

# Informe mensual de la integración latinoamericana

## GRUPO ANDINO

### Se posterga la aprobación de importantes propuestas

La Comisión del Acuerdo de Cartagena celebró en Lima, del 27 de mayo al 5 de junio, su Decimotercer Período de Sesiones Extraordinarias. Esta reunión había sido considerada como la más importante de las realizadas hasta la fecha por el máximo organismo de la integración subregional a causa de la trascendencia de los temas que iban a tratarse. La mayoría de éstos, empero, deberán ser objeto de nuevos debates antes de su aprobación. Tal es el caso, en particular, de los programas sectoriales de desarrollo en la industria automotriz y en la industria petroquímica y del proyecto de creación del Tribunal de Justicia del Acuerdo de Cartagena.<sup>1</sup>

Una decisión de suma importancia, sin embargo, fue adop-

tada: la que establece las bases para una política subregional de desarrollo tecnológico.

El temario aprobado por la Comisión abarcaba los siguientes puntos: 1) Programa sectorial de desarrollo en la industria automotriz; 2) programa sectorial de desarrollo en la industria petroquímica; 3) programa de fertilizantes químicos; 4) proyecto de tratado para la creación del Tribunal del Acuerdo de Cartagena; 5) reglamento para la aplicación de las normas sobre propiedad industrial; 6) política tecnológica subregional; 7) proyecto de desarrollo tecnológico en el área de la metalurgia del cobre; 8) proyecto de desarrollo tecnológico en el área de recursos forestales; 9) sistema subregional de origen de las mercaderías; 10) nómina de productos no producidos (en la subregión) para los efectos del arancel externo mínimo común; 11) posición conjunta de los países miembros en las negociaciones de la ALALC; 12) examen del plazo para la suscripción de los convenios de transformación de las empresas extranjeras a que se refiere el artículo 28 de la Decisión 24 (Régimen Común de Tratamiento a los Capitales Extranjeros), 13) acta final del Segundo Período de Sesiones Ordinarias del Comité Asesor Económico y Social (CAES).

<sup>1</sup> Véase *Comercio Exterior*, núm. 2, México, febrero de 1974, p. 126.

*Decisiones adoptadas*

Después de examinar esta serie de puntos, la Comisión adoptó cuatro decisiones concernientes, respectivamente, a la nómina de productos no producidos para efectos de la aplicación del artículo 65 del Acuerdo, en lo que se refiere al arancel externo mínimo común (Decisión 83); a las bases para una política tecnológica subregional (Decisión 84); al reglamento para la aplicación de las normas sobre propiedad industrial (Decisión 85), y al proyecto de desarrollo tecnológico en el área de la metalurgia del cobre (Decisión 86).

La más importante, sin duda alguna, es la Decisión 84, relativa a las bases para una política tecnológica subregional, por lo que entresacamos algunos párrafos de los considerandos y de la declaración.

*Considerando:*

Que el mundo contemporáneo se caracteriza por la influencia determinante que la posesión de conocimiento y la capacidad para usarlo tienen en la orientación del desarrollo económico y social y en la posibilidad de los países para actuar autónomamente en la comunidad internacional;

Que el Acuerdo de Cartagena tiene por objeto promover el desarrollo económico y social de los países miembros con la finalidad de procurar un mejoramiento persistente en el nivel de vida de los habitantes de la subregión;

Que el desarrollo económico y social así concebido significa la transformación de las estructuras sociales para hacerlas más equitativas con el fin de producir cambios cualitativos en la vida de los habitantes de la subregión, en las instituciones y en las unidades productivas;

Que la política económica de los países miembros no ha incorporado explícitamente la tecnología como factor determinante del desarrollo económico y social;

Que uno de los mecanismos empleados en la subregión en el pasado para promover el desarrollo fue un sistema de protección inadecuado y orientado en tal forma que ha tenido como consecuencia ineficiencias graves y estímulos artificiales a empresas y factores de producción de origen extranjero;

Que se ha llegado a una situación de acentuada dependencia tecnológica debido al contexto general de los factores limitantes del desarrollo.

*Declara:*

1) La formulación y adopción de una política subregional de desarrollo tecnológico es indispensable para coadyuvar al logro de los objetivos del proceso de integración y la satisfacción de la necesidad del desarrollo económico y social de los países miembros. Dicha política debe tener objetivos definidos, instrumentos concretos para alcanzar dichos objetivos y un orden de prioridad en cuanto a las áreas en que debe ejercitarse. Para tal efecto los países miembros establecerán, en forma gradual y progresiva, la infraestructura científico-tecnológica formada por el conjunto de conocimientos que la subregión deberá utilizar para la satisfacción de sus necesidades, las personas capacitadas

para dominar dichos conocimientos y utilizarlos en las actividades productivas y la organización institucional indispensable para conectar los centros de generación o asimilación de conocimientos con las empresas y personas que los utilicen. Tal política es sólo una parte del esfuerzo global que los países deben emprender en el campo del conocimiento y debe coordinarse estrechamente con las acciones que se desarrollan en educación a todo nivel e investigación científica.

2) La política subregional de desarrollo tecnológico será ejecutada por los países miembros en etapas sucesivas, en la primera de las cuales se intercambiará información y se perfeccionará la infraestructura tecnológica existente o se creará donde no exista mediante la ejecución de proyectos específicos y la utilización de incentivos, así como la formación de grupos nacionales que tengan como preocupación fundamental la promoción y utilización del factor tecnológico en el desarrollo económico y social. Los objetivos básicos de esta primera etapa serán, en primer lugar, capacitar y establecer las conexiones necesarias entre los centros u organismos creadores de tecnología, las instituciones que formulan y ejecutan la política de desarrollo económico y social y las unidades productivas que utilizan los conocimientos técnicos y, en segundo lugar, demostrar de una manera práctica y concreta que el manejo adecuado del factor tecnológico es posible en países como los del Grupo Andino y conveniente por la posibilidad de obtener, a relativamente corto plazo, mejoramientos significativos en la producción, en la productividad y aun en la rentabilidad de las inversiones, así como en la solución de los problemas sociales de primera importancia.

