

Informe mensual de la integración latinoamericana

SISTEMA ECONOMICO LATINOAMERICANO

El camino es fortalecer la cooperación regional

Los decepcionantes resultados de la Conferencia de Cooperación Económica Internacional, también llamada “diálogo Norte-Sur”, y las dificultades de todo tipo que experimenta la economía mundial han reforzado la decisión del Sistema Económico Latinoamericano (SELA) de buscar “fórmulas nuevas de cooperación y solidaridad, genuinamente latinoamericanas”.

En ese sentido se pronunció el 6 de octubre el ecuatoriano Jaime Moncayo, secretario permanente del SELA, al hacer una serie de declaraciones a la revista *Ciencia Nueva*, de Buenos Aires.

Moncayo precisó que “el SELA es una respuesta clara de América Latina a los graves problemas por los que atravieso y atraviesa la economía mundial, los cuales hacen resaltar la necesidad de que la región descansa cada vez más en su esfuerzo propio como la vía más adecuada para conseguir los objetivos explícitamente señalados en el Convenio de Panamá”.

Entre las nuevas formas de cooperación y solidaridad el Secretario del SELA mencionó a las empresas multinacionales, “que pueden resolver prácticamente muchos problemas de América Latina”. Hizo notar, por lo demás, que este tipo de empresas nada tiene que ver con las compañías transnacionales, a las que definió como “resultado de un modelo orientado a maximizar las utilidades y aprovechar de manera más intensiva el capital y la tecnología”.

Agregó Moncayo que las empresas multinacionales latinoamericanas deben ser el resultado de un propósito de cooperación de América Latina, con centros de decisión en los propios países de la región que forman parte de ellas, y estar orientadas “hacia las necesidades básicas de la población latinoamericana”.

Informe sobre las negociaciones de París

La Secretaría Permanente del SELA publicó en septiembre un informe crítico sobre los resultados de la Conferencia de Cooperación Económica Internacional, que concluyó en junio pasado en París. El documento fue presentado por Moncayo al grupo latinoamericano, reunido en Nueva York en el marco del Período de Sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

La organización regional, con sede en Caracas y de la cual forman parte veinticinco países latinoamericanos,¹ destaca en dicho informe la necesidad de coordinar la acción regional en foros y organismos internacionales y frente a terceros países o grupos de países, “para fortalecer y enriquecer la posición del Tercer Mundo en el largo camino de las negociaciones que aún quedan por delante”.

El fortalecimiento de la cooperación regional es descrito por la Secretaría Permanente del SELA “como una necesidad para dar viabilidad política y económica a numerosas acciones y proyectos, en áreas prioritarias como la agricultura, la alimentación, la pesca, la industria y el financiamiento, que contribuyan a solucionar los problemas de las mayorías”.

Al enjuiciar los resultados del encuentro de París entre 19 países subdesarrollados y ocho industrializados, el informe subraya que estos últimos “no estuvieron a la altura de las declaraciones políticas”.

“Tales resultados —puntualiza— introducen serias dudas sobre la voluntad política real y la capacidad de decisión de las naciones industrializadas para construir, junto con los países en desarrollo, un nuevo sistema económico internacional.”

Tras mencionar los acuerdos limitados que se alcanzaron

1. Argentina, Barbados, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, El Salvador, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Trinidad y Tabago, Uruguay y Venezuela.

en la capital francesa, el documento señala que son un paso positivo, "pero no solucionan los problemas de fondo".

La Secretaría Permanente del SELA critica "la incambiada posición" de los países capitalistas industrializados de utilizar la ayuda económica como una opción "más conveniente a sus intereses".

Añade que para ese grupo de naciones, tal actitud es más ventajosa que "la de propiciar medidas y soluciones que permitan a los países en desarrollo beneficiarse del uso y transformación de sus propios recursos naturales".

"Los resultados de la conferencia revelan claramente el lugar en que se encuentran los intereses dominantes e inmediatos de los países industrializados", subraya el informe al hacer un pormenorizado recuento de lo sucedido durante todo el proceso de negociaciones.

Hasta aquí los extractos del informe de la Secretaría Permanente del SELA.

