

Informe mensual de la integración latinoamericana

GRUPO ANDINO

Con grandes dificultades se aprueba el programa de la industria de los automotores

Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela ratificaron formalmente el 13 de septiembre el Programa Sectorial de Desarrollo de la Industria Automotriz, considerado como el más importante de la programación industrial del Grupo Andino por el volumen de inversiones que implica, el

número de empleos que creará y por sus repercusiones tecnológicas favorables en todas las economías de la subregión. La aprobación de dicho programa será conocida como Decisión 120 y constituyó el único tema del XIX Período de Sesiones Extraordinarias de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, celebrado en Quito, capital de Ecuador.

Este resultado se logró tras casi un año de difíciles negociaciones llevadas a cabo a raíz del retiro de Chile del Grupo Andino, de divergencias que en el mes de agosto se agudizaron hasta el punto de que Perú amenazó con no

participar en el programa automotriz, y frente a la oposición de poderosos grupos empresariales de ese sector en algunos países miembros.

Aún no se conocen oficialmente todos los aspectos del programa acordado, pero según las informaciones disponibles se modificó el proyecto original para hacerlo más flexible, particularmente en lo que se refiere a la producción de partes y piezas de alta tecnología, así como al ensamble final de los vehículos, operaciones que serán objeto de convenios de complementación y coproducción entre los países miembros. A este respecto, publicaciones especializadas subrayan que el efecto de estas modificaciones será el de incrementar considerablemente el comercio intrasubregional de partes, pero añaden que, en opinión de muchos empresarios del área, con ellas también se abandona la concepción primitiva del programa de la industria de los automotores, que se transforma en un fin en sí mismo, en lugar de ser un instrumento para establecer una industria eficiente.

Los funcionarios del Grupo Andino, por su parte, juzgan que la aprobación del programa automotriz constituye un progreso de enorme importancia para las economías andinas y una demostración rotunda de la voluntad de integración de los cinco países miembros. El presidente Carlos Andrés Pérez, de Venezuela, afirmó el 11 de septiembre que "las transnacionales están desesperadas porque ven finalmente que el Pacto Andino ha dado el paso decisivo hacia adelante".

Una laboriosa concertación

Lo que no está en disputa, en cambio, es que el proceso de concertación entre los estados miembros fue prolongado y estuvo erizado de dificultades.

El proyecto del programa había sido sometido al examen de la Comisión del Acuerdo de Cartagena en 1973, pero desde entonces se realizaron escasos progresos y seguía sin aprobarse al estallar la crisis en torno a la política andina sobre las inversiones extranjeras y el nivel del arancel externo común, que culminó con el retiro de Chile. Una vez consumado éste, el 30 de octubre de 1976, se planteó la necesidad de que la Junta del Acuerdo —organismo técnico de la integración— reexaminara el proyecto, a fin de redistribuir las asignaciones destinadas en un principio a aquella nación.

La nueva propuesta de la Junta —que modificaba el proyecto de programa automotriz por cuarta vez— fue presentada en enero de 1977 a la Comisión del Acuerdo, pero no logró obtener la aprobación de los países miembros. Ya en esa ocasión, Perú expresó su inconformidad con las asignaciones proyectadas.

En los meses subsiguientes continuaron las difíciles negociaciones para armonizar los puntos de vista divergentes, sin que se alcanzaran resultados plenamente satisfactorios.¹ La reunión de fines de junio de la Comisión del Acuerdo, no

obstante las declaraciones tranquilizadoras de los funcionarios de la integración, interrumpió su XVIII Período de Sesiones Extraordinarias sin haber conseguido superar las discrepancias fundamentales.

Estas se hicieron del dominio público en julio, cuando Perú manifestó que la nueva propuesta sobre el programa automotriz —modificación número 5— era inconveniente y desventajosa para sus intereses. En esa oportunidad, los ministros de Integración y de Industria peruanos anunciaron que su país no participaría en el mencionado programa a menos que se llegara a un balance justo y proporcional en las asignaciones.

En estas condiciones, la realización del programa automotriz por los cuatro miembros restantes se tornaba a todas luces impracticable. De ahí que la segunda parte del XVIII Período de Sesiones Extraordinarias de la Comisión del Acuerdo, prevista para llevarse a cabo en la segunda quincena de julio en Quito, tuviera que suspenderse ante el grave desacuerdo.