En la segunda etapa se hará una evaluación de los resultados obtenidos en la primera y de la eficiencia de los medios empleados en ella, con el fin de estabilizar aquellos que hayan demostrado mayor eficacia desde el punto de vista de los fines perseguidos.

Los países miembros deberán establecer oportunamente mecanismos financieros para promover, de manera estable y sistemática a nivel nacional y subregional, esfuerzos sobre el desarrollo tecnológico.

*Acuerdos destacados de la Comisión*

Para la consideración de la Propuesta 45 de la Junta (Programa sectorial de desarrollo en la industria automotriz), la Comisión acordó crear un Comité Intergubernamental *Ad hoc*, cuyas funciones serán las siguientes:

a) Analizar la Propuesta, sus antecedentes y las observaciones y proposiciones que con respecto a ella formulen los representantes de los gobiernos de los países miembros, con la mira de alcanzar el máximo entendimiento posible entre ellos;

b) Armonizar las proposiciones de los países miembros con la Propuesta y con los objetivos del Acuerdo y registrar los puntos de vista presentados por aquéllos y los entendimientos que se vayan alcanzando;

c) Informar a la Comisión sobre el resultado de este cometido y formular al mismo tiempo proposiciones concretas sobre aquellos asuntos en que exista asentimiento unánime.

El Comité estará constituido por un representante de cada uno de los gobiernos de los países miembros, especialmente designado para este objeto, e investido de las facultades necesarias para el cumplimiento de sus funciones.

La Junta participará en las reuniones del Comité, le proporcionará el asesoramiento y la colaboración necesarios para el cumplimiento de su cometido y pondrá a su disposición las informaciones y elementos de juicio relacionados con la materia.

La Comisión, asimismo, acordó crear un Comité Intergubernamental *Ad hoc* para el estudio de las propuestas 44 y 47 (Programa sectorial de desarrollo de la industria petroquímica y Programa de fertilizantes químicos, respectivamente), con las mismas características y funciones previstas para el que se establece en los párrafos anteriores.

Cada uno de los comités deberá emitir un primer informe antes del 11 de julio, los cuales serán remitidos a los países miembros por conducto de la Junta para que la Comisión los conozca en su próximo período de sesiones.

La Junta hizo una exposición sobre los antecedentes y fundamentos de la Propuesta 43 sobre un proyecto de tratado para la creación del Tribunal del Acuerdo de Cartagena, materia a la cual le atribuye una gran importancia en el desarrollo del proceso de integración andina. La Comisión realizó un primer debate de carácter general sobre esta propuesta y las representaciones expusieron sus puntos de vista iniciales en torno a la creación del Tribunal del Acuerdo de Cartagena. Se convino en encomendar a la Junta que realice un esfuerzo adicional para que el proyecto sea conocido y debatido en todos los países miembros a nivel de las autoridades competentes y especializadas en la materia.

En relación con el punto 12 del temario, la Comisión solicitó a la Junta que emitiera su opinión sobre la interpretación que debe darse al artículo 28 de la Decisión 24. La Junta emitió la siguiente interpretación:

1) Las empresas extranjeras existentes en el territorio de cualquier país miembro conforme a lo dispuesto en el inciso final del artículo 28 de la Decisión 24, que no convengan con el organismo competente del país receptor su transformación en empresas nacionales o mixtas dentro del plazo establecido en el primer inciso de dicho artículo, no tendrán derecho a gozar de las ventajas del programa de liberación del Acuerdo para sus productos.

2) No obstante, si una empresa extranjera de las indicadas en el punto anterior decide celebrar el convenio de transformación en empresa nacional o mixta después del vencimiento del plazo mencionado, podrá gozar para sus productos de las ventajas del programa de liberación del Acuerdo. El plazo dentro del cual deberá operarse dicha transformación no podrá exceder de quince años en Colombia, Chile, Perú y Venezuela, ni de veinte años en Bolivia y Ecuador, contados a partir de la fecha de entrada en vigor de la Decisión 24. Asimismo, la gradualidad del proceso de transferencia de acciones, participaciones o derechos a inversionistas nacionales debe sujetarse a los porcentajes mínimos establecidos en el artículo 28.

La Comisión expresó su conformidad con esta interpretación.

Finalmente, la Comisión acordó celebrar su próximo período de sesiones ordinarias a partir del 22 de julio.

## ASOCIACION LATINOAMERICANA DE LIBRE COMERCIO

### Entró en vigor el Convenio de Transporte por Agua

El 29 de marzo de 1974 entró en vigor el Convenio de Transporte por Agua de la ALALC, que consagra el derecho de reserva de las cargas en favor de los buques nacionales de los países signatarios, en el intercambio intrazonal que se transporte por vías marítima, fluvial y lacustre. En esa fecha, Colombia depositó en la Secretaría de la ALALC el instrumento de ratificación respectivo, con lo cual se dio cumplimiento al requisito de que el Convenio debía ser ratificado por cinco de los países signatarios cuando menos para que cobrara vigencia.

El Convenio de Transporte por Agua de la ALALC fue suscrito el 30 de septiembre de 1966 por los nueve países que en ese momento formaban parte de la Asociación: Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú y Uruguay. Los dos países que se incorporaron posteriormente, Bolivia y Venezuela, manifestaron oficialmente su propósito de suscribir el citado Convenio una vez que el mismo entrara en vigor.