Por otra parte, las reuniones auspiciadas por el SELA para tratar las cuestiones relativas a un mejor desarrollo y distribución de los recursos pesqueros, de fertilizantes y artesanías prosiguieron en septiembre en diversas capitales latinoamericanas.

Grupo de expertos del Comité de Acción de Pesca

El 5 de septiembre se congregó en Lima un grupo de expertos gubernamentales, a fin de concretar una serie de puntos que permitirán formalizar próximamente la creación del Comité de Acción de Productos de Mar y Agua Dulce, cuya sede será la capital peruana.

Este Comité tendrá los siguientes objetivos:

La explotación y aprovechamiento racional de los recursos pesqueros; el incremento grande de la oferta de alimentos de suficiente valor nutritivo para la población más necesitada; el fomento del consumo de productos pesqueros; la diversificación y desarrollo de exportaciones pesqueras; la preservación del medio marino y la conservación de los recursos pesqueros. Todo ello con la finalidad de estructurar una política de cooperación regional en el sector pesquero, dentro del marco de la integración latinoamericana, y estimular la generación de empleo y el mejoramiento de ingresos mediante un mayor desarrollo socioeconómico de las comunidades vinculadas a la actividad pesquera de la región.

Los análisis previos efectuados señalan que existe una diferencia entre la producción pesquera y el consumo, que es particularmente bajo en América Latina. Esta región aporta, en promedio, 20% de la captura mundial, no obstante lo cual sólo la mitad de ese porcentaje se destina al consumo interno. Otro aspecto crucial que atañe a la pesca es que los países latinoamericanos registran un déficit superior a dos millones de toneladas de proteína animal (equivalentes a unos 20 millones de toneladas de pescado comestible y otras carnes), y esto a pesar de que las aguas que circundan la región son, en general, ricas en vida marina, lo que constituye una despensa muy importante de alimentos para cubrir las deficiencias de proteínas.

La reunión de expertos, en la que estaban representados

14 países latinoamericanos, examinó en especial cuatro áreas de las que se ocupará el Comité de Acción: explotación de recursos pesqueros e industrialización; acuicultura; tecnología y cooperación técnica entre los estados, e investigación de recursos pesqueros.

En el área de la explotación de recursos pesqueros e industrialización, se estima como objetivo prioritario concretar acciones multilaterales para la explotación de recursos pesqueros de interés regional e incentivar el proceso de industrialización de los productos del mar. Se propone como medios de acción el establecimiento de empresas multinacionales de cooperación latinoamericana; sistemas de asociación con empresas de terceros países; arrendamiento de barcos; reglamentaciones de pesca; proyectos industriales, etcétera.

En el área de investigación de recursos pesqueros se busca la promoción de acciones conjuntas de investigación y conocimiento que hagan factible el aprovechamiento económico de dichos recursos, así como su adecuada conservación. Se consideran como posibles proyectos en el océano Pacífico: la investigación de recursos de langostilla en la plataforma continental desde México hasta Colombia; la investigación de los recursos de agujillas en el Pacífico sudoriental.

Por lo que respecta a la acuicultura, se ayudará a la creación de bancos reproductores tanto en el mar como en los ríos y lagos de la región, poniendo especial interés en las cuencas del Orinoco, del Paraná y del Amazonas.

Otros propósitos del Comité de Acción son: ejercitar ampliamente el derecho soberano de los estados miembros sobre la explotación y adecuado aprovechamiento de los recursos pesqueros como factor para lograr el desarrollo integral, autosostenido e independiente; diversificar, asimismo, el empleo rural, contribuyendo de esta manera a crear nuevas opciones a los pobladores de cada país, evitando las migraciones hacia las principales capitales; estimular la generación de empleo y el mejoramiento de ingresos, mediante un mayor desarrollo socioeconómico de las comunidades vinculadas a la actividad pesquera de la región.

