

# El Grupo Andino: Problemas y Perspectivas

**León Darío Restrepo P.**

Administrador de Negocios EAFIT  
M.B.A. Syracuse University. Profes-  
sor Asistente en Mercadeo.

## **I. — Antecedentes:**

La Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, ALALC, considerada inicialmente como una posible solución para los problemas de desarrollo de la América del Sur, ha tropezado desde sus comienzos con problemas que la han convertido en un organismo endeble de tal manera que ha llegado a perder la confianza que gobiernos y hombres de empresa habían depositado en esta aventura integracionista multinacional.

Uno de los problemas de la ALALC radica en el hecho de que hay diferencias considerables en el grado de industrialización y desarrollo de sus miembros, lo que ha resultado en que países como Argentina, México y el Brasil hayan logrado intensificar sus exportaciones a los demás países miembros, mientras que el Ecuador y Colombia, entre otros, han visto incrementarse sus compras de productos de la región pero no han encontrado un aumento proporcional en sus exportaciones a la ALALC.

Como posible solución a este problema se pensó entonces en agrupar en un bloque más pequeño a aquellos miembros de menor desarrollo dentro de la ALALC para que, aunando esfuerzos, llegaran a acelerar su desarrollo en forma tal que pudieran entrar sin temores más tarde al Mercado Común Latinoamericano que se ha proyectado para 1985.

Siguiendo este lineamiento se firmó en Bogotá, en Agosto de 1968, lo que se conoce como la "Declaración de Bogotá" y que es básicamente un acuerdo de Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Vene-

zuela para acelerar el movimiento de la subregión hacia un mercado común. Más tarde Bolivia se unió a este grupo. El texto del acuerdo subregional fue aprobado en Agosto de 1967 por los Ministros de Relaciones Exteriores de los países miembros de la ALALC, reunidos en Asunción, Paraguay.

Un paso importante en este intento de integración fue el establecimiento, en Febrero de 1968, de la Corporación Andina de Desarrollo, con un capital de cien millones de dólares aportados en la misma proporción en que cada país contribuye al Banco Interamericano de Desarrollo (1). El propósito de la Corporación es financiar la expansión y modernización de industrias existentes, establecer nuevas industrias y participar en obras multinacionales de desarrollo, tales como carreteras y planta de energía eléctrica, dentro de la región. La sede de la Corporación está en Caracas.

## II. — Objetivos:

El objetivo fundamental del Grupo Andino es el mismo que persigue todo acuerdo de integración económica: El impulso del crecimiento económico a través de un incremento del comercio interregional y una mejor utilización de los recursos de la región integrada.

Cada uno de los países andinos ha tratado en el pasado de salir del subdesarrollo mediante esfuerzos propios, aislados, que no siempre han tenido éxito. El tamaño reducido de sus mercados y las trabas al comercio interregional, entre otros factores, han obstaculizado el logro de los objetivos de crecimiento de los países andinos. Un esfuerzo conjunto podría permitirles a estos países alcanzar las mismas metas con menos desperdicio de esfuerzos y en un plazo más corto. Por eso se ha llegado al acuerdo de integración conocido como Grupo Andino. Los puntos principales del acuerdo, tal como fueron publicados por el CEMLA, son los siguientes: (2)

El propósito del acuerdo es promover una ampliación substancial de los mercados internos de los países participantes a través de arreglos subregionales, no permanentes, encaminados hacia la formación de un mercado común regional antes de la fecha acordada para la creación del Mercado Común Latinoamericano.

Se mantendrán las obligaciones y compromisos de cada país con la ALALC.

Las barreras al comercio de los productos que ya están incorporados a la Lista Común de la ALALC y al de aquellos productos que no se producen en la región, se eliminarán completamente dentro de 180 días a partir del momento en que el acuerdo comience a operar. Para los productos no incluidos en estos dos grupos, los países miembros llegarán a acuerdos específicos.

Los productos de los siguientes sectores industriales, ~~incluidos~~ ya en proyectos de complementación o para los cuales se están realizando estudios de complementación, están excluidos del acuerdo regional y operarán según las normas establecidas para cada tratado específico de complementación:

- a) Metales básicos;
- b) Minerales no metálicos;
- c) Químicos y petroquímicos, especialmente fertilizantes;
- d) Madera, pulpa y papel;
- e) Manufacturas metalmeccánicas, especialmente partes para la industria automotriz y bienes de capital;
- f) Industria eléctrica y electrónica;
- g) Industria de alimentos.