Dicho Convenio fue ratificado por México (5 de mayo de 1967), Chile (22 de octubre de 1968), Ecuador (31 de julio de 1969), Paraguay (5 de noviembre de 1970) y Colombia (29 de marzo de 1974).

### La reunión de la ALAMAR

A fin de discutir ciertos temas relacionados con el Convenio, en particular su ratificación por Argentina, Brasil y Uruguay, el 23 de mayo se reunió en Montevideo la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), que integran los países miembros de la ALALC.

El diario uruguayo *El País* informa que los armadores privados y estatales de los países interesados conversaron sobre la necesidad de que esos tres países integraran el Convenio, pero Argentina y Brasil reafirmaron su posición de no ratificarlo mientras no se tomaran en consideración sus aspiraciones. Uruguay decidió, finalmente, acompañar la posición de sus vecinos.

Cuando fue firmado el convenio, quedó sujeto a la ratificación de un reglamento en el que se incluirían los puntos que faltaban por dilucidar. Al reglamento se le introdujeron entonces puntos que no contaron con la aprobación de Argentina, Brasil y Uruguay, por lo cual fue finalmente aprobado con los votos en contra de estos tres países.

Al no integrarse al Convenio dos de las naciones que cuentan

con mayor marina mercante en el hemisferio, ese instrumento no funciona en la práctica. Esa es la razón de que la ALAMAR haya intentado debatir el tema a nivel privado, para acercar las posiciones encontradas, pero sin resultado.

La idea del convenio es desplazar a los buques de tercera bandera (griegos, noruegos, etc.) del intercambio portuario entre los países latinoamericanos, es decir, cubrir los fletes entre estas naciones con navíos de bandera propia, puesto que resulta injusto que los barcos de marina mercante europea recauden fletes que luego vierten en sus países.

*El País* agrega que, en teoría, resulta un gran convenio, pero en la práctica han aparecido sus grietas. Chile, por ejemplo, insiste en que el reparto de cargas se realice de manera multilateral, o sea, que el primer barco con bandera de un país latinoamericano que recale en un puerto (se entiende que latinoamericano), tenga derecho a transportar la carga que en ese momento esté lista para exportar.

La posición de Argentina, Brasil y Uruguay es que se llegue al reparto multilateral pero de manera gradual, es decir, cuando todas las marinas mercantes de los países estén equiparadas. Mientras tanto, sostienen que el reparto se debe realizar en un 40 y 40 por ciento entre los barcos de los países que realizan el intercambio, y el restante 20% de manera multilateral. Por ejemplo, si Uruguay y Venezuela concretan una operación determinada, que los fletes se realicen en un 40% por barcos uruguayos y en otro 40% por barcos venezolanos, quedando el 20% restante para el barco que primero recale en puerto uruguayo o venezolano, según el caso.

#### *Puntos del Convenio*

El Convenio consagra el derecho a la reserva de las cargas de intercambio entre las partes contratantes a favor de los buques nacionales de todas ellas, derecho que se ejercerá en forma multilateral y gradual. Dicho principio corresponde al tratamiento preferencial en materia aduanera para las mercaderías zonales y sus objetivos son los de acelerar el proceso de desarrollo económico de los países de América Latina mediante la progresiva complementación e integración de sus economías.

Esa reserva se aplicará solamente a las cargas del intercambio entre las partes contratantes, excluyéndose expresamente "los transportes destinados a y procedentes de países no contratantes. Se excluye, también, el transporte a granel de petróleo y sus derivados. El transporte de los demás productos a granel podrá ser convenido transitoriamente mediante acuerdos entre las distintas partes directamente interesadas".

Básicamente, el Convenio comprende la carga general y la carga refrigerada que se transporta entre los países de la ALALC. Dichas cargas quedan reservadas a los buques de los países de la Zona en igualdad de derechos, tratamiento y demás condiciones establecidas en el Convenio y en su Reglamentación, misma que deberá ser aprobada en el término de 60 días a contar desde la fecha de entrada en vigor del Convenio.

El derecho a la reserva se hará efectivo en forma multilateral y su implantación será gradual, tanto en el tiempo como en el volumen que represente, en la medida que lo permita la

capacidad de transporte de las marinas mercantes de los países signatarios.

Se establece en el Convenio que los buques de los países no contratantes "que efectúen servicios regulares y tradicionales, podrán participar en forma supletoria en el tráfico entre las partes contratantes, en las condiciones que establezca la Reglamentación respectiva", siempre que esa participación no sea obstáculo al comercio de las partes contratantes y a la estabilidad y expansión de sus marinas mercantes, su ruta normal se realice entre su propio país y países de las partes contratantes y cumplan las tarifas y condiciones de fletes entre países de las partes.

Para fijar dichos fletes, los países signatarios promoverán conferencias de fletes, las que se reunirán en territorio de uno de esos países con la finalidad de armonizar las normas operacionales de sus miembros; procurar la regularidad de los tráficos intrazonales; fijar condiciones del transporte y las tarifas del flete, así como sus modificaciones, las cuales entrarán en vigor automáticamente en su oportunidad, si las autoridades competentes de cada Parte no las objetan dentro de 30 días desde la fecha en que fueron presentadas. Esas conferencias se encargarán, también, del ordenamiento y la regularización del transporte de las cargas reservadas.

Para velar por el cumplimiento del instrumento acordado, se prevé una "Comisión del Convenio", integrada por un representante de cada una de las partes contratantes. Dicha Comisión se reunirá por lo menos una vez por año.