Protección arancelaria a los fertilizantes

El III Congreso Latinoamericano sobre Fertilizantes, reunido en San Salvador, aprobó el 10 de septiembre una recomendación a los gobiernos de sus países para que se establezca una protección arancelaria que permita y estimule el crecimiento de la industria de fertilizantes en la región. Manifestaron que con ello se lograría un mayor desarrollo tecnológico, industrial y agrícola.

Los delegados, en representación de 26 países, también sugirieron promover el establecimiento de comités coordinadores de investigación, asistencia técnica, comercialización y divulgación en regiones y naciones que no los tengan, y dar apoyo a los ya establecidos.

En vista de la importancia del Comité de Acción de Fertilizantes del SELA para el desarrollo agrícola de la región, el Congreso recomendó la participación en él de todos los países signatarios del Convenio de Panamá. Además, propuso que se lleven a cabo estudios del potencial de fertilización por países y regiones, a fin de facilitar el desarrollo de esa actividad necesaria para la agricultura.

Finalmente, en una recomendación al Consejo Directivo de la Asociación para el Desarrollo de la Industria de Fertilizantes en América Latina (ADIFAL), los delegados propusieron la formación de un comité agrícola con representantes de los países miembros de esa entidad, con el objeto de establecer programas de intercambio y ayuda en materia de tecnología, investigación y promoción del uso de fertilizantes.

*Empresa multinacional
de productos artesanales*

Los 12 países miembros² del Comité de Acción de Artesanías, establecido en el marco del SELA, acordaron el 28 de septiembre en Panamá acelerar la creación de una empresa multinacional que comercialice los productos de sus artesanos en el mercado mundial.

Se considera que el establecimiento de una empresa multinacional permitirá resolver algunos de los problemas que obstaculizan el desarrollo del sector de artesanías, en particular el de la comercialización. También se tomó en consideración el hecho de que el artesano latinoamericano, por falta de capacitación, desconoce los elementos fundamentales de los costos, trabaja en condiciones económicas poco favorables y percibe una retribución por abajo del nivel justo que merece su dedicación. Otro factor desfavorable es que el artesano no suele contar con las herramientas adecuadas ni con las materias primas más convenientes, todo lo cual determina problemáticas condiciones de suministro para los productos artesanales.

La promoción y comercialización de las artesanías en los mercados internacionales, a su vez, requiere conocimientos especiales y abundantes recursos, un apoyo constante de los gobiernos y ciertas infraestructuras básicas.□

ASUNTOS GENERALES

Nace el Banco Latinoamericano de Exportaciones

El Banco Latinoamericano de Exportaciones (BLADDEX) quedó oficialmente constituido el 18 de septiembre en la ciudad de Cartagena, Colombia, con la firma de sus estatutos por los representantes de los bancos centrales de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, República Dominicana, Ecuador, Haití, Jamaica, México, Panamá, Paraguay y Venezuela. La nueva institución financiera³ comenzará a funcionar en mayo próximo.

Se anunció también que en un futuro cercano ingresarán El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Perú y Uruguay. En total 20 países latinoamericanos integrarán el BLADDEX, puesto que no se ha previsto la participación de Barbados, Cuba, Guyana, Trinidad y Tabago y Surinam.

El BLADDEX contará con un capital inicial de 99 millones

2. Bolivia, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Guatemala, Guyana, Haití, México, Panamá, Perú y Venezuela.

3. Véase *Comercio Exterior*, vol. 27, núm. 6, México, junio de 1977, pp. 714-715.

de dólares. La sede principal del Banco estará en Panamá, país que impulsó su creación.

En declaraciones hechas días después en Washington, el ministro de Planificación de Panamá, Nicolás Ardito Barletta, precisó que el BLADDEX se ha creado con el propósito de otorgar créditos para el financiamiento de exportaciones industriales, incluyendo bienes de capital, procedentes de los países de América Latina.

El Banco se apoyará en el importante mercado financiero regional que existe en Panamá, en donde están establecidos 80 bancos de 21 países, que cuentan con más de 10 000 millones de dólares de depósitos.

En Cartagena, precisó el Ministro panameño, las instituciones financieras oficiales latinoamericanas suscribieron compromisos de capital de 7.8 millones de dólares. Por otra parte, un grupo de bancos internacionales está suscribiendo un mínimo de 6.7 millones de dólares y la banca comercial latinoamericana otro tanto, o sea que el Banco comenzará con un capital mínimo suscrito de 20 millones de dólares.