Se establecerá una tarifa externa común para los productos liberados dentro del área. Además, cada país tomará las medidas necesarias para evitar la operación de prácticas de "dumping" dentro de la región y se abstendrá de subsidiar el sector exportador. Se espera así que la competencia se desempeñe en forma "normal" dentro de la región.

Debido a su menor nivel de desarrollo, Bolivia y el Ecuador recibirán un tratamiento especial.

### III. — Características:

Tal como está estipulado en el documento publicado por el CEMLA mencionado antes, el Grupo Andino reúne las condiciones de una Unión Aduanera: a) Liberación del comercio entre los países miembros por medio de la eliminación de las tarifas y demás restricciones al comercio, y b) establecimiento de una tarifa externa común contra los productos procedentes de países no miembros del grupo integrado.

De acuerdo con la teoría comúnmente aceptada sobre integración económica, hay un requisito adicional que debe cumplirse para que el Grupo Andino pueda ser considerado como un mercado común: El libre movimiento de los factores de la producción dentro de la región. Este es un aspecto que no aparece lo suficientemente claro en el documento mencionado.

Las características del Grupo en cuanto a población y área aparecen en la Tabla de la página siguiente. Cerca de sesenta millones de personas que ocupan una extensión de 2.119.258 millas cuadradas, constituyen el mercado potencial de la subregión. La extensión acu-

pada por los países del Grupo representa aproximadamente un tercio del área total de América del Sur y dos tercios de la extensión total de los Estados Unidos. En cuanto a población, el Grupo Andino tiene menos de un tercio de la población total de los Estados Unidos y cerca de un tercio de la población total de América del Sur. Las cifras de PNB e ingreso per cápita de la subregión se presentan en la Tabla de la página 6.

La base industrial de cada uno de los seis países que forman el Grupo es muy similar a la de los demás, con el agravante de que las actividades industriales y comerciales de cada país están concentradas en una región pequeña mientras que extensiones considerables de sus territorios tienen apenas una actividad manufacturera y comercial rudimentaria. Algunas cifras pueden confirmar esta afirmación:

### GRUPO ANDINO: AREA Y POBLACION

País	Área (Millas 2.)	Porcentaje del total	Población estimada a mediados de 1966 (En miles)	Porcentaje total
Bolivia	424.162	20	3.748	6,5
Colombia	455.335	21	18.596	32,4
Chile	286.396	14	8.750	15,2
Ecuador	105.000	5	5.326	9,2
Perú	496.222	23	12.012	21,0
Venezuela	352.143	17	8.921	15,7
<b>TOTAL</b>	<b>2.119.258</b>	<b>100,0</b>	<b>57.353</b>	<b>100,0</b>
Estados Unidos	3.615.211		196.200	
América del Sur	6.882.073		168.062	

Fuente: United Nations, Monthly Bulletin of Statistics, Feb., 1968

### Grupo Andino: Comparación de Producto Nacional Bruto e Ingreso per cápita, 1966.

PAIS	Producto Nacional Bruto (Millones de dólares)	Ingreso per cápita (Dólares)
Bolivia	700	200
Colombia	5.200	293

Chile	6.000	650
Ecuador	1.500	224
Perú	5.000	415
Venezuela	8.000	765
<b>TOTAL</b>	<b>26.400</b>	

Fuente: Copley International Corporation, *The Gallatin Letter*, Vol. II, No. 30 (New York: November 3, 1967)

En Colombia, sus tres ciudades principales forman los vértices de un triángulo que ocupa solo un 5% del área total del país pero que produce cerca del 65% de los bienes manufacturados (3). En el Perú, su capital, Lima, es responsable por cerca de las tres cuartas partes de la producción manufacturera total (4). En el Ecuador, Guayaquil, su principal puerto y mayor ciudad, maneja cerca del 90% del total de importaciones y 65% del total de exportaciones y es el principal centro manufacturero del país (5). La Región Central de Chile que incluye la capital y principal ciudad, Santiago, y el principal puerto, Valparaíso, comprende cerca del 60% de la población y es el principal centro comercial e industrial de la nación. Esta área absorbe cerca del 65% de todas las importaciones y es responsable por el 75% de todos los bienes manufacturados, más de la mitad de la producción agrícola y un tercio de la producción minera (6).

