

NACIONES UNIDAS

CONSEJO  
ECONOMICO  
Y SOCIAL



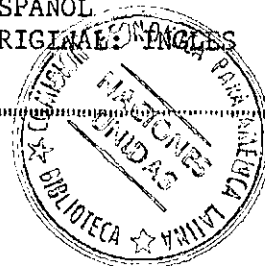
LIMITADO

E/CEPAL/L.215

Marzo de 1980

ESPAÑOL

ORIGINAL EN INGLÉS



CEPAL

Comisión Económica para América Latina

ACTIVIDADES DE TRANSPORTE DE LA CEPAL

79-12-3197

5 MAY 1980



## ACTIVIDADES DE TRANSPORTE DE LA CEPAL

Dadas las necesidades de un comercio de tipo colonial, las primeras exportaciones de la región latinoamericana consistieron en productos agrícolas y materias primas destinados a los centros metropolitanos europeos. Muchos de los caminos, ferrocarriles e instalaciones portuarias de América Latina se construyeron originalmente para el comercio extrarregional; por ello, los países de la región carecían de las rutas de interconexión necesarias para el comercio recíproco. Tras muchos decenios de esfuerzos, actualmente puede decirse que la región latinoamericana cuenta con una red razonablemente completa de carreteras y de conexiones de ferrocarril entre los países. Gracias a dicha red de transporte y a la creciente industrialización de las economías latinoamericanas, así como a la formación de organizaciones económicas regionales tales como la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), la Comunidad del Caribe (CARICOM), la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC) y la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica Centroamericana (SIECA), el volumen de comercio intrarregional ha mostrado en años recientes un crecimiento permanente. Los bajos niveles de comercio registrados con anterioridad no significaban un recargo excesivo para las infraestructuras institucionales de transporte existentes, pero el aumento del comercio intrarregional ha puesto claramente de manifiesto las muchas insuficiencias y puntos débiles de dichas infraestructuras institucionales.

Por cuanto existe conciencia entre los países miembros de la CEPAL de que la utilización de estas caducas infraestructuras institucionales de transporte trae consigo innecesarios costos adicionales en el comercio latinoamericano, el programa de trabajo de la División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL ha concentrado gran parte de sus esfuerzos en el establecimiento, fortalecimiento y mejoramiento de las infraestructuras institucionales de transporte indispensables para dicho comercio. Entre las actuales actividades de la División pueden citarse las siguientes:

a) En

a) En octubre de 1973, conjuntamente con el Instituto para la Integración de América Latina (INTAL), la CEPAL preparó un estudio de los corredores para transporte terrestre entre Lima y Buenos Aires y entre Lima y São Paulo. Este estudio no sólo señaló las diversas opciones del transporte multinacional que existen en América Latina, sino que ayudó a crear interés en servicios de transporte terrestre que antes no se consideraban factibles desde los puntos de vista técnico y económico. Como parte de este estudio, la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), la CEPAL y el INTAL patrocinaron conjuntamente el primer embarque directo por ferrocarril que se haya intentado de Chile a Brasil, a través de Argentina y Bolivia. Durante el viaje se hizo un inventario de aproximadamente 24 documentos distintos que se exigen para dicho transporte. Resultado directo de esta experiencia fue que la ALAF y la CEPAL colaboraron en la elaboración y aprobación del Convenio MULTILAF referente al transporte multinacional (por tres o más países) a través de los ferrocarriles de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. La CEPAL está colaborando también en el cumplimiento de la disposición de este Convenio que establece el uso de un solo documento en el transporte multinacional, y a este efecto ideó una carta de porte que se ajusta al formulario clave de las Naciones Unidas.

b) Tanto el Banco Mundial como la División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL han reconocido hace ya muchos años las necesidades de información que tienen los países latinoamericanos en materia de planificación y para la toma de decisiones relacionadas con el transporte, y por ello se dio inicio, en 1972, a un proyecto conjunto de ambas instituciones acerca de sistemas latinoamericanos de información para la planificación del transporte. En 1977, y sobre la base de una evaluación realizada por el Banco y la CEPAL, el programa de trabajo de este proyecto conjunto se orientó hacia el mejoramiento de los sistemas de información ferroviaria, con el fin de lograr una mayor utilización de las redes existentes.