Entre los bancos internacionales que suscribieron compromisos de capital figuran City Bank, Chase Manhattan, First Bank of Chicago, Royal Bank of Canadá, Toronto Dominion Bank, Banque Nationale de Paris, Daichi Kangyo y Banco Exterior de España.

La Corporación Financiera Internacional del Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo brindaron asistencia técnica, dada la importancia de este banco para la promoción de las exportaciones latinoamericanas. Estas sobrepasan 20 000 millones de dólares al año, de los cuales 8 000 millones son de bienes industriales.□

GRUPO ANDINO

Asignaciones y otros aspectos del programa automotriz

El Programa Sectorial de Desarrollo de la Industria Automotriz, recientemente aprobado por el Grupo Andino,⁴ es de crucial importancia para las economías de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Tendrá repercusiones en todos los programas de integración que se analicen en un contexto más amplio y por tanto resulta de interés general para el conjunto del área latinoamericana.

Estas consideraciones nos inducen a divulgar diversos aspectos del programa que no pudieron examinarse al comentar la noticia del acuerdo andino, en particular los relativos a las asignaciones (vehículos cuya construcción ha sido encargada a uno o varios países miembros) y los que conciernen al programa de liberación arancelaria para la importación de vehículos subregionales.

Los datos dados a continuación han sido tomados de la revista oficial de la Junta del Acuerdo de Cartagena. Asimismo, con objeto de ofrecer mayor claridad en esa exposición, dicha revista ofrece una definición de los conceptos técnicos que se utilizan y que nosotros reproducimos.

4. Véase *Comercio Exterior*, vol. 27, núm. 9, México, septiembre de 1977, pp. 1117-1120.

Conceptos del programa automotor

El Programa Sectorial de Desarrollo de la Industria Automotriz, aprobado por la Comisión del Acuerdo de Cartagena, introdujo nuevos conceptos que se utilizarán en dicho programa industrial. Entre otros figuran los siguientes:

Categoría asignada. Está constituida por vehículos clasificados dentro de ciertos límites dados por la cilindrada del motor en el caso de los vehículos de pasajeros, o por el peso bruto vehicular (PBV) de los vehículos de carga que se le asignan a uno o varios países miembros y dentro de los cuales éstos pueden elegir su modelo básico. Las categorías asignadas por el programa automotor son cuatro en automóviles, seis en camiones y una en jeep o campero.

Modelo básico. Dentro de cada categoría asignada, cada país del Grupo Andino elegirá un modelo básico, conforme al cual deberá fabricar los vehículos subregionales. Para el efecto, cada país miembro deberá comunicar a la Junta del Acuerdo de Cartagena la descripción de las características técnicas del modelo básico.

Vehículo subregional. Es el que se fabrica conforme al modelo básico elegido por un país miembro dentro de la categoría que le sea asignada. En la fabricación del vehículo subregional deberán incorporarse los componentes exigidos como requisitos de origen subregional y como de fabricación nacional.

Componentes originarios de la subregión. Es el conjunto de componentes que deberán ser originarios de cualquier país de la subregión cuando se incorporen en la fabricación de un producto o vehículo originario.

Componentes de fabricación nacional. Es el conjunto de componentes que deberán ser fabricados por el país favorecido con una asignación. La incorporación de estos componentes es necesaria para que un vehículo o producto sea considerado originario.

Convenio de ensamblaje. Es aquel en virtud del cual un país favorecido con una asignación faculta a otro u otros países miembros para armar en su territorio el vehículo subregional incluido en dicha asignación.

Convenio de coproducción. Es el que celebran dos o más países que comparten la asignación de un mismo vehículo o producto final. En virtud del convenio acuerdan intercambiar la fabricación de componentes exigidos como condición de fabricación nacional a alguno de sus vehículos subregionales o productos finales.