El Convenio prevé, además, compromisos sobre igualdad de tratamiento para todos los buques nacionales de las partes; mejoramiento de las condiciones portuarias en los planos técnico, físico, administrativo y laboral, facilidades a los países y territorios mediterráneos para su transporte marítimo, fluvial y lacustre y para el tránsito portuario; y promoción del desarrollo armónico de las marinas mercantes de los países de la Zona.

#### *Importancia del Convenio*

Es fácil deducir la importancia del Convenio que entró en vigor si se tiene en cuenta que el 99% del comercio intrazonal se realiza por vía acuática. Según estudios realizados en la Secretaría de la ALALC, el valor de los fletes marítimos generados por el comercio recíproco de los países de la Asociación es del orden de los 150 millones de dólares anuales, cifra que equivale al 13% del valor de las exportaciones totales hacia la Zona y es superior al del intercambio intrazonal de cualquier producto.

Se prevé que el comercio intrazonal, que ha crecido considerablemente seguirá expandiéndose en el futuro, en igual forma que el intercambio comercial de la región con el resto del mundo. Aproximadamente un tercio de la carga intrazonal que se mueve por vía marítima se transporta en barcos de tercera bandera o de banderas extrazonales.

De acuerdo con recientes estudios de la Secretaría, la aplicación efectiva del principio de la reserva de carga a nivel regional abrevia el camino para el rápido fortalecimiento y renovación de los servicios de transporte marítimo en la Zona, pues la coyuntura mundial indica que el factor más importante del negocio naviero es la carga y que contando con ésta es

posible obtener condiciones ventajosas para incorporar unidades a las marinas mercantes nacionales de los países de la ALALC.

#### *Conferencia marítima de fletes Argentina-Brasil*

Por otra parte, el 9 de mayo se efectuó en Buenos Aires la IV Asamblea General de la Conferencia Marítima de Fletes Argentina-Brasil, integrada por los armadores de ambos países facultados por las respectivas autoridades para efectuar el transporte marítimo de su intercambio comercial.

Del acta final de las deliberaciones, que reseñó el panorama observado en los distintos aspectos que atañen a la actividad de la Conferencia, entresacamos los siguientes párrafos:

"El tráfico de trigo continúa siendo el más importante del intercambio comercial, no solamente por ser significativa su proporción respecto a las demás cargas, sino que es fundamental para la navegación de determinadas unidades, ya que cuando se suspende o reduce el volumen de compraventa del citado cereal, provoca inexorablemente, y en especial en lo que hace a la bandera argentina, el amarre de varias unidades debido a que sólo algunas pueden ser derivadas a otros tráficos.

"En 1973, si bien comenzó auspiciosamente dicho transporte tradicional, por cuanto de un contrato por 1 300 000 ton se transportaron en los primeros siete meses del año alrededor de 850 000 ton, a partir de ese momento sufrió una brusca detención al suspender Argentina, por razones de disponibilidad, la exportación de trigo a todo destino. Vista esta circunstancia de emergencia, la Conferencia siguió con suma atención las negociaciones a nivel gubernamental que se realizaron primero en Buenos Aires y luego en Brasilia, tendientes a formalizar ventas del trigo de la cosecha 1973-74.

"Lamentablemente, hasta la fecha no se tienen noticias de que se haya llegado a un acuerdo sobre este aspecto. Por lo tanto, esta Asamblea solicita muy especialmente a las respectivas autoridades que entienden en la materia, que traten de arbitrar los medios para formalizar, sin más demora, un compromiso de compraventa por las cantidades que sea posible disponer actualmente, que además de permitir la movilización de los navíos correspondientes, posibilite una continuidad en este aspecto del intercambio comercial entre ambos países, con el objetivo inmediato de llegar a negociar volúmenes crecientes, tratando de superar permanentemente la cifra tradicional de 1 000 000 de ton anuales, de acuerdo con las posibilidades de las futuras cosechas argentinas y las necesidades de compra de Brasil.

"Las características particulares de las economías nacionales, orientadas a un fortalecimiento de los volúmenes de exportaciones de productos manufacturados y no tradicionales, a fin de lograr el aporte de divisas necesario para el mantenimiento y desenvolvimiento industrial, imprescindible a fin de evitar el estancamiento y la subordinación económica, no debe ignorar que la exportación de productos primarios posibilitará la necesaria fuente de recursos para la instalación de dichas industrias, su reequipamiento y las necesarias obras de infraestructura para su concreción.

"En cuanto a la Carga Refrigerada Sentido Norte, se ha notado como promisorio la absorción por vía marítima de su

transporte en el corriente año, por una parte como consecuencia de la notable cosecha de manzanas y peras argentinas y además por los importantes aumentos de costo del transporte terrestre, que aparentemente es afectado con mayor gravitación que el marítimo en lo que hace al aumento internacional de los combustibles. Es por ello que no dudamos que en este tráfico específico, la utilización de la vía marítima luego de un ciclo momentáneo de disminución, es nuevamente preferida por los usuarios por resultar más económica y regular, ya que no ocurre, como en el caso de otros medios de transporte, que cuando son más necesarios son derivados a otras áreas que resultan más remunerativas.

"Pasando a otro aspecto de interés cabe hacer notar a las autoridades respectivas de Argentina y Brasil, que el incremento de costos operativos y portuarios que han debido soportar ambos armamentos han provocado las presentaciones que debieron realizar ambos comités a sus respectivas autoridades marítimas, solicitando, documentadamente, un incremento de las tarifas, que en la actualidad provocan una situación de anomalía en los tráficos, por cuanto los valores tarifarios vigentes no reflejan la realidad de los costos en su relación con los ingresos. Solamente se ha atendido en forma adecuada la petición para establecer un recargo por extracosto de combustible, ya que el mismo fue fijado siguiendo la evolución del incremento de costos soportado en este rubro. Reitera también esta Asamblea la firme decisión de no escatimar los esfuerzos que puedan brindar ambas marinas mercantes, con el objeto de lograr la fluida circulación de mercaderías. En ese sentido, se estima que se deben agotar todas las posibilidades para la eliminación de los obstáculos que impiden las enormes posibilidades de intercambio comercial de ambos países."