/En respuesta

En respuesta a esta nueva orientación, y en vista del creciente reconocimiento de los beneficios de la cooperación técnica entre países en desarrollo, los Ferrocarriles Argentinos ofrecieron, entre el 14 y el 24 de mayo de 1979, un curso acerca de los costos en talleres ferroviarios, el cual contó con el auspicio de la ALAF, el Banco Mundial y la CEPAL. En dicho curso participaron representantes de Bolivia, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua y Perú. Al ver el funcionamiento del sistema argentino de costos en talleres, varios ferrocarriles participantes expresaron sus interés en la aplicación del mismo en sus propias empresas.

c) En 1974, en su VII Reunión, las Comisiones Mixtas de Bolivia y Chile sobre Transportes y Asuntos Portuarios solicitaron a la División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL la realización de un estudio tendiente a racionalizar los sistemas de transporte y los procedimientos documentales aplicados a la carga en tránsito a través de territorio chileno hacia Bolivia. Dicho estudio se necesitaba con urgencia a fin de identificar medios para facilitar el movimiento de mercaderías importadas a Bolivia a través del puerto de Arica, las cuales solían acumularse en los sitios portuarios a un ritmo mayor que aquél en que podían ser remitidas a su destino, principalmente a consecuencia de las demoras en el trámite de la documentación respectiva. La solución alcanzada fue la aplicación del Sistema Integrado de Tránsito (SIT), un conjunto de procedimientos para manejar la documentación relacionada con el descargue, el almacenamiento temporal, el cargue y despacho de mercaderías en tránsito, y para administrar sistemáticamente dichas operaciones. El sistema aprovechaba casi todos los componentes físicos del sistema existente y no exigía cambios fundamentales en la forma de manejar la carga. Al entrar en vigencia, con fecha 19 de agosto de 1975, las bodegas reservadas a mercaderías bolivianas en el puerto de Arica tenían un atochamiento de alrededor de 32 000 toneladas. En sólo tres meses de funcionamiento, el SIT logró despachar no sólo 25 000 toneladas de mercaderías que llegaron durante el período, sino también 8 500 toneladas de dicho rezago.

/El éxito

El éxito del SIT ha llevado a su aplicación en Antofagasta, el otro puerto chileno mediante el cual Bolivia tiene acceso al Océano Pacífico. Actualmente, se negocia entre las autoridades argentinas y bolivianas su extensión a Buenos Aires, y asimismo se ha propuesto que se aplique también en los puertos de Santos, Brasil, y Matarani, Perú. El interés en que los principales funcionarios bolivianos y chilenos encargados de la aplicación del sistema brinden asistencia a ciertos países mediterráneos del Africa para estudiar cómo el sistema podría beneficiar su comercio en tránsito constituye una muestra más de la importancia del SIT para el mejoramiento de los flujos comerciales de los países sin litoral. El documento E/CEPAL/1065 describe con mayor detalle dicho sistema.

d) En agosto de 1975, la CEPAL inició la publicación de un boletín bimestral sobre Facilitación del Comercio y del Transporte en América Latina (FAL), el cual actualmente se distribuye a alrededor de 1.000 destinatarios de 70 países. Algunos números analizan en profundidad un solo tema de interés especial; otros, en cambio, contienen una síntesis de los avances alcanzados en diversas actividades y temas en el campo de la facilitación del transporte, tanto dentro de la región como en todo el mundo. De esta manera, el Boletín FAL constituye un medio de comunicación esencial entre América Latina y el resto del mundo, que realza la importancia de los aportes de esta región a la facilitación del comercio y del transporte.

e) La Sexta Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transportes de los países del Cono Sur, que tuvo lugar en noviembre de 1975, acordó promover la elaboración de una convención de transporte multimodal internacional para los países del Cono Sur, en lo cual solicitó la colaboración de la CEPAL. Al enterarse que la CEPAL se aprestaba a iniciar su trabajo en esta convención, la Segunda Reunión Regional Latinoamericana Preparatoria de la Convención de Transporte Multimodal Internacional, que se realizó en Buenos Aires, Argentina, en diciembre de 1976, solicitó que se ampliase su ámbito geográfico de manera de abarcar a toda la región. En cumplimiento de esas solicitudes y con arreglo al programa de trabajo de la secretaría, aprobado