Convenio de complementación. En virtud de tal modalidad de convenio, dos o más países miembros acuerdan especializarse en la producción de ciertas partes y piezas de un componente exigido como condición de fabricación nacional a algún vehículo subregional que les haya sido asignado.

Intercambio compensado. El mecanismo en virtud del cual se importan componentes para los productos del programa desde los demás países miembros o desde países ajenos a la subregión, como contrapartida de una exportación.

Componentes no exigibles. El conjunto de componentes no comprendidos entre los anteriores, y que pueden ser originarios del territorio de cualquier país miembro o de fuera de la subregión, según las disposiciones del programa.

Asignaciones

El Programa Sectorial de Desarrollo de la Industria Automotriz, aprobado por la Decisión 120, asigna a los países miembros del Grupo Andino la producción de diversas categorías de vehículos.

Las categorías asignadas están constituidas por vehículos clasificados dentro de ciertos límites dados por la cilindrada del motor o por el peso bruto vehicular.

El Programa de la Industria Automotriz abarca cuatro categorías de automóviles, seis en camiones y una en campero. Dichas categorías son:

Categoría A1: automóviles de pasajeros y vehículos derivados de hasta 1 050 cm³ de cilindrada.

Categoría A2: automóviles de pasajeros y vehículos derivados de más de 1 050 y hasta 1 500 cm³ de cilindrada.

Categoría A3: automóviles de pasajeros y vehículos derivados de más de 1 500 y hasta 2 000 cm³ de cilindrada.

Categoría A4: automóviles de pasajeros y vehículos derivados de más de 2 000 cm³ de cilindrada.

Categoría B1.1: camiones y vehículos derivados hasta de 3 000 kg de peso bruto vehicular.

Categoría B1.2: camiones y vehículos derivados de más de 3 000 y hasta 4 600 kg de peso bruto vehicular.

Categoría B2.1: camiones y vehículos derivados de más de 4 600 y hasta 6 200 kg de peso bruto vehicular.

Categoría B2.2: camiones y vehículos derivados de más de 6 200 y hasta 9 300 kg de peso bruto vehicular.

Categoría B3: camiones y vehículos derivados de más de 9 300 y hasta 17 000 kg de peso bruto vehicular.

Categoría B4: camiones y vehículos derivados de más de 17 000 kg de peso bruto vehicular.

Categoría C: vehículos con tracción en las cuatro ruedas con un peso bruto vehicular inferior a 2 500 kg cuando usen motor de gasolina o inferior a 2 700 kg cuando usen motor diésel.

Aparte de los convenios de coproducción, complementación y ensamblaje, el Programa Sectorial de Desarrollo de la Industria Automotriz acordó las siguientes asignaciones por países:

Bolivia

- Asignación exclusiva para la producción de vehículos de la Categoría B1.1. En esta categoría, Bolivia deberá producir un modelo básico.

- Asignación exclusiva de la Categoría B2.2. Deberá elegir en esa categoría la producción de un modelo básico.

- Asignación de la categoría B3. Esta asignación es consecuencia de la participación de Bolivia en el convenio de complementación celebrado entre Bolivia, Colombia, Perú y Venezuela.

Colombia

- Asignación exclusiva de la Categoría A1. Deberá producir un modelo básico.
- Asignación compartida con Ecuador de la Categoría A2. Deberá elegir un modelo básico de dicha categoría.
- Asignación compartida con Venezuela de la Categoría C. Deberá producir un modelo básico.
- Asignación compartida con Perú y Venezuela para la Categoría B3. Elegirá un modelo básico.

Ecuador

- Asignación compartida con Colombia de la Categoría A2. Deberá producir un modelo básico.
- Asignación exclusiva de la Categoría B1.2. Deberá producir un modelo básico.

Perú

- Asignación compartida con Venezuela de la Categoría A3. En esta categoría, Perú producirá dos modelos básicos. En uno de ellos deberá incorporar necesariamente los 3/4 del motor del modelo similar venezolano.
- Asignación exclusiva de la Categoría B2.1. Producirá un modelo básico.
- Asignación compartida con Colombia y Venezuela de la Categoría B3. En esa categoría producirá un modelo básico.
- Asignación compartida con Venezuela de la Categoría B4. Producirá un modelo básico.