Las objeciones de Perú se centraban en el hecho de que el ensamble de determinados tipos de automóviles y camiones había sido asignado en forma exclusiva a Bolivia y Ecuador, a pesar de que el mercado peruano es importante consumidor de ellos y absorberá mayor número de unidades de esos vehículos que los dos países mencionados. En consecuencia, solicitaba su coparticipación en el ensamble de dichos camiones y automóviles. Ecuador y Bolivia, que en la actualidad no tienen producción de automotores, alegaron que en su condición de países de menor desarrollo relativo ya habían resultado perjudicados en el aprovechamiento de las asignaciones del programa metalmeccánico, y que no estaban dispuestos a que les sucediese lo mismo con el programa automotriz.

El 25 de julio, Galo Montaña, presidente ecuatoriano de la Comisión del Acuerdo, responsabilizó a las compañías transnacionales de la crisis en que se debatía el Grupo Andino. Aunque el funcionario se abstuvo de identificar a esas empresas, observadores ecuatorianos indicaron que se trataba principalmente de la Chrysler (estadounidense), que tiene sus plantas de ensamble en Colombia y Perú, y que estaba buscando completar sus líneas de producción aprovechando las asignaciones andinas o, en su defecto, paralizar todo intento de aprobación del programa automotriz.

La situación continuaba agravándose, mientras tanto, y se habló de la posibilidad de una reunión de los presidentes de los cinco estados miembros, con el fin de superar el atolladero. Esta no llegó a realizarse, pero indudablemente el simple hecho de que se propusiera fue uno de los factores que contribuyeron a que se moderasen los antagonismos, al hacer reflexionar a los gobiernos sobre su responsabilidad en el mantenimiento del proceso de integración. Los representantes plenipotenciarios abordaron, pues, la segunda parte del XVIII Período de Sesiones Extraordinarias de la Comisión, que finalmente se inició en Lima el 22 de agosto, con mejores disposiciones para llegar a un acuerdo de transacción. Este se concertó en los días siguientes y el 28 de

1. Véase *Comercio Exterior*, vol. 27, núm. 6, México, junio de 1977, p. 716.

agosto se anunció que la nueva distribución de las asignaciones había recibido la aprobación de los cinco países andinos. La ratificación del convenio, como se dijo, se efectuó el mes de septiembre en Quito.

Asignaciones del programa

Los únicos países que actualmente producen vehículos en el Grupo Andino son: Venezuela, 160 000 unidades; Colombia, 36 000, y Perú, 35 000. Hay 13 plantas ensambladoras en Venezuela, cinco en Perú y tres en Colombia. Los modelos de vehículos que ensamblan, si no corresponden a los que les han sido asignados, tendrán que dejar de producirse para el 31 de diciembre de 1981.

Esta última cláusula es la que hacía particularmente difícil el acuerdo entre los países con una producción apreciable de vehículos; la solución, como se ha dicho, consistió en asignar a cada miembro varios modelos cuyas partes podrán producirse en otras naciones andinas.

Los vehículos cuya producción ha sido prevista en el programa automotriz se dividen en tres categorías: A, B y C. La categoría A corresponde a los automóviles y se subdivide de la manera siguiente: A1, automóviles pequeños con una cilindrada no superior a los 1 050 centímetros cúbicos; A2, vehículos de 1 050 a 1 500 cc. (tipo Volkswagen); A3, automóviles medianos de 1 500 a 2 000 cc. (tipo Toyota), y A4, vehículos grandes de más de 2 000 cc. (tipo Dodge).

La categoría B corresponde a los camiones y a su vez se subdivide como sigue: B1, camiones pequeños de hasta 3 toneladas de peso bruto vehicular (PBV); B2, camiones de varios tipos de 3 a 9.3 toneladas de PBV; B3, camiones medianos de 9.3 a 17 toneladas de PBV, y B4, camiones de más de 17 toneladas de peso bruto vehicular.

Una tercera categoría, la C, ha sido reservada para los vehículos de doble tracción que se utilizan en el campo. Son conocidos también como "camperos" o "jeeps".

El sistema de asignaciones abarca tanto a la producción completa del vehículo, como a la coproducción (producción parcial de un vehículo en convenio con otro miembro) y el ensamble de un vehículo con partes producidas en otros países andinos.

Uno de los objetivos del programa es racionalizar la producción, es decir, lanzar al mercado un número menor de modelos, pero en forma eficiente y masiva. Se indica que en la actualidad circulan en los países andinos 250 tipos diferentes de modelos y marcas de autos y camiones. Este programa tendrá una vigencia de 12 años, tiempo durante el cual un arancel externo protegerá a los vehículos producidos en el Grupo Andino de otras marcas fabricadas en el exterior.