/en su

en su decimoséptimo período de sesiones, se redactó un anteproyecto de convención para limitar la responsabilidad civil de los porteadores en el transporte terrestre internacional. Posteriormente, este anteproyecto se distribuyó a diversas organizaciones nacionales, internacionales, regionales y subregionales, para que formularan observaciones y sugerencias. En diciembre de 1977, una vez recibidas éstas, se convocó a una reunión de un grupo de expertos para revisar y, según el caso, enmendar dicho anteproyecto de convención. En su informe (E/CEPAL/1047), el grupo de expertos recomendó que la CEPAL emprendiese un estudio sobre las consecuencias que tendría establecer límites relativamente altos o bajos a la responsabilidad financiera de dichos porteadores. Como resultado de esta recomendación, se elaboró el documento sobre Limite de la responsabilidad civil del porteador en el transporte terrestre internacional en América Latina: criterios para su fijación (ST/CEPAL/Conf.67/L.2).

Entre el 4 y el 8 de septiembre de 1978 se celebró una Reunión Intergubernamental Preparatoria, en la cual los representantes de los gobiernos de países miembros de la CEPAL examinaron el proyecto de convención mencionado, le introdujeron los cambios que estimaron procedentes y recomendaron que la secretaría iniciara diversos estudios complementarios. El informe de esta reunión (E/CEPAL/1054), que contiene el proyecto de Convención Latinoamericana sobre Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Terrestre Internacional de Mercancías (CRT) aprobado por los representantes de los gobiernos, se distribuyó a todos los países miembros de la Comisión y a otras organizaciones interesadas. Asimismo, en el decimotavo período de sesiones de la CEPAL celebrado en La Paz, Bolivia, en abril de 1979, los países miembros aprobaron la resolución 390 (XVIII) en la cual se solicita a la CEPAL que prepare los estudios recomendados por la reunión intergubernamental preparatoria.

f) En lo que respecta a la transmisión de datos sobre comercio y transporte, el Programa de Transporte Marítimo OEA/CEPAL está colaborando con el Grupo de Trabajo de Facilitación de los Procedimientos de Comercio Internacional de la Comisión Económica para Europa (CEPE)

/en la

en la elaboración de un código internacional de localidades (LOCODE) que combina el código de países Alpha-2 de la Organización Internacional de Normalización (ISO) con la actual clave trilitera de localidades de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) o con una clave especial para las localidades que no cuenten ya con una clave de la IATA. La CEPAL ha sometido a la consideración del Programa Especial de Facilitación del Comercio de la UNCTAD (FALPRO) un estudio preliminar para la creación de un archivo que permita manejar estas claves por computadora.

g) Con la asistencia financiera y técnica del gobierno español y los aportes técnicos y de organización de la ALAF y de la CEPAL, se realizó un seminario sobre transporte ferroviario internacional en Madrid, España, del 6 de noviembre al 7 de diciembre de 1978. Entre los participantes se encontraban 17 ejecutivos de los diez ferrocarriles latinoamericanos asociados a la ALAF cuyas rutas están interconectadas. Dada la excelente organización por parte del gobierno español, las discusiones acerca de la experiencia española y europea en la facilitación del transporte ferroviario internacional alcanzaron un elevado nivel técnico. La CEPAL agradece este esfuerzo del Gobierno de España, el cual hizo posible que las deliberaciones se llevaran a cabo en un ambiente abierto y franco.

Sobre la base de la experiencia obtenida por los participantes de la ALAF y de la CEPAL en dicho seminario, la CEPAL, en estrecha colaboración con la ALAF, ha preparado un programa de trabajo destinado a facilitar y fomentar el transporte internacional ferroviario en el corredor Asunción-Río de la Plata. Para contribuir a la ejecución de este programa de trabajo, la República Federal de Alemania ha financiado los servicios en la CEPAL de un experto en ferrocarriles.

h) A comienzos de 1977, tras reconocer que las barreras no arancelarias estaban limitando la tasa de crecimiento del comercio por carretera en la subregión andina, la Corporación Andina de Fomento (CAF) y la CEPAL realizaron un estudio conjunto, en estrecha colaboración con la JUNAC, para determinar la viabilidad de los servicios de transporte carretero en la subregión y crear incentivos para aumentar