Venezuela

- Asignación compartida con Perú de la Categoría A3. Producirá un modelo básico.
- Asignación exclusiva de la Categoría A4. En esa categoría Venezuela producirá dos modelos básicos.
- Asignación compartida con Colombia de la Categoría C. Producirá un modelo básico.
- Asignación compartida con Colombia y Perú de la Categoría B3. Producirá un modelo básico.
- Asignación compartida con Perú de la Categoría B4. Producirá un modelo básico.

Convenios especiales

Teniendo en cuenta que el Programa Sectorial de Desarrollo de la Industria Automotriz constituye el eje central de la Programación Industrial Conjunta, dicho programa prevé convenios de ensamblaje, de producción y de complementación.

A través de esos instrumentos se logrará la coproducción de componentes básicos exigidos como condición de fabricación nacional a un país miembro del Grupo Andino, el coensamble de los vehículos subregionales y la complementación

para la producción de las partes y piezas de los componentes básicos exigidos como condición de fabricación nacional.

La concertación y puesta en marcha de los convenios harán más viable la integración automotriz entre los países andinos, pues ellos permitirán la especialización en la fabricación de determinados componentes y su eficiencia productiva para el acceso al mercado andino y a los mercados externos a la subregión. En suma, los convenios asegurarán la distribución equitativa de costos y beneficios y, al mismo tiempo, la eficiencia y estabilidad del programa.

Los convenios celebrados hasta ahora en el marco del Programa Sectorial de Desarrollo de la Industria Automotriz son los siguientes:

Bolivia

- Este país ha concertado convenios de ensamblaje con Venezuela para armar automóviles de las categorías A3 y A4. En el primer caso deberán incluir tanto los componentes originarios de la subregión, como los de fabricación nacional elaborados en Bolivia.
- Además, ha celebrado un convenio de ensamble con Colombia para los vehículos de la Categoría C y un convenio de ensamble con Perú para los camiones de la Categoría B2.1.

Colombia

- Convenio de ensamble con Venezuela para armar vehículos de las categorías A3 y A4.
- Convenio de ensamble con Bolivia para los camiones de la Categoría B1.1.
- Convenio de ensamble con Perú para los camiones de la Categoría B2.1.
- Convenio de ensamble y complementación con Venezuela para los camiones de la Categoría B4.

Ecuador

- Convenio de coproducción con Venezuela para los vehículos de la Categoría C.
- Convenio de ensamble con Venezuela para los camiones de la Categoría B4. La producción estará destinada sólo para el mercado de Ecuador.
- Además, Ecuador podrá armar chasis derivados de un modelo básico de la Categoría B3 en función de convenios de ensamble que celebre con Bolivia, Colombia, Perú y Venezuela, que poseen la asignación de esa categoría.

Perú

- Convenio de coproducción con Colombia para los vehículos de la Categoría C.
- Convenio de ensamble y coproducción con Colombia para los camiones de la Categoría B3, de conformidad con el convenio de complementación celebrado entre Bolivia, Colombia, Perú y Venezuela.

Venezuela

- Convenio de ensamble con Bolivia para los camiones de la Categoría B1.1.
- Convenio de coproducción con Ecuador para los camiones de la Categoría B1.2.

Como puede verse, este conjunto de convenios, que forma una compleja red de vinculación de intereses entre los diferentes países miembros y que complementa ampliamente el conjunto de asignaciones recibidas por cada uno de ellos, constituye un importantísimo elemento para lograr un alto grado de eficiencia en la producción de las partes, piezas y componentes fundamentales, al elevar considerablemente las economías de escala que de por sí brinda el mercado ampliado. Introduce también un valioso elemento de racionalidad en cuanto al ensamblaje de conjuntos y de vehículos finales y, por tanto, a su comercialización subregional, al permitir que los diversos modelos básicos asignados puedan ser ensamblados en varios países, atendiendo así adecuadamente a las necesidades efectivas de la demanda.

Programa de liberación

El programa de liberación del programa automotor pretende hacer efectiva la ampliación del mercado y consolidar así las asignaciones contenidas en el Programa Sectorial de Desarrollo de la Industria Automotriz.