Importancia del programa

Un estudio elaborado por la Junta del Acuerdo de Cartagena hace hincapié en varios puntos que ponen de relieve la

importancia económica de la industria de vehículos automotores.

Comienza señalando que en todos los países industrializados la lista de sus diez mayores empresas incluye siempre a dos o tres del sector automotriz, y que su efecto multiplicador en la economía general es tan grande, vertical y horizontalmente, que resulta difícil cuantificarlo, aunque es evidente su decisiva influencia en el desarrollo intenso de otros importantes sectores.

La industria de los automotores es de las que se caracterizan por el uso intensivo de mano de obra calificada. Informaciones recientes cifran en 134 000 el número de nuevos puestos de trabajo directos que creará en la subregión para 1989. Se estima, además, que cada empleo en el sector automotriz genera automáticamente otros 12 en actividades complementarias: mantenimiento, pintura, forja, servicios, seguros, repuestos y comercialización de vehículos.

La fabricación de automóviles introduce técnicas modernas, muchas de ellas por vez primera, o las amplía y perfecciona a grado tal, como ninguna otra rama de actividades industrial podría hacerlo por sí sola.

En el propio campo de la tecnología mecánica es donde la revolución resulta más inmediata y profunda. La necesidad de producir en masa y a bajo costo significa la introducción generalizada de técnicas, herramientas y métodos de producción antes desconocidos o poco frecuentes.

Esta industria hace indispensable el uso intensivo y racional de máquinas herramienta de gran producción y peso, de matrices, dispositivos, moldes y herramientas especiales automáticas o semiautomáticas, e incluso de máquinas de transferencia.

El gran volumen de producción en serie tiene efectos de la mayor importancia en dos campos conexos: el de la organización y administración científicas de las empresas, y el de la normalización, metrología y control de calidad.

La producción de varios miles de componentes en grandes series uniformes que van a formar parte de subconjuntos y conjuntos, y el ensamble y las operaciones terminales del vehículo, determinan la introducción de técnicas de organización industrial o la aceleración de su uso, tales como la programación presupuestaria y la contabilidad de costos, el control en todos los niveles, el estudio del trabajo, la distribución racional en la planta, el manejo científico de las existencias, el planeamiento y la operación del flujo de la producción, sistemas de auditoría, investigación y adaptación de técnicas, normalización en el diseño, en la producción, etcétera.

Los efectos de la industria se manifiestan no sólo en la planta terminal, sino también entre los proveedores, dando lugar a una transmisión del conocimiento de las técnicas, de los métodos, de la organización, de la mentalidad empresarial y de riguroso control, tal como son exigidos por la industria matriz. Un cambio decisivo de mentalidad industrial se logra a través de esta difusión.

De acuerdo con los cálculos realizados por la Junta del Acuerdo, en 1980 el valor total de la producción de automotores en la subregión superará los 1 500 millones de dólares; en 1985, el valor bruto de la producción de los vehículos asignados en el programa será de 2 300 millones de dólares aproximadamente. □

Se retira Chile de la Corporación Andina de Fomento

Chile se retiró formalmente el 12 de agosto de la Corporación Andina de Fomento (CAF), organismo financiero del Grupo Andino al que seguía perteneciendo a pesar de haberse excluido del Acuerdo de Cartagena desde octubre de 1976. Esta anómala situación había sido señalada por algunos miembros del pacto, en particular Venezuela, que finalmente lograron imponer su criterio, no obstante la resistencia que en un principio presentó Chile.

El protocolo que deja sin efecto para Chile el Convenio Constitutivo de la CAF fue suscrito por Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela en la ciudad de Bogotá. Simultáneamente, el Directorio de la Corporación Andina de Fomento aprobó la Resolución núm. 280, que establece las operaciones financieras por medio de las cuales se liquida la participación de Chile en el organismo. Dichas operaciones consisten fundamentalmente en la compra de las acciones que representan el capital aportado por Chile a la CAF y en el compromiso por parte del Estado chileno de encargarse de la recuperación de los créditos que el organismo financiero otorgó a ese país.