/la participación



la participación en ese transporte. Se analizaron, entre otros, los siguientes temas: el comercio dentro de la subregión por medios de transporte y grupos de productos; el estado, deficiencias y limitaciones actuales de la red carretera y los proyectos en estudio para mejorarla; las consecuencias de la restricción del peso máximo de los vehículos carreteros; la comparación de los costos de cada medio de transporte identificado dentro de la subregión; los requisitos que deben reunir los vehículos carreteros y las empresas que se dedican al transporte dentro de la subregión; las consecuencias de los regímenes de tránsito aduanero y de los regímenes de responsabilidad civil de las empresas de transporte internacional; los procedimientos, formalidades y requisitos relacionados con dicho transporte y los aspectos tributarios pertinentes, y el papel de las organizaciones subregionales en la facilitación del transporte por carretera. Los resultados de este estudio exhaustivo se reseñan en mayor detalle en los documentos titulados Perspectivas del transporte internacional por carretera en la subregión andina (E/CEPAL/L.154), Inventario de la infraestructura y de los proyectos del eje central del sistema troncal andino de carreteras (E/CEPAL/L.154/Add.1) y Evaluación de la influencia de la restricción del peso máximo admisible por eje en el costo del transporte automotor de la subregión andina (E/CEPAL/L.154/Add.2).

i) Puesto que los sistemas de tránsito aduanero empleados por cada uno de los países latinoamericanos, que son independientes entre sí, no pueden fomentar eficazmente el movimiento rápido y eficiente de mercancías, ni tampoco sentar las bases para la armonización de los procedimientos de tránsito, la CEPAL colaboró en 1976 con el Grupo de Expertos en Técnica Aduanera de la ALALC en la preparación de un conjunto de normas comunes de tránsito aduanero que siguen de cerca lo dispuesto en el Apéndice E.1 de la Convención de Kyoto elaborada por el Consejo de Cooperación Aduanera (Customs Cooperation Council). Estas normas comunes fueron luego aprobadas en la reunión de Directores de Aduana de los Países de la ALALC y han contribuido a crear conciencia en los países del Cono Sur de América Latina acerca de la necesidad

/de simplificar

de simplificar los procedimientos, los documentos y las garantías del tránsito aduanero. En parte debido a ello, la Novena Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transportes de los países del Cono Sur, celebrada en junio de 1979, aprobó por unanimidad una resolución que autorizaba a la República de Argentina a convocar una reunión de delegados gubernamentales de dichos países para estudiar la conveniencia de adherirse al Convenio Aduanero Relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR) del año 1975. En conformidad con dicha resolución, se celebró entre el 27 y el 29 de junio de 1979 en Buenos Aires, Argentina, una reunión de autoridades gubernamentales de organismos aduaneros y de transporte, a la cual asistieron también diversas organizaciones internacionales y empresas de transporte.

Como parte del Acta Final de dicha reunión, se aprobó un programa de trabajo tendiente a la adopción y puesta en práctica del Convenio TIR. Entre otras disposiciones, dicho programa de trabajo consulta la realización, en cada uno de los siete países del Cono Sur, de un seminario destinado al análisis del Convenio TIR y las condiciones en las cuales podría aplicarse.

Tras la reunión de Buenos Aires, la secretaría de la CEPAL emprendió una exhaustiva serie de averiguaciones acerca de los diversos medios para obtener asistencia financiera, con el fin de que representantes de organizaciones tales como la ALALC, la CEPAL y el Grupo de Trabajo de Facilitación de los Procedimientos de Comercio Internacional de la CEPE pudieran participar en los seminarios programados. En respuesta a estas averiguaciones, y reconociendo el efecto positivo que podría tener el Convenio TIR sobre sus actividades de desarrollo en materia de transporte en el Cono Sur, el Banco Mundial accedió a otorgar un monto limitado de fondos para dar inicio al programa de trabajo del Convenio TIR. Además, la CEPAL preparó un estudio informativo titulado El Convenio TIR: un estudio con vistas a las necesidades de los países del Cono Sur (E/CEPAL/G.1101), el cual ha sido utilizado en dichos seminarios y servirá además para dar pautas para la creación o modificación de instituciones indispensables para la efectiva aplicación del TIR.