A tal efecto, se establece que los países miembros eliminarán las restricciones de todo orden aplicables a la importación de los productos objeto del programa de la siguiente manera:

- Colombia, Perú y Venezuela cumplirán la desgravación arancelaria para la importación de vehículos subregionales y de los productos finales originarios asignados a los demás países, a más tardar el 31 de diciembre de 1981.
- Bolivia y Ecuador eliminarán dichos gravámenes en seis rebajas anuales y sucesivas, a partir del 31 de diciembre de 1983.

El programa de liberación del programa automotor establece, asimismo, que los países miembros que lo deseen podrán convenir la apertura de sus respectivos mercados con anterioridad a las fechas indicadas. Para el efecto deberán informar a la Junta y a los demás países andinos.

El proceso de desgravación del Programa de la Industria Automotriz ha previsto ritmos diferentes por países y productos. Esas diferencias para la aplicación del programa de liberación tienen en cuenta la producción de componentes, sean éstos de origen subregional o nacional.

La apertura selectiva de los mercados favorecerá a los países beneficiados con la asignación respectiva y establecerá las normas que aseguren, especialmente, el aprovechamiento de las asignaciones de Bolivia y Ecuador.

Arancel externo común

El arancel externo común del programa automotor busca orientar los recursos productivos de la subregión hacia la producción de los bienes incorporados en dicho programa industrial conjunto.

Para el efecto, los países miembros del Acuerdo de Cartagena se obligan a aplicar el arancel externo común que se fije para la importación de los productos objeto del programa no originarios de la subregión.

Los niveles del arancel externo común deberán estar en plena aplicación el 31 de diciembre de 1983 para Colombia, Perú y Venezuela, y para Bolivia y Ecuador el 31 de diciembre de 1988. Previamente, Colombia, Perú y Venezuela deberán aproximar sus aranceles nacionales a partir del 31 de diciembre de 1983.

El programa prevé, asimismo, procedimientos adicionales para la aplicación del arancel externo común en otros casos específicos, como el de vehículos sustitutos, componentes de los vehículos y los productos finales objeto del programa.

Para dar la mayor estabilidad al instrumento, el programa automotor establece que las normas del arancel externo común tienen carácter obligatorio y permanente para todos los países del Grupo Andino; por lo tanto, éstos no podrán diferir su aplicación, alterar unilateralmente los gravámenes comunes, ni adoptar medida alguna que modifique sus efectos.□

MERCADO COMUN CENTROAMERICANO

Aunque desigualmente, la integración benefició a todos

El entusiasmo que suscitó el anteproyecto de Tratado de la Comunidad Económica y Social Centroamericana (CESCA) se ha convertido gradualmente en desilusión, a medida que transcurre el tiempo sin que se adopten decisiones definidas. El Tratado de la CESCA fue entregado el 23 de marzo de 1976⁵ a los jefes de Estado de los cinco países centroamericanos, y desde entonces ha quedado empantanado.

Según informaciones de prensa procedentes de Guatemala, el XV Período de Sesiones de Viceministros de Economía, celebrado en Costa Rica, concluyó a mediados de agosto en un ambiente pesimista y sin que se realizaran progresos para superar los conflictos políticos y económicos entre los estados istmeños.

Y sin embargo, no pueden ponerse en duda los tangibles beneficios obtenidos por la integración centroamericana desde que se firmó el tratado del Mercado Común Centroamericano, en 1960.

Así, por ejemplo, un informe de Estudios Centroamericanos de Integración y Desarrollo (ECID), recientemente publicado por la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), revela que del año ya mencionado a 1972 las naciones centroamericanas obtuvieron beneficios de la integración por el equivalente de 3 000 millones de dólares, distribuidos como sigue: Guatemala, 36.3%; Nicaragua, 24.1%; El Salvador, 21.4%; Costa Rica, 9%, y Honduras, 9 por ciento.□

5. Véase *Comercio Exterior*, vol. 26, núm. 6, México, junio de 1976, pp. 712-714.