De un comentario sobre esta cuestión del diario chileno *El Mercurio* (19 de agosto) entresacamos los párrafos siguientes:

“Si bien no hay ninguna razón teórica para que un país no miembro del Acuerdo de Cartagena [no] pudiera pertenecer a un organismo financiero como la CAF, en los hechos se produjeron encontradas interpretaciones sobre la conveniencia de que Chile participara en ese organismo”.

“El origen de los problemas debe buscarse no en el plano puramente económico-financiero, sino en el comportamiento del principal país petrolero de América Latina hacia el nuestro. Probablemente la posición venezolana es más bien de orden político que económico. Planteadas las cosas en estos términos, es evidente que a nuestro país puede llegar a convenirle la marginación de la CAF. Para Chile ha resultado mejor, en definitiva, dejar de lado aquellas operaciones financieras que de una forma u otra aparecen sujetas a consideraciones políticas”. □

Otras actividades recientes de la Corporación Andina de Fomento

La Corporación Andina de Fomento (CAF) anunció el 14

de septiembre que un consorcio de bancos japoneses, alemanes y estadounidenses ha decidido otorgarle un préstamo por 50 millones de dólares, los cuales podrán utilizarse, entre otros proyectos, para desarrollar el programa automotriz recientemente aprobado.

Se estima que dicho programa, ratificado el 13 de septiembre en Quito, requerirá una inversión de 1 500 millones de dólares durante los próximos cuatro años.

Días antes la CAF había dado a conocer la concesión de un crédito por 20 millones de dólares a la empresa estatal PETROPERU, para financiar la conclusión de las obras del oleoducto norperuano. En esa ocasión, el presidente ejecutivo de PETROPERU subrayó que ese oleoducto hará posible la autosuficiencia energética de Perú, así como su aparición en el mercado internacional del petróleo como país exportador.

La CAF fue creada el 7 de febrero de 1968 como organismo financiero autónomo del Grupo Andino. Su objetivo principal es impulsar el proceso de integración andina, procurando una distribución equitativa de las inversiones en la subregión, sin perder de vista la obligación de favorecer a los países de menor desarrollo económico relativo.

Entre las diversas acciones que realiza la CAF destacan las siguientes: financiar proyectos nacionales y multinacionales de integración; atender de manera preferente los proyectos derivados de la programación industrial; realizar operaciones de promoción y preinversión; dar asistencia técnica; financiar capital de trabajo; otorgar financiamiento al comercio exterior.

Ciertos sectores de empresarios privados andinos han criticado a últimas fechas a la CAF, al afirmar que se ha convertido “en un instrumento burocrático, en lugar de fomentar la creación de nuevas industrias y nuevos polos de integración para dinamizar el proceso de desarrollo de la subregión”.

El 22 de agosto, el presidente ejecutivo de ese organismo, Julio Sanjinés, dijo a la Asamblea General de la CAF que ésta, lejos de mostrar signos de debilitamiento, ha encontrado la forma de superarse y los mecanismos para revitalizarse y fortalecerse, encarando los problemas con decisión y franqueza.

Agregó que la CAF, con un capital de 400 millones de dólares, ha logrado captar en los países de la subregión, a través de líneas de crédito y emisiones de bonos-recursos, fondos adicionales por 70 millones de dólares. Además, a través de mecanismos similares, ha captado recursos provenientes de países de América, Europa y Asia, así como de organismos internacionales.

A la fecha, concluyó, las operaciones de financiamiento aprobadas por la CAF sobrepasan los 154 millones de dólares y dentro de poco se someterán a consideración del Directorio.

rio operaciones adicionales por cerca de 90 millones de dólares.

Ese mismo día, el ministro de Industria, Turismo e Integración de Ecuador, Galo Montaña, fue elegido presidente del Directorio de la Corporación Andina de Fomento. Como se sabe, Galo Montaña es también presidente de la Comisión del Acuerdo de Cartagena. □

Chile busca penetrar en el mercado andino a través de Bolivia

Industriales bolivianos del sector metalmeccánico y empresarios chilenos de la Asociación de Industriales Metalúrgicos (ASIMET) entablaron negociaciones a fines de julio en Santiago de Chile, con el propósito de lograr acuerdos de complementación y establecer empresas mixtas boliviano-chilenas. La aportación chilena consistiría fundamentalmente en capitales y tecnología, mientras que Bolivia brindaría su territorio y acceso al mercado subregional andino.

El sector metalmeccánico chileno fue el más afectado por el retiro de su país del Acuerdo de Cartagena, ya que había venido ampliando su capacidad de producción con vistas a abastecer el mercado andino, de conformidad con las asignaciones recibidas en el programa metalmeccánico.

