene de la Cámara de Comercio e Industria de El Salvador, entidad que considera que el Gobierno salvadoreño haría una inversión innecesaria sumándose a la NAMUCAR, con el argumento de que México, Venezuela y Cuba son países ricos que "quieren manejar una empresa de capital formado a base de cooperación entre países pobres". Resulta obvio que, detrás de esas ideas, hay otro tipo de prevenciones y temores de carácter específicamente político, como podría ser la presencia de Cuba en el organismo.

A mediados de enero de 1977, por otra parte, circuló en la prensa la información de que México iba a retirarse de la Naviera Multinacional del Caribe, para evitar un supuesto boicot por parte de "las grandes empresas navieras extranjeras". El secretario mexicano de Marina, almirante Ricardo Cházaro Lara, desmintió esa noticia y reiteró el pleno apoyo de su país a la transportadora marítima subregional.

En realidad, el interés mexicano porque se incremente la importancia de la NAMUCAR queda en claro por la creciente significación que tiene el comercio intrarregional en el mapa general de su comercio exterior. Acumulando las ventas y compras a Venezuela, Cuba, el Mercado Común Centroamericano, el Mercado Común del Caribe y otros países de la región, dicho comercio representa 7.14% del total del intercambio de México, según estadísticas de septiembre de 1976. Es decir, el cuarto lugar después del comercio con Estados Unidos, la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio y la Comunidad Económica Europea.□

ASUNTOS GENERALES

Bolivia apoya a Brasil en la integración amazónica

El 28 de abril se informó que Bolivia ha anunciado oficialmente su apoyo a la iniciativa de Brasil de crear un organismo multilateral en la Amazonia,³ semejante al que ya

2. Véase esta misma sección en *Comercio Exterior*, vol. 26, núm. 7, México, julio de 1976, y vol. 27, núm. 1, enero de 1977.

3. Véase *Comercio Exterior*, vol. 27, núm. 1, México, enero de 1977, p. 108.

existe para la Cuenca del Plata. La noticia fue dada por la Agence Latino-Américaine d'Information, en tanto que otras informaciones de prensa no confirmadas indicaban que Colombia y Ecuador habían respondido favorablemente a la iniciativa brasileña, y que Perú había desmentido nuevamente haber dado su respaldo al proyecto brasileño.

Este proyecto brasileño de integración amazónica fue propuesto oficialmente en febrero (con sondeos preliminares desde noviembre de 1976) a Bolivia, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela, es decir, a todos los países que comparten la cuenca del Amazonas. Consiste en crear un grupo supranacional para la integración física de ese territorio, unido por un pacto similar al suscrito por las naciones de la Cuenca del Plata. Según el *Jornal do Brasil*, en un principio el pacto amazónico tendría un alcance limitado, a saber: desarrollar actividades comunes en hidrología, navegación, meteorología, estudios de viabilidad de proyectos económicos, irrigación, reforestación, exploración agrícola, desarrollo pecuario, pesca, construcción de carreteras, sistemas combinados de transporte fluvial, carretero y ferroviario, proyectos sociales, de asistencia médica, y otros.

Estos objetivos lo asemejan al Tratado de la Cuenca del Plata, así como sus características formales: tendría un Consejo Permanente para examinar los proyectos y reuniones anuales de cancilleres.

No cabe duda, sin embargo, que de llegar a concretarse el pacto de integración amazónica, tendría importantes repercusiones sobre otros acuerdos de integración, entre ellos el del Grupo Andino, a pesar de que la "integración política y económica" anunciada por el *Jornal do Brasil* para los países amazónicos requeriría otros instrumentos formales, más amplios que los propósitos actuales. Ese diario, en efecto, hace hincapié en que el establecimiento de un organismo de coordinación para la región amazónica responde a uno de los objetivos estratégicos de Brasil. Así, dejó entrever hace algún tiempo que "Brasil debe tener la hegemonía" en la cuenca del río Amazonas, por considerarse esta zona decisiva para la expansión del país hacia el Pacífico y el mar Caribe.