**Comercio Interregional:** En el pasado, el comercio entre los países del Grupo Andino se ha reducido a transacciones esporádicas de poco valor. El papel de Bolivia como comerciante dentro del área ha sido particularmente insignificante, mientras que el Perú ha sido el principal importador y exportador del Grupo con un promedio de exportaciones de U.S. \$ 33 millones e importaciones promedio de U.S. \$ 20,5 millones en el período de 1962 a 1966. Una tabla que muestra el valor en dólares del comercio interregional para el período mencionado aparece en la página 8.

Entre las razones que pueden explicar este bajo comercio interregional se encuentran las siguientes:

a). **Falta de Información:** El contacto entre los miembros del Grupo Andino ha sido reducido en el pasado. La vecindad geográfica no ha significado necesariamente vínculos estrechos entre estos países y por muchos años los productores y comerciantes de cada país no han tenido información suficiente sobre las oportunidades de comercio disponibles en los otros países. Los sistemas de comunicación de cada país, además, han sido diseñados para atender exclu-

sivamente las necesidades domésticas y esto ha contribuido a mantener aislados a estos países vecinos.

b). **Dificultades del transporte:** Si dentro de cada uno de estos países hay dificultades de transporte que obstaculizan el movimiento de los productos, en el comercio interregional el problema que ocasiona la falta de medios adecuados y confiables de transporte se agudiza, como se verá más adelante.

c). **Proteccionismo:** Las barreras al comercio, establecidas para proteger las industrias domésticas, han sido un obstáculo al comercio interregional. Un ejemplo lo constituye la industria textil colombiana que por sus menores costos podría perfectamente surtir parte del mercado venezolano si no fuera por las barreras al comercio.

d). **Facilidades para el comercio:** Los compradores en estos países andinos están acostumbrados a obtener financiación para sus compras de parte de los vendedores europeos y norteamericanos, los principales proveedores de la región. Las instituciones financieras de los países andinos, en cambio, no están en condiciones o no quieren asumir los riesgos de financiar exportaciones a la región.

**Comercio Extraregional:** Los Estados Unidos son el principal proveedor de cada uno de los miembros del Grupo, tal como puede verse en la tabla de la página 10. El segundo lugar lo ocupa el Mercado Común Europeo. Además, el porcentaje más alto de productos importados por la región corresponde a bienes de capital y a productos técnicamente complejos que ninguno de los países miembros es capaz de producir económicamente. De las importaciones provenientes de los Estados Unidos, por ejemplo, cuatro categorías de productos: Máquinas no eléctricas, maquinaria y artículos eléctricos, equipo de transporte y productos químicos, representaban más del 50% de las importaciones de cada uno de los países andinos en dos periodos de siete meses en 1966 y 1967, con excepción del Ecuador cuyas cifras fueron del 43 y 44% respectivamente.

#### IV. — Problemas:

A. - **Transporte:** Los programas de integración del Grupo Andino pueden verse seriamente obstaculizados por la carencia de medios regulares, confiables y adecuados de transporte. Este problema puede explicarse más ampliamente si se analizan los diferentes medios de transporte existentes en la subregión:

1. - **Transporte acuático:** Debido a los inconvenientes que presenta el transporte por tierra, la mayor parte del comercio exterior de cada uno de los países andinos se ha movilizadо tradicionalmente

por agua. A pesar de esto, hay problemas graves relacionados con este sistema de transporte en el Grupo:

a). Los barcos de propiedad de estos países que cubren las rutas de la subregión son viejos en su mayoría y la capacidad doméstica de carga es insuficiente para satisfacer la demanda por carga de importación y exportación. La flota chilena, por ejemplo, tenía en 1966 cerca de sesenta barcos con una edad promedio de dieciséis años. El costo de reequipar esa flota ha sido calculado en U.S. \$ 300 millones (7).

b). La composición de las flotas mercantes de los países andinos ha declinado en algunos países mientras que en los demás el crecimiento ha sido insignificante. En consecuencia, mucha parte de la carga exterior se mueve por barcos extraregionales con un gasto considerable de divisas.

c). Los puertos y las facilidades de manejo de la carga son inadecuados. No hay bodegas suficientes ni adecuadas, la carga se maneja todavía por medios rudimentarios en muchos puertos y la administración es en general deficiente. Un ejemplo típico es el puerto de Buenaventura que ha adquirido la reputación de ser "el puerto más congestionado y lento de la costa Pacífica de América del Sur" (8).