/Los seminarios

Los seminarios sobre el Convenio TIR en los siete países del Cono Sur se celebraron durante noviembre de 1979 (en Argentina, Brasil, Chile y Uruguay) y en enero de 1980 (en Bolivia, Paraguay y Perú). Presentaron ponencias representantes de ALALC, de la CEPAL y del Grupo de Trabajo sobre Facilitación de los Procedimientos de Comercio Internacional de la CEPE, además de representantes de la Unión Internacional de Transporte Carretero (IRU), organización que administra el sistema de garantías del Convenio TIR. Dada la amplia participación de sectores públicos y privados, los cuales aparentemente lograron aclarar sus dudas acerca del Convenio, los objetivos globales del seminario, que figuran en el programa de trabajo aprobado en Buenos Aires en junio de 1979, parecen haberse cumplido.

j) Puesto que los gobiernos latinoamericanos se ven en la necesidad de simplificar, reducir y armonizar las exigencias de documentos de recepción y despacho de naves, con el fin de facilitar el movimiento de mercancías dentro y fuera de la región, el Programa de Transporte Marítimo OEA/CEPAL, en colaboración con la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), preparó en 1978 un Manual de documentación naviera para los puertos de América Latina (E/CEPAL/1060). En la preparación de dicho manual ha tenido gran participación un experto en facilitación marítima, el cual se desempeña en la CEPAL gracias al aporte financiero del Gobierno de los Países Bajos.

La primera parte de dicho manual se completó en 1979, y presenta una descripción de los requisitos de documentación naviera y formalidades consulares exigidos a las naves de transporte internacional en los puertos de Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Perú y Venezuela. La segunda parte contendrá los requisitos y formalidades exigidos en los puertos de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, y la parte final completará el estudio de la región latinoamericana al considerar los existentes en México, Panamá y el Caribe. Dicho manual será actualizado por ALAMAR, y por ello su utilidad como material de referencia para personas que actúan en la cadena de documentación naviera, así como su valor como instrumento de facilitación, podrán conservarse a través

/del tiempo.

del tiempo. Además, contribuirá al progreso de la región en materia del cumplimiento de su propio Convenio de facilitación marítima (Mar del Plata, 1963), el cual tiene grandes semejanzas con el Convenio de Facilitación de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) de 1965.

k) Puesto que las grandes naves representan una fuerte inversión de capital, la cual sólo rinde al estar éstas efectivamente trasladando mercancías a su destino, existe actualmente la tendencia a disminuir el número de puertos en que dichas naves atracan en cada extremo de su viaje. Debe pues darse cada vez mayor importancia a los servicios de transporte de enlace, ya sea por gabarras, embarcaciones pequeñas, camiones o ferrocarril, no sólo para entregar la carga a las naves, sino también para hacerla llegar a sus destinatarios. Como las islas del Caribe dependen en gran parte del transporte marítimo extrarregional y tienen un control ínfimo sobre la velocidad de cambio tecnológico de dicho transporte o sobre el tipo de barcos que ponen en servicio los empresarios extrarregionales, existe el peligro de que pueda surgir un sistema de transporte de enlace interinsular basado en las necesidades de esos empresarios extrarregionales y no en las peculiares necesidades del transporte caribeño. Con el fin de proporcionar algunas pautas generales para determinar el sistema de transporte marítimo más adecuado para el transporte interinsular en el Caribe, se preparó en 1979 un Estudio de los sistemas de transporte marítimo interinsular hawaianos a la luz de su importancia para el transporte interinsular caribeño (E/CEPAL/1085).

l) Para proponer una estructura alternativa de tarifas que sirva a su vez para generar información útil a los usuarios de los servicios de flete de las líneas marítimas, la secretaría preparó el documento titulado El establecimiento de un sistema de tarifas tripartitas para las conferencias de líneas marítimas regulares (E/CEPAL/L.151). Aun cuando éste debe ser reexaminado en parte a la luz de los actuales estudios, básicamente propone una división de los fletes de las líneas marítimas en tres elementos: costos de carga, costos /de trayecto

de trayecto marítimo y costos en el puerto de destino, sin cambiar por ello las relaciones legales vigentes. Esta división de los fletes marítimos se basa en la posibilidad de considerar separadamente los cambios de costos en cada uno de los tres elementos. Sin dicha división, se hace imposible ubicar el origen del aumento en los fletes, y por consiguiente éstos no pueden controlarse; sólo al conocer dicho origen puede considerarse y analizarse el aumento, y asimismo pueden formularse propuestas para su modificación.