Según informaciones de prensa, Raúl Artero, empresario boliviano, manifestó que Chile había recibido una serie de asignaciones exclusivas para fabricar determinado tipo de maquinaria dentro del Pacto Andino y que, luego del retiro chileno, toda esa capacidad instalada quedó libre y sin mercado. "Nuestro interés —puntualizó—, es organizar sociedades mixtas en Bolivia, utilizando la tecnología y la maquinaria chilenas, y proporcionar por nuestra parte acceso al mercado andino".

El presidente de la ASIMET, Jorge Cheyre, aclaró que "no se trata de cerrar industrias en Chile y trasladarlas a Bolivia, sino de abrir una posibilidad de ampliar las industrias nacionales".

Los representantes industriales bolivianos entraron en contacto, según la citada información, con 34 empresas chilenas. Un portavoz de la delegación boliviana dijo que ésta se interesaba preferentemente por la producción binacional de máquinas de coser, pulverizadores agrícolas, transformadores eléctricos y bombas de agua.

Actualmente existen ya algunas empresas en Bolivia que funcionan con capitales y aportes de tecnología chilenos, aunque según Cheyre, "la experiencia es todavía muy incipiente".

La complementación chileno-boliviana se basaría en la Decisión 57 del Acuerdo de Cartagena, de la que Chile es aún parte. Las informaciones de prensa agregan que la integración boliviano-chilena en la industria metalmeccánica podría ser causa de nuevas contradicciones en el seno del Grupo Andino. □

ASOCIACIONES DE PRODUCTORES

Progresan la colaboración entre empresas petroleras estatales

Una serie de reuniones celebradas este año por expertos del organismo Asistencia Recíproca Petrolera Estatal Latinoamericana (ARPEL) ha permitido estrechar la colaboración de los países miembros en lo que concierne a ese importante sector de sus economías, y establecer las bases para ir creando una tecnología petrolera propiamente latinoamericana, cada vez menos dependiente del exterior.

La última de esas reuniones, la XXVIII de Expertos de ARPEL efectuada del 1 al 5 de agosto en la ciudad de México, fue particularmente fecunda a este respecto, ya que acordó recomendar "que al plantearse el problema de adquirir tecnología, se estudie en primer término la posibilidad de obtenerla en América Latina".

Participaron en ella delegados de Brasil (Petrobras), Venezuela (Petroven), Bolivia (YPFB), Ecuador (CEPE), Colombia (ECOPETROL), Uruguay (ANCAP) y México (Pemex). La ARPEL, como se sabe, fue constituida en 1965 en Río de Janeiro y la integran, además de los países citados, Argentina, Chile y Perú como miembros, y Costa Rica, El Salvador y Trinidad y Tabago como observadores permanentes.

Al dar a conocer las conclusiones y recomendaciones de la reunión, el ingeniero Carlos Vanrell Pastor, secretario general de la ARPEL, resumió sus resultados con estas palabras: "Estas conclusiones y recomendaciones señalan caminos de colaboración importantes que pueden y deben llevar a la creación de un verdadero mercado latinoamericano de tecnología".

El tema que examinaron los expertos fue el relativo a los "nuevos patrones en materia de refinación", y sus principales conclusiones a este respecto son las siguientes:

- Las presentaciones, análisis e intervenciones realizadas en esta XXVIII Reunión de Expertos demuestran el alto nivel técnico en el campo de la refinación de las empresas miembros de la ARPEL.

- Como una característica especial de esta reunión, se señala la franqueza y total apertura con que fueron presentados los trabajos e intercambiadas experiencias e informaciones de las distintas empresas, lo que contribuye eficazmente a crear una verdadera transferencia de conocimientos tecnológicos.

- Las tendencias del mercado, en los países de Latinoamérica, tanto en términos cuantitativos como en la calidad de los productos y la disponibilidad limitada de petróleos aptos para atender esta demanda, han introducido la necesidad de cambios complejos en los patrones de refinación de las empresas miembros de la ARPEL.

- La solución de ese problema requiere grandes esfuerzos técnicos y económicos, pudiéndose obtener las soluciones de los aspectos técnicos mediante el propio desarrollo o mediante la adquisición de tecnología foránea.

- La adquisición de dichas tecnologías requiere contar con cuadros técnicos capacitados.