2. - Ferrocarriles: En general, los ferrocarriles del Grupo Andino son un modelo de ineficiencia y su importancia ha estado decayendo a medida que el transporte por carretera se ha incrementado. Muchos de los ferrocarriles existentes pertenecen al gobierno y son administrados por él. Los restantes pertenecen por lo general a compañías extranjeras que son las encargadas de administrarlos. Entre los principales problemas de este sistema pueden mencionarse los siguientes:

a). Los errores de construcción han sido denominador común en la región. Para un solo ferrocarril se han empleado diversas especificaciones en lo referente a la anchura de las vías. El ferrocarril de La Guaira a Barquisimeto, por ejemplo, tiene en algunos tramos una anchura de 0,915 metros; en otros, de 1,067 y en otros, de 0,610 (9). La carga que se mueva entre ambas localidades estará así sometida necesariamente a varios trasembarques.

b). Altos costos de operación como resultado de deficiencias administrativas, exceso de empleados para pagar favores políticos, facilidades inadecuadas de almacenaje y uso de equipo obsoleto.

c). Volumen de carga decreciente debido a la revolución del transporte por carretera que permite dar un servicio más rápido, más confiable y que abarca un área geográfica más amplia por no estar los camiones sujetos a una ruta fija como las locomotoras.

d). Falta de agresividad de mercadeo que ha impedido que las compañías férreas hagan propaganda y promuevan los servicios que ellos pueden prestar y las disponibilidades actuales en término de equipo, condiciones de servicio, etc.

3. - Carreteras: A pesar de la creciente importancia del camión como medio de transporte en la subregión, hay sin embargo algunos problemas que dificultan una mayor utilización de este medio de transporte:

a). El terreno montañoso que predomina en el área hace que la construcción y el mantenimiento de las carreteras resulten bastante costosos.

b). En algunas regiones planas, por otra parte, las carreteras solo pueden ser usadas durante unos pocos meses del año.

c). El equipo rodante es en general anticuado y no hay posibilidades de reponerlo rápidamente debido a las limitaciones que tienen estos países en cuanto al ingreso de divisas.

d). La industria está formada por pequeñas compañías que carecen de una organización adecuada que garantice el transporte regular y confiable.

4. - Transporte Aéreo: Las dificultades topográficas han hecho que los países de la región se preocupen por desarrollar domésticamente el transporte aéreo. Este sistema presenta, sin embargo, el problema de que no resulta adecuado o económico para toda clase de productos. A pesar de esto, su importancia está aumentando y en un futuro este medio de transporte puede llegar a movilizar un porcentaje mayor de la carga que actualmente se mueve por otros medios en la subregión.

B. - Importancia y estructura del sector industrial: En relación con la agricultura, los sectores manufacturero y comercial todavía no ocupan una posición muy importante en la economía de cada uno de los países del Grupo. En Venezuela, cuya industrialización se inició a finales de los cincuenta y en Bolivia, país minero por tradición, esto es particularmente cierto.

En cuanto a la estructura de la industria, las políticas proteccionistas mencionadas antes han servido de base para la realización de programas de substitución de importaciones. Comenzando por los bienes de consumo y pasando luego a algunos productos intermedios y bienes de capital, estos países han llegado a formar una industria incipiente que cubre áreas similares en cada país. Así, cada uno de estos países tiene su propia industria de alimentos, del calzado, del vestido, textil, etc. En cada uno de estos sectores la industria de uno de los miembros puede ser más eficiente que las otras y cuando las barreras al comercio se eliminan cada una de estas industrias se en-

contrará enfrentada a una competencia fuerte por parte de industrias similares en los demás países miembros.