#### **Se crea la Asociación de Editores**

Editores de libros, fascículos y revistas de los once países de la ALALC, reunidos en Montevideo del 13 al 16 de mayo, acordaron constituir la Asociación de Editores de la Zona, que tendrá por objeto "tomar conocimiento y procurar soluciones para toda la problemática referente a este sector, dentro del marco del proceso de integración".

Transcurridos seis meses se reunirá en Montevideo la asamblea constitutiva de la nueva Asociación, para considerar un proyecto de estatutos que elaborarán la Cámara Uruguaya del Libro y el Comité Intereditorial Argentino para Asuntos de la ALALC.

Los representantes de editoriales, cámaras y asociaciones del libro reiteraron las propuestas formuladas en su primera reunión (28 de mayo al 1o. de junio de 1973) al Comité Ejecutivo de la ALALC, para el establecimiento de condiciones tendientes a crear un mercado común de libros, fascículos y revistas originarios de la Zona. Asimismo, solicitaron a sus gobiernos la incorporación de los productos del sector en las listas nacionales de los países que aún no los habían incluido, y recomendaron la eliminación de diversas restricciones arancelarias y administrativas a la libre importación y exportación de libros, tales como la imposición de cupos de divisas, tasas cambiarias desfavorables, derechos de estadísticas, aranceles consulares, impuestos internos y trámites aduaneros.

En aquella ocasión también, con el fin de facilitar la circulación de las publicaciones, convinieron en solicitar a sus gobiernos la adopción de un formulario único para la exportación e importación de esos productos, que deberá unificar los requisitos aduaneros. Otra solicitud de importancia aprobada fue la necesidad de que los gobiernos redujeran en un 50%, como mínimo, las tarifas postales vigentes para publicaciones y establecieran tarifas mínimas de transporte aéreo entre los países de la ALALC.

En la reunión de Montevideo se abordó, además, la situación de países que tienen dificultades de carácter aduanero para las ediciones bibliográficas que contienen diapositivas, películas y grabaciones, elementos que se pide sean considerados como accesorios de la publicación, a los efectos del mismo tratamiento aduanero aplicable al libro.

Otro de los acuerdos se refiere a la recomendación que hicieron al Centro Regional para el Fomento del Libro en América Latina, dependiente de la UNESCO, para que elabore un vocabulario o diccionario técnico común, que defina aspectos técnicos y recoja particularidades de expresión propias de cada país, con objeto de proponerlo a los gobiernos de la ALALC.

Además, cabe recordar la recomendación, aprobada en la reunión de 1973, referente a los problemas de la censura, que entorpece la circulación de libros y revistas en los países de la Zona.

### Propuesta de acuerdo de complementación en la industria gráfica

Representantes de la industria gráfica de los países de la ALALC, reunidos en Montevideo el 24 de mayo, presentaron un proyecto de acuerdo de complementación en este sector, que deberá ser sometido a los gobiernos respectivos para su aprobación. La propuesta, debida a la iniciativa de empresarios de Chile, Brasil y Uruguay, abarca unas 20 desgravaciones arancelarias.

Con estas desgravaciones se beneficiarían las exportaciones de hojas para la confección de cuadernos, calendarios, agendas, álbumes o libros para colorear; papel, cartulina o cartón destinado a la fabricación de etiquetas y envases; papel impreso para la elaboración de libros, y tapas impresas para cuadernos o libros.

En esta reunión, la segunda del sector, unos cuarenta representantes de todos los países de la Zona formularon, además, estas propuestas: la sustitución de importaciones desde terceros países; establecimiento de reglas de origen para los productos del sector resultantes de un proceso de coproducción; la no interferencia de los talleres gráficos estatales en la actividad comercial privada, y una mayor difusión de las posibilidades de exportación existentes bajo el régimen de la ALALC.

Así, los delegados participantes de Argentina, Brasil, Chile, México y Uruguay instaron a sus gobiernos a que "arbitren todos los medios necesarios para difundir entre los empresarios de la industria gráfica de los países de la Zona las características

y ventajas que pueden resultar en la comercialización de sus productos a través de los mecanismos de negociación previstos en el Tratado de Montevideo".

La Oficina de Prensa de la ALALC, que proporcionó la anterior información, agregó: "Los medios para obtener una mayor productividad gráfica en la región peligran por la carencia mundial de insumos para este sector. La reunión, por ello, prestó especial atención al problema del abastecimiento de materias primas y exhortó a los gobiernos a determinar la entrega obligatoria de materias primas de origen nacional necesarias para cumplir los planes de complementación o, en su defecto, a autorizar el ingreso de materia prima de origen zonal libre de derechos y en iguales condiciones de precio a la comercialización interna".

Además, se recomendó que cada vez que se compruebe la inexistencia de materia prima nacional o zonal, los gobiernos permitan su introducción libre de derechos, desde terceros países, particularmente en el caso de papeles para imprenta.

También se señaló el gran volumen de especies valoradas —acciones y bonos, por ejemplo— que se realizan fuera de la Zona. Al respecto, se recomendó que dicha impresión se realice dentro del país emisor o, de no reunirse las condiciones técnicas, en otro país de la región.

### Definición de criterios sobre los tratados tributarios

Importantes criterios sobre la política tributaria que han de seguir los países de la ALALC fueron adoptados por la segunda reunión de expertos en doble tributación internacional, celebrada del 13 al 17 de mayo en Montevideo, sede de esa Asociación.