Una zona de gran potencial

La Agence Latino-Américaine d'Information acompaña la noticia de la aceptación boliviana del proyecto de integración con los siguientes datos sobre la cuenca amazónica:

La oferta brasileña se produce poco tiempo después de que se anunció la terminación de los casi 5 000 km del camino construido para unir los puertos atlánticos de João Pessoa y Recife. La carretera transamazónica, que corre en dirección este-oeste, llega hasta el Pacífico, mientras que la carretera norte-sur, con una longitud de 1 500 km (Santarem-Cuiaba), une las Guayanas con el Matto Grosso y la Cuenca del Plata.

La gigantesca obra de infraestructura permite al Gobierno de Brasil realizar un esfuerzo de integración socioeconómica, a partir del triángulo São Paulo-Belo Horizonte-Río de Janeiro e incorporar en primer lugar, como área productiva, la región nordeste del país. En otro sentido, la transamazónica coloca a las fuerzas armadas a un paso de los puntos vitales de algunos de los diez países con los que Brasil tiene fronteras.

Sin embargo, la formación de un organismo multinacional no respondería solamente a obvios intereses geopolíticos: la región amazónica encierra recursos naturales de valor inestimable y 81% del agua dulce de todo Brasil.

Según estudios realizados por organismos internacionales, la Amazonia tiene ricos yacimientos de bauxita (ley 50%, 200 millones de ton), de estaño (más ricos que los de Malasia), manganeso (Sierra do Navío, Río Madeira, etc.), hierro (67% de pureza), madera (59 especies para extraer celulosa y 247 para construcción; 29 especies para construcciones navales), yacimientos de calcáreos, de sal y sal gema... y petróleo.

Perú y Ecuador han realizado importantes hallazgos de petróleo en la región amazónica. Guyana ha comenzado una intensa búsqueda en los territorios en litigio con Venezuela, que bordean la cuenca del Amazonas, y Brasil ha anunciado la conclusión de varios acuerdos con las grandes compañías petroleras internacionales, como la Shell, para explorar en la desembocadura del río Amazonas, en la plataforma continental...

Las riquezas de la cuenca del Amazonas han determinado una inusitada movilización de funcionarios de diferentes gobiernos en los últimos tiempos. De los trabajos de comisiones mixtas (peruano-ecuatorianas; colombiano-brasileñas, etc.) han surgido principios de acuerdo para la explotación conjunta de estas riquezas. En Iquitos, por ejemplo, se reúnen esta semana (principios de mayo) expertos de la subcomisión mixta peruano-brasileña; mientras, otra comisión, peruano-ecuatoriana, acaba de finalizar los estudios conducentes al aprovechamiento conjunto de las cuencas hidrográficas binacionales Puyango-Tumbes y Catamayo-Chira.

Los esfuerzos, sin embargo, no se limitan a organismos oficiales. Algunas grandes empresas internacionales han comenzado desde hace algún tiempo una audaz política de inversión en la región. La Volkswagen invirtió 80 millones de marcos en la compra de 28 000 ha. en Santana de Aragua; la propiedad está destinada a la ganadería y la meta es exportar carne a Europa y Estados Unidos para 1982...

Agréguese a este caso el proyecto Jari, promovido por el multimillonario norteamericano Daniel Ludwig, que se propone, como la Volkswagen, transformarse en productor de carnes para el mercado estadounidense.

Para ofrecer garantías a estas inversiones, el Gobierno brasileño ha promulgado infinidad de leyes y firmado un larga lista de acuerdos con organismos internacionales. También ha tenido cuidado, empero, de no descuidar el resguardo de estas riquezas. En Manaus descansa toda la estructura militar de Brasil en el norte. La antigua capital del caucho es ahora un inmenso cuartel.

Hasta aquí la información de la citada agencia de prensa. Otras fuentes de información comentan, por su parte, que el territorio cuya integración se postula está prácticamente despoblado y precisan que tomando en cuenta a los ocho países implicados, el promedio de población de la cuenca amazónica es apenas algo más de un habitante por km² y los recursos naturales virtualmente inexplorados. De estos hechos extraen la conclusión de que la iniciativa brasileña se inspira mayormente en consideraciones políticas. □