**C. - Apatía del sector privado:** Las conversaciones preliminares tendientes a la creación del Grupo Andino han sido promovidas por los gobiernos y efectuadas por funcionarios oficiales. La participación del sector privado, sin embargo, ha sido muy reducida, con el agravante de que aunque son los gobiernos los que pueden modificar las regulaciones sobre comercio, son los industriales y comerciantes de la región los que tienen su dinero invertido y los que en primer término deberán afrontar los riesgos de la integración. Los gobiernos andinos deberían promover la realización de congresos, ferias y exposiciones en los que los empresarios y hombres de negocios de la región pudieran estrechar sus vínculos y discutir las oportunidades y problemas que para ellos representa la creación del Grupo Andino. Si la participación oficial es importante, la intervención del sector privado es definitiva para el proyecto de integración.

## V. — Perspectivas:

A pesar de los muchos problemas que a primera vista rodean la integración subregional andina, hay sin embargo, ciertos aspectos positivos que pueden llegar a justificar la creación del Grupo. Entre estos se destacan los siguientes:

**A. - Intensificación de las comunicaciones:** Aparte de los efectos comerciales en sí, la creación del Grupo Andino ha servido y puede ser aún más útil en adelante para estrechar los vínculos entre seis naciones que tienen un antecedente histórico similar, un lenguaje común y comparten un mismo territorio. El aislamiento en que se ha vivido hasta ahora puede ser convertido en una estrecha colaboración hacia la meta común del desarrollo de la región.

**B. - Incremento del comercio interregional:** La eliminación de las barreras internas al comercio en la región, unida a la intensificación de las comunicaciones, puede traer como consecuencia el aumento del volumen del comercio interregional. Las oportunidades que hasta ahora han pasado desapercibidas debido al aislamiento tradicional, es probable que salgan ahora a la luz y que ciertas industrias en cada uno de los países andinos comiencen a encontrar clientes para sus productos en cada uno de los demás países de la región.

**C. - Proteccionismo más amplio:** El proteccionismo que practicado individualmente por cada uno de los países puede ser un obstáculo para la integración, usado como instrumento o política de toda la subregión puede producir a largo plazo resultados favorables.

Ya se dijo que las importaciones de la subregión consisten principalmente de productos técnicamente complejos y bienes de capital y que la industria existente en los países del Grupo apenas cubre

los sectores de bienes de consumo y algunos bienes intermedios. Los mercados internos de cada uno de los países miembros son, además, muy pequeños para justificar el establecimiento de industrias destinadas a la substitución al menos parcial de esas importaciones ya que esta clase de industrias necesitan operar a una escala bastante grande y producir un volumen considerable para poder llegar a obtener costos unitarios reducidos o económicamente apropiados.

Al establecer una tarifa externa común para la región y al eliminar las barreras al comercio interregional, el mercado andino puede llegar a ser lo suficientemente grande como para justificar el establecimiento de esta clase de industrias. A largo plazo, algunos productos que actualmente se importan de países industrializados pueden llegar a ser producidos dentro de la región con un considerable ahorro de divisas para el Grupo en general.

## VI. — Conclusión:

La integración de los países andinos tiene, sin duda, aspectos positivos que la hacen deseable. Antes de que sus efectos puedan sentirse, sin embargo, habrá que solucionar problemas de peso que actualmente se presentan como un obstáculo a los proyectos integracionistas de estos gobiernos.

El problema del transporte, por ejemplo, no va a ser posible eliminarlo substancialmente a corto plazo. Habrá que empezar por estudiar ante todo cuál es la verdadera magnitud del problema antes de entrar a sugerir posibles alternativas de solución.

Si el volumen de comunicaciones interregionales aumenta, esto puede traer como consecuencia un incremento del comercio al descubrirse nuevas oportunidades y mercados en los países de la región para productos que son producidos también en el área integrada.

La protección que brindará la tarifa externa común que se piensa establecer en la subregión, permitirá a largo plazo la substitución de productos que ahora se importan de países industrializados por productos originarios de la región.

Finalmente, si el aparente desinterés de los hombres de negocios de la región por las tareas de integración económica logra ser superado por medio de incentivos proporcionados por los gobiernos, es posible que este proyecto integracionista que actualmente presenta delicados problemas a primera vista, llegue a convertirse en un hecho real que ayude a los países miembros en sus planes de crecimiento económico.