Al término de sus debates, los expertos llegaron a las conclusiones siguientes: los tratados tributarios que celebran los países de la ALALC entre sí deberán fundarse en el principio de territorialidad de la fuente, que sostiene que el país que ha de ejercer su potestad tributaria es aquel en cuyo territorio se encuentra la fuente que da origen a los beneficios imponibles. El mismo criterio presidirá un estudio técnico destinado a ver las posibilidades de su aplicación en distintos tipos de renta que suelen constituir el objeto de negociaciones internacionales frente a terceros países.

A las sesiones de trabajo asistieron 25 expertos en doble tributación internacional de las naciones del área, así como también observadores del Banco Interamericano de Desarrollo, del Instituto para la Integración de la América Latina y de la Junta del Acuerdo de Cartagena, entre otros.

La importancia de dichas jornadas puede comprenderse fácilmente, a partir de un ejemplo general como el siguiente: una empresa domiciliada o radicada en un país desarrollado puede obtener ganancias provenientes de países en desarrollo, por varios conceptos, a saber, posesión de inmuebles situados en el territorio del país en desarrollo; realización de actividades en el territorio de ese país; inversión de capitales inmobiliarios; prestación de servicios ejecutados en la jurisdicción en que se

domicilia o radica la empresa a usuarios de un país en desarrollo. Se plantean, entonces, algunas cuestiones: *v.gr.*: ¿en qué país pagan impuestos tales empresas?, ¿pagan en el país en el que radican o en el país en que operan?, ¿pagan en los dos países?, ¿en qué medida esos impuestos favorecen o no a los países en desarrollo? Y así se suceden diversas interrogantes de orden práctico y jurídico, para las cuales los países desarrollados tienen respuestas que no coinciden, precisamente, con el criterio mantenido por los países en desarrollo.

Efectivamente, los países desarrollados o exportadores de capital sostienen el principio del domicilio para regir la atribución de la potestad tributaria entre los estados; vale decir que, en términos generales, consideran que el Estado al cual le corresponde aplicar sus tributos sobre una determinada renta es aquel en el que se domicilia el titular de la misma. En contraposición, los países en desarrollo entienden que el país que debe ejercer su potestad tributaria es aquel en cuyo territorio se verifican las actividades o se hallan radicados los bienes, según el caso, generadores de la renta.

Los estudios de que se trata son una continuación de los iniciados en el primer encuentro que se llevó a cabo, también en Montevideo, en abril de 1973, y se insertan en el programa de trabajos que cumple la ALALC con miras a sentar las bases técnicas para la armonización de las políticas tributarias de los países del área.

### Progresan la armonización de los servicios aduaneros

La novena reunión del grupo de expertos en técnica aduanera aprobó una serie de importantes estudios relacionados con los planes de armonización de los servicios aduaneros de los países de la ALALC, durante las sesiones efectuadas en Montevideo, del 20 al 29 de mayo.

Entre los estudios aprobados destacan los referentes a un proyecto de normas comunes sobre el régimen de tránsito aduanero zonal y a un convenio de cooperación administrativa para combatir las infracciones aduaneras y el tráfico ilícito de estupefacientes y alucinógenos e intercambiar información sobre precios y mecanismos de valoración de mercaderías.

Este último anteproyecto de convenio había sido aprobado también días antes por la sexta reunión del grupo de expertos en valoración aduanera de los países de la ALALC, también celebrada en Montevideo. En ella se votaron, además, varias medidas tendientes a acelerar el proceso de armonización aduanera, entre las cuales figuró la propuesta de que la organización y funcionamiento de las oficinas o servicios nacionales de valoración aduanera de los once países de la Zona se basen en un esquema común para todos ellos.

Todas estas iniciativas, que constituyen la continuación de una labor que viene desarrollando la ALALC desde hace años, deberán ser examinadas en una reunión de directores nacionales de aduanas.

En lo que concierne a las normas comunes sobre el régimen de tránsito aduanero zonal, la novena reunión de expertos tomó

conocimiento de un proyecto elaborado por la Secretaría de la ALALC con base en las orientaciones formuladas por los directores nacionales de aduanas en su sexta reunión. Dicho trabajo, según se explicó en la reunión de expertos, tiene vinculación con los que se realizan en el ámbito del transporte zonal, con vistas al perfeccionamiento del Convenio de Transporte Terrestre, suscrito en 1966 por Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, a través de la elaboración de un convenio general de transporte que comprenda a todos los países de la ALALC.

Las normas comunes a que se refiere el anteproyecto son aplicables al transporte de mercaderías, incluso los vehículos respectivos, que se efectúe entre los territorios de los países miembros de la ALALC bajo el régimen de tránsito aduanero.

El punto 3 del capítulo relativo a disposiciones generales indica que "las mercaderías sometidas al régimen de tránsito aduanero zonal gozarán de la suspensión del pago de gravámenes a la importación, sin perjuicio del pago de las tasas por la prestación de servicios".

El punto 4 de ese mismo capítulo dice que "sin perjuicio de otras exigencias propias al derecho de cada país miembro, las personas (naturales o jurídicas) que se dediquen al transporte comercial con carácter internacional, así como los vehículos en que se realice ese transporte y los tripulantes de dichos vehículos, deben estar inscritos en un registro especial a cargo de la autoridad aduanera del país miembro en que se encuentre el establecimiento principal de las mencionadas personas. Esta inscripción tendrá validez en todos los países miembros".

### Nuevo representante de Bolivia en el Comité Ejecutivo

El embajador Willy Vargas Vacafior, designado representante de Bolivia en el Comité Ejecutivo Permanente, manifestó, al asumir sus funciones el 8 de mayo, la renovada fe de su país en la ALALC.