- Se observa que, en conjunto, la tecnología disponible en América Latina puede satisfacer en gran parte la demanda creada por los cambios mencionados.

- Uno de los problemas derivados de los crudos disponibles es su creciente contenido de azufre y metales, lo cual, frente a las disposiciones de control de contaminación ambiental y los niveles máximos de agentes contaminantes permitidos, obliga a una complejidad creciente en los diseños de las refinerías.

- Este hecho afecta también a los equipos mismos de las refinerías, lo cual exige nuevas aplicaciones de los adelantos metalúrgicos y tratamientos químicos, mediante estudios específicos.

- Como las empresas miembros de la ARPEL se encuentran en diferentes etapas de planificación y ejecución de sus programas de cambios de patrón, esta reunión ha permitido un intercambio de información que será útil para seleccionar la solución que mejor convenga a sus intereses respectivos.

- De las exposiciones se ha observado que Pemex y el Instituto Mexicano del Petróleo (IMP) disponen de tecnología propia que resuelve algunos de los problemas que se han mencionado, la cual ha sido desarrollada mediante una labor tenaz y de elevado nivel científico y técnico que le confieren verdadera distinción a nivel mundial.

- Otro de los aspectos en los cuales se hizo evidente la existencia de conocimientos y experiencias importantes, fue en la solución de los problemas metalúrgicos y de diseño de equipos.

Los expertos también acordaron hacer cinco recomendaciones de carácter más general a las empresas petroleras estatales:

- 1) Que al plantearse el problema de adquirir tecnología, se estudie en primer término la posibilidad de obtenerla en América Latina.

- 2) Incrementar la transferencia de información y experiencias en todos los campos de la refinación.

- 3) Aprovechar las estructuras existentes dentro de las empresas y los mecanismos establecidos por la ARPEL, para mejorar el nivel de capacitación del personal de las mismas.

- 4) Utilizar con mayor intensidad los mecanismos de asistencia técnica de la ARPEL para el estudio y posible solución de los problemas que se presentan.

- 5) Intercambiar información sobre las modalidades de los contratos utilizados y las experiencias con "licenciadores" y contratistas, en los casos en que las mismas no revistan carácter confidencial. □

OLADE

Se aplaza la creación del organismo financiero

Las divergencias que han acosado a la Organización Latinoamericana de la Energía (OLADE) desde su creación, en noviembre de 1973, volvieron a impedir que en la reunión de Quito se constituyera el organismo financiero de esa entidad, considerado como fundamental para llegar al objetivo que se ha fijado: un mercado latinoamericano de la energía. La VIII Reunión de Ministros de la OLADE, en efecto, concluyó sus deliberaciones el 8 de septiembre, tras aplazar toda decisión sobre ese importante proyecto hasta 1978.

La OLADE tiene en la actualidad 20 estados miembros, tanto de América Latina como del Caribe. Sin embargo, el hecho de que unos sean productores de petróleo y otros importadores ha dificultado enormemente la tarea de conjuntar intereses.

A pesar de esto, parece que existe consenso acerca de la necesidad de crear un organismo financiero para promover el desarrollo energético de la región. El problema que se plantea ahora es la forma que habrá de tomar ese organismo.

Según informaciones de prensa, en la reunión de Quito se expusieron a este respecto cuatro posiciones básicas, que promueven respectivamente México, Ecuador, Venezuela y Brasil.

México propugna constituir un fondo de preinversión como mecanismo previo a la formación de un banco, propuesto por Ecuador, y a la utilización del Sistema Económico Latinoamericano (SELA) para financiar los proyectos, posición que sostiene Venezuela.

La cuarta posición, virtualmente aislada, es la de Brasil, que favorece como fuentes de crédito al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y al Banco Mundial, instituciones en las cuales Estados Unidos tiene virtual derecho de veto.

Añaden las informaciones periodísticas que varios expertos consideran que el intento de conseguir financiamiento del BID y del Banco Mundial desvirtúa la esencia de la OLADE, creada para unir los esfuerzos de América Latina en materia energética con base en los propios recursos de los estados miembros.

La representación brasileña se abstuvo en la votación que aprobó por mayoría una propuesta de Colombia para continuar los esfuerzos conducentes a la creación del organismo financiero y examinar el año próximo las propuestas presentadas en ese sentido.

En conclusión, se acordó que la IX Reunión de Ministros de la OLADE se efectúe el año próximo en la ciudad de México. Dicha reunión será precedida por otra de expertos en la capital ecuatoriana. □