## NOTAS BIBLIOGRAFICAS

- 1). - Banco Nacional de Comercio Exterior, México, Comercio Exterior (Marzo de 1968), pág. 196.
- 2). - Centro de Estudios Monetarios Latinoamericanos, CEMLA, Boletín Mensual, (Septiembre de 1967), pág. 494.
- 3). - James G. Hauk, Planeación de la Mercadeotecnia, (Medellín. Editorial Universidad de Antioquia, 1967), pág. 259.
- 4). - J. P. Cole, Latin America (London: Butterworths, 1965), pág. 295.
- 5). - Idem, pág. 285.
- 6). - Copley International Corporation, The Gallatin Business Intelligence, Chile, 1967.
- 7). - Economic Intelligence Unit, Quarterly Economic Review, Chile, june, 1967.
- 8). - W. O. Galbraith, Colombia, A General Survey, (Oxford University Press, 1966), pág. 81.
- 9). - Pablo Perales. Geografía Económica de Venezuela, (Caracas: Ediciones Edime, M., 1962), pág. 338.

Grupo Andino: Mapa Político



GRUPO ANDINO: COMPOSICION PORCENTUAL DEL PRODUCTO DOMESTICO BRUTO  
 POR SECTORES DE ACTIVIDAD ECONOMICA, a 1.955 y 1.965

P A I S	Agricult.		Mineria y		Manufac- tura	Cons- truccn	Electri- cidd gas		Otros Secto- res
	Silvicultr. Caza y Pesc.	Exploctcn Canteras	Exploctcn Canteras	cid y agua					
<b>BOLIVIA</b>									
1.955	26.4	17.4	13.1	2.5	40.6		b		
1.965	26.9	13.1	10.8	4.8	43.1		1.3		
<b>COLOMBIA</b>									
1.955	35.2	3.5	15.4	4.5	40.7		0.7		
1.965	32.2	4.0	17.3	3.4	42.0		1.1		
<b>CHILE</b>									
1.955	12.8	6.9	18.8	3.1	57.6		0.8		
1.965	10.9	6.8	19.9	2.7	58.8		0.9		
<b>ECUADOR</b>									
1.955	36.1	2.4	15.0	3.1	42.3		1.1		
1.965	35.7	2.3	17.7	4.1	38.7		1.5		
<b>PERU</b>									
1.955	23.8	6.4	16.6	4.5	48.7		b		
1.965	22.5	7.6	18.7	4.5	46.7		b		
<b>VENEZUELA</b>									
1.955	7.3	27.0	9.4	5.0	50.4		0.9		
1.965	7.7	25.2	12.9	4.4	47.8		2.0		

Fuente: United Nations, Economic Survey of Latin America, 1965, p. 24  
 a Estimativos basados en producto bruto al costo de los factores  
 b Includo en "Otros Sectores"

GRUPO ANDINO: PRINCIPALES PROVEEDORES, 1.966  
(EN MILLONES DE DOLARES Y PORCENTAJES)

Importaciones desde	Bolivia		Colombia		Chile		Ecuador		Perú		Venezuela	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
1. Estados Unidos	57	41	324	48	269	39	83	47	320	39	614	52
2. Mercado Común Europeo	28	20	125	18	142	21	38	22	181	22	260	22
3. Reino Unido	n.d.		n.d.		38	5	n.d.		n.d.		66	5
Importaciones Totales desde 1,2,3	85	61	449	66	449	65	121	69	501	61	940	79
Importaciones desde la América Latina.	17	12	71	10	154	22	19	11	103	13	35	3

Fuente: International Monetary Fund, Direction of Trade 1966

GRUPO ANDINO: COMERCIO INTERREGIONAL  
(Millones de dólares)