En forma simultánea con su integración a ese organismo, se produjo su nombramiento como Vicepresidente del mismo. En esa ocasión, el diplomático boliviano declaró que "Bolivia está presente con renovada fe en la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio. Fe que surge de la convicción de que la ALALC constituye un instrumento útil y sólido para impulsar el desarrollo integrado de nuestras economías, que permitirá la legítima aspiración de mejorar las condiciones de vida de nuestros pueblos".

### Aumenta la concentración de las exportaciones intrazonales

Un informe del Instituto para la Integración de América Latina (INTAL) pone de manifiesto que, como viene ocurriendo desde la creación de la ALALC, se ha agudizado la concentración de las exportaciones intrazonales en los países relativamente más desarrollados de la zona.

En 1972, precisa el informe dado a conocer a fines de abril, las ventas intrazonales de Argentina, Brasil y México representaron el 65.2% de todas las exportaciones intrazonales. En 1970 esa proporción era del 59 por ciento.

Asimismo, la dinámica de las ventas intrazonales de los distintos países no ha sido uniforme, destacándose el incremento de las exportaciones de Argentina, que aumentaron en 1972 un 28.2%. Este incremento fue consecuencia, principalmente, de las ventas realizadas a Chile, que sumaron 292 millones de dólares en el bienio 1971/72.

Las exportaciones de Argentina hacia países de la ALALC, que representaban en 1962/64 el 14.7% de todas sus ventas externas, alcanzaron en 1972 al 26.1 por ciento.

En lo referente a la composición de las exportaciones de Argentina a los miembros de la ALALC, durante 1972 se comprobó una declinación relativa de la participación de bienes manufacturados, mientras se verificaba un aumento de los rubros *Alimentos y bebidas* y *Materias primas*, que representaron el 61.7 y el 13.5 por ciento del total, respectivamente.

México es el país miembro que registra la más alta proporción de bienes manufacturados en sus ventas zonales, especialmente de productos incluidos en el capítulo *Maquinarias y material de transporte*.

Entre los países de mayor desarrollo relativo de la región, Brasil fue el que registró la menor tasa de crecimiento de sus exportaciones intrazonales, si bien durante 1972 sus ventas evidenciaron una notable diversificación entre las naciones de la ALALC.

Las ventas brasileñas a la Argentina, su mayor comprador tradicional, disminuyeron en 1972 un 25%, mientras que las dirigidas a los países del Pacto Andino crecieron un 90%. En especial merece destacarse el incremento de las exportaciones a Bolivia (78.3%), Ecuador (163.7), Perú (181.4) y Chile (73.6).

Como consecuencia de ello, Argentina, que absorbía el 56.5% de todas las exportaciones zonales de Brasil, pasó a importar sólo el 37.9% de dicho total.

La diversificación apuntada permitió a Brasil variar la composición de sus ventas intrazonales, puesto que los nuevos mercados absorben productos industrializados y manufacturas en general, en mayor proporción que Argentina.

De ahí que el rubro *Maquinaria y material de transporte* que en 1969 representaba el 15.8% del total, pasara a ser en 1972 el 31.4 por ciento.

Por otra parte, cabe señalar que pese a que el proceso de desgravaciones arancelarias recíprocas se encuentra virtualmente estancado desde hace más de tres años en el seno de la ALALC, las exportaciones intrazonales de los once países miembros aumentaron en 1972 un 12.1% con respecto al año anterior, totalizando 1 560 millones de dólares.

Esa tasa de crecimiento es similar al promedio anual correspondiente al período 1962/72.

En lo que respecta a las exportaciones extrazonales, su incremento fue en el año considerado del 12.6% sobre las de 1971, si bien en ese año se registró un importante descenso de las mismas.

El informe del INTAL consigna también que en los últimos años se ha afirmado el aumento de las manufacturas en las exportaciones extrazonales. En 1972, los productos químicos, maquinarias, material de transporte y otras manufacturas representaron el 49% del total, lo que equivale a un crecimiento de 13 puntos con respecto a la producción vigente en 1969.

#### *Financiamiento de las exportaciones intrazonales*

El único mecanismo zonal para financiar las exportaciones que funciona en el seno de la ALALC es el previsto en el convenio constitutivo del Banco Interamericano de Desarrollo, destinado únicamente a promover las exportaciones intrazonales de bienes de capital.

Desde su creación en 1963, hasta diciembre de 1973, el valor de las exportaciones facturadas en el marco de dicho programa de financiamiento representa menos del 1.5% de las exportaciones intrazonales acumuladas en el mismo período.

La concentración de los créditos para financiar exportaciones es notable. Del total de 134 millones de dólares acordados en 1963/73, tres países recibieron el 97.3% en la siguiente proporción: Brasil, 54.3; México, 33.7, y Argentina, 9.3 por ciento.

Los principales productos cuya exportación ha sido financiada por el programa fueron las máquinas y equipos para la construcción, vehículos automotores y repuestos, material telefónico y chapas de acero.

## MERCADO COMUN CENTROAMERICANO

### Se suspende la reunión de presidentes centroamericanos

La reunión de los jefes de Estado de los cinco países centroamericanos y Panamá, prevista para el 29 de mayo con objeto de conciliar a Honduras y El Salvador y examinar la reestructuración del Mercado Común Centroamericano (MCC) fue aplazada indefinidamente a petición del presidente salvadoreño Arturo Armando Molina.

El anuncio de la postergación fue hecho por el general Anastasio Somoza Debayle, de Nicaragua, país designado para ser sede de la conferencia, después de haberse entrevistado con el canciller Mauricio Borgonovo, de El Salvador, quien le hizo entrega de un comunicado oficial en el que se solicitaba dicho aplazamiento a fin de preparar mejor los temas que se iban a tratar en la reunión.

Los puntos que debían haberse discutido eran:

- 1) Conflicto entre Honduras y El Salvador y posibilidad de



la reanudación de relaciones tanto comerciales como diplomáticas entre los dos países.

2) Reapertura de la Carretera Interamericana y del servicio aéreo entre los dos países.

3) Reestructuración del MCC y posibilidad de una pronta reunión de los ministros de Economía, constituidos en Consejo Económico.

4) Proyecto de construcción de una refinería con capital venezolano para surtir en los próximos 25 años a toda el área centroamericana. Otros planes Venezuela-Centroamérica.

5) Problema del banano. El impuesto de un dólar recientemente aprobado y su repercusión. Actitud de la Standard Fruit Company.

6) Convocatoria de una nueva reunión, posiblemente en julio, en Antigua, Guatemala.

#### *Entrevista de Oduber y Somoza*

La situación creada por la suspensión de la conferencia centroamericana fue examinada por el presidente Daniel Oduber, de Costa Rica, y el general Somoza Debayle, en una reunión que sostuvieron el propio 29 de mayo en la ciudad nicaragüense de Jalapa.

En una declaración publicada al término de su entrevista, ambos funcionarios señalaron que continuarán cooperando para que El Salvador y Honduras lleguen a un arreglo bilateral de las diferencias que los separan, pero agregaron: "Si pasado un tiempo prudencial no se lograra tal arreglo, Costa Rica y Nicaragua revisarán su posición en el Mercado Común Centroamericano".

Oduber y Somoza también acordaron fortalecer la colaboración económica de sus dos países. A este respecto, cabe destacar la suscripción de un Acuerdo para la Interconexión Eléctrica entre Costa Rica y Nicaragua, y la decisión de apoyar los estudios y gestiones que se han venido realizando para el desarrollo de la Cuenca Hidrográfica del río San Juan.

#### *Reacciones y comentarios al frustrarse la cita centroamericana*

El ministro costarricense de Economía, Jorge Sánchez M., aseveró que la suspensión de la reunión "no da al traste con el Mercado Común", y añadió: "Lo que sí es lamentable es que se retrase el proceso de reestructuración del Mercado Común". En conclusión, el Ministro dijo: "Creemos que la última posición de Costa Rica en el Comité de Alto Nivel (CAN) para desarrollar empresas multinacionales es la mejor forma de afianzar las relaciones entre estos países. Nuestro gobierno apoyará esos esfuerzos".

A su vez, Rodolfo Solano Orfila, representante costarricense en el CAN, declaró que "la integración económica, social y cultural es la alternativa de desarrollo más expedita y auténtica de que se dispone. Cualquier otra pauta de integraciones

parciales o tratados bilaterales sólo resulta atendible, si definitivamente obstinaciones de ilegítimo origen se imponen momentáneamente, porque los males no son eternos. Quizás soy de los pocos que aún consideran que estos obstinados obstáculos terminarán por derrumbarse, cuando los pueblos cobren mayor conciencia de que el cambio de una integración racional, que obedezca a auténticos intereses populares, será no sólo un apoyo, sino también acelerador de su desarrollo".

Y después expresó: "Asimismo, no podemos menospreciar el hecho cierto de que el intercambio comercial del último año ha sido uno de los mejores desde que existe el MCC, lo cual comprueba que la integración tiene plena vigencia en los hechos, aunque en el marco institucional esté seriamente afectada en lo jurídico".

Solano Orfila finalizó diciendo que "por lo menos, para seguir en este proceso, creo que debe mantenerse el Comité de Alto Nivel, si es que se logra la voluntad de los cinco países para ese exclusivo propósito".

Unos días después de frustrarse la reunión centroamericana, por lo demás, se anunció en Costa Rica la integración de un grupo de asesores que deberá formular recomendaciones al Gobierno en este mismo mes, a fin de que éste decida su posición con respecto al Mercado Común Centroamericano.

La prensa costarricense, por su parte, abundó en comentarios sobre la crisis planteada por el reciente fracaso centroamericano. Los párrafos que a continuación reproducimos fueron entresacados del diario *La Nación* (1-VI-74):

"El Mercado Común Centroamericano, que venía dando tumbos, se debilita aún más. El Comité de Alto Nivel (CAN), cuyo trabajo es encomiable, tiende a desaparecer, ya que ha hecho muchos estudios, pero esto no es todo. Se necesita de la voluntad política de los mandatarios y éstos ni siquiera quisieron reunirse.

"La Secretaría de Integración Económica Centroamericana tiene problemas de financiación. La falta de solidez económica de la SIECA es tal, que bien podría desaparecer por falta de flujo de dólares de los gobiernos.

"La SIECA también ha hecho magníficos estudios, pero todo llega hasta allí, porque mientras el problema Honduras-El Salvador no se resuelva —y no se vaya a resolver pronto— es una herejía hablar de Mercomún en Centroamérica.

"Con esta situación, hay un bloque que se vitaliza aún más, que se hace más poderoso: Guatemala-El Salvador. Y hablando de bloques, se sugiere la formación de un 'bloque sur', formado por Nicaragua, Costa Rica y Panamá, en contraposición al bloque norte. Existe la posibilidad de que estos tres países hagan más frecuentes sus consultas y relaciones en los próximos tres meses.

"Ya está en marcha el fortalecimiento del eje Nicaragua-Costa Rica y Panamá; que no significa estrujar a Honduras ni a El Salvador, sino simplemente decirles: mientras ustedes siguen peleados y con ello paralizado el Mercomún, nosotros no vamos a cruzarnos de brazos a la espera de que del cielo caiga la solución al conflicto."