	EXPORTACIONES					IMPORTACIONES				
	1962	1963	1964	1965	1966	1962	1963	1964	1965	1966
<b>BOLIVIA</b>										
Chile	0.3	0.1	0.2	0.7	1.0	4.3	1.6	1.8	1.8	2.1
Perú	0.1	0.1	0.2	0.6	2.1	1.6	1.7	1.5	2.1	1.5
<b>Total</b>	0.4	0.2	0.4	1.3	3.1	5.9	3.3	3.3	3.9	3.6
<b>COLOMBIA</b>										
Chile	1.0	0.3	0.3	0.8	1.3	0.2	1.0	1.5	2.3	3.5
Ecuador	1.5	2.7	3.7	3.9	5.1	4.9	4.4	6.3	6.7	5.0
Perú	3.8	1.8	2.7	5.2	9.5	0.9	1.9	3.8	4.7	10.3
Venezuela	1.0	1.9	1.6	2.8	2.7	1.6	1.1	1.8	1.0	1.8
<b>Total</b>	7.3	6.7	8.3	12.7	18.6	7.6	8.4	13.4	14.7	20.6
<b>CHILE</b>										
Bolivia	1.7	0.5	0.6	0.8	1.0	0.2	0.3	0.4	0.7	1.0
Colombia	0.7	0.9	1.8	1.9	3.3	0.3	1.4	0.4	0.7	0.9
Ecuador	0.5	0.7	1.2	1.4	1.3	2.5	7.3	3.8	3.5	4.0
Perú	3.1	3.7	4.0	4.6	4.5	24.0	26.5	31.8	24.0	16.7
Venezuela	1.4	1.4	1.4	2.3	5.4	10.4	7.4	6.1	14.7	25.5
<b>Total</b>	7.4	7.2	9.0	11.0	15.5	37.4	42.9	42.5	43.6	48.1

Continúa...

GRUPO ANDINO: COMERCIO INTERREGIONAL  
(Millones de dólares)

	EXPORTACIONES					IMPORTACIONES				
	1962	1963	1964	1965	1966	1962	1963	1964	1965	1966
<b>ECUADOR</b>										
Chile	2.3	6.6	3.5	3.2	3.6	0.4	0.8	1.1	1.4	1.3
Colombia	4.5	4.0	5.7	6.1	4.5	0.6	2.3	1.9	3.9	5.1
Perú	2.9	2.1	3.5	3.8	5.1	1.3	0.9	0.8	1.4	1.1
Venezuela	-	0.8	0.1	0.2	-	0.6	11.9	4.5	7.8	9.1
<b>Total</b>	<b>9.7</b>	<b>13.5</b>	<b>12.8</b>	<b>13.3</b>	<b>13.2</b>	<b>2.9</b>	<b>15.9</b>	<b>8.3</b>	<b>14.5</b>	<b>16.6</b>
<b>PERU</b>										
Bolivia	1.6	1.8	1.2	1.2	1.3	0.2	0.1	0.1	0.4	0.3
Colombia	1.0	1.7	2.8	4.3	8.2	4.7	2.3	3.1	4.5	12.8
Chile	23.7	24.8	29.0	17.4	15.1	3.5	4.4	5.0	7.0	8.4
Ecuador	1.5	1.6	1.8	1.4	1.1	3.2	2.3	3.8	4.2	5.6
Venezuela	1.7	3.0	5.7	7.0	6.9	3.3	3.6	4.8	6.7	8.4
<b>Total</b>	<b>29.5</b>	<b>32.9</b>	<b>40.5</b>	<b>31.3</b>	<b>32.6</b>	<b>14.9</b>	<b>12.7</b>	<b>16.8</b>	<b>22.8</b>	<b>35.5</b>
<b>VENEZUELA</b>										
Chile	11.1	6.3	8.3	16.8	27.4	1.2	1.1	1.4	1.9	5.7
Colombia	1.5	1.2	2.9	1.2	1.9	0.9	0.8	2.0	3.0	3.1
Ecuador	3.3	2.7	7.1	7.8	9.1	-	0.8	0.1	0.2	-
Perú	2.7	4.2	5.2	7.2	10.1	1.6	2.5	4.9	7.4	6.4
<b>Total</b>	<b>18.6</b>	<b>14.4</b>	<b>23.5</b>	<b>33.0</b>	<b>38.5</b>	<b>3.7</b>	<b>5.2</b>	<b>8.4</b>	<b>12.5</b>	<b>15.2</b>

FUENTE: I.M.F., Direction of Trade, Annual 1962-66, pp.135,152,156,170,287,354  
a Importaciones F.o.b.