m) Hace ya algún tiempo que la secretaría de la CEPAL se ha ocupado de las necesidades de dragado de los países de la cuenca caribeña. Considerados aisladamente, los países no tienen un número de puertos suficiente como para que se justifique económicamente la adquisición de un barco de dragado ni tampoco cuentan con capital suficiente como para contratar los servicios necesarios; por ello, se ha iniciado recientemente una investigación para determinar las necesidades del conjunto de los países centroamericanos y caribeños insulares en esta materia, y para explorar la posibilidad de propiedad conjunta de los equipos respectivos.

n) Con ocasión del decimoctavo período de la Comisión, celebrado en La Paz, Bolivia, en abril de 1979, la División de Transporte y Comunicaciones preparó un documento titulado El papel de la CEPAL en la facilitación del comercio y el transporte (E/CEPAL/1064), el cual presenta una síntesis de las actividades recientes de la CEPAL en el plano de la facilitación, del alcance de los problemas latinoamericanos de facilitación y de la experiencia institucional europea en la materia. Sobre esta base, los países miembros aprobaron en ese período de sesiones las resoluciones 390 (XVIII) y 391 (XVIII). (Véase anexo.)

En cumplimiento de la resolución 390 (XVIII) la CEPAL está preparando documentación acerca de las actividades de facilitación del comercio y del transporte necesarias en el Caribe, en América Central y en Sudamérica, y ha programado reuniones en materia de facilitación para cada una de estas áreas durante 1980-1981. Además, en colaboración con la UNCTAD, ha preparado y ha presentado al

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) para su financiamiento un proyecto de asistencia a los países sin litoral de Sudamérica (Bolivia y Paraguay) en materia del transporte y tránsito de su comercio exterior (RLA/80/002). Este proyecto tiene como objetivo global la promoción del desarrollo económico y social de dichos países a través de una reducción de los costos de transporte desde y hacia los puertos, del mejoramiento en su acceso al mar y a los mercados mundiales y de la minimización de los costos en divisas de los servicios de transporte. Con vistas a este objetivo global, se preparará un estudio de los corredores de transporte necesarios para permitir una comunicación comercial adecuada entre las diversas regiones de ambos países y los puertos de países vecinos y para mejorar además las facilidades de transporte entre los países de la costa atlántica y de la costa del Pacífico. Este estudio analizará las restricciones que actualmente afectan la calidad de los servicios de transporte y aumentan los costos y sugerirá diversas medidas para superar tales restricciones.

Aun cuando la secretaría de la CEPAL no ha realizado con anterioridad trabajos que traten directamente de las vías fluviales y lacustres, su proyecto de programa de trabajo para el bienio 1979-1981, incluye, en cumplimiento de la resolución 391 (XVIII), una actividad titulada "Planificación integrada de cuencas fluviales". En conformidad con este proyecto, se han iniciado trabajos acerca del sistema de transporte fluvial del Río de la Plata, el cual forma parte de un estudio integrado del corredor de transporte Asunción-Río de la Plata. El estudio tiene, entre otros propósitos, el de desarrollar la potencialidad de demanda global de transporte de dicho corredor, especialmente en lo que respecta al transporte internacional, y recomendar medidas para poder atender dichas demandas.

o) En 1979, la CEPAL y el Centro de Desarrollo Internacional del Japón (IDCJ) emprendieron un estudio conjunto de las relaciones económicas entre el Japón y América del Sur. En conformidad con esta amplio proyecto conjunto, la División de Transporte y Comunicaciones ha realizado un análisis del comercio transportado por

/vía marítima

vía marítima entre el área andina de Sudamérica y el Japón, con miras a identificar arreglos institucionales entre Japón y América Latina que podrían estimular la introducción de nuevas y adecuadas tecnologías de transporte marítimo y garantizar al mismo tiempo la participación de los países andinos en su propiedad y operación. Como resultado de dicho análisis se está preparando un documento acerca del comercio marítimo entre el área andina de América Latina y Japón, el cual consiste en un análisis de posibles conflictos de interés en lo que respecta a la elección de tecnología de transporte marítimo. En él se presenta un modelo de programación lineal destinado a mostrar posibles conflictos de interés entre los países, los armadores, los exportadores, los importadores, etc., en lo que respecta a tipos óptimos de naves para el comercio entre Japón y Sudamérica, y se dan detalles de un ejemplo de aplicación de este modelo a un estudio acerca del comercio de Bolivia, Chile y Perú con el Japón.

p) El Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre suscrito por Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay (comúnmente conocido como el Convenio Pentapartito, por ser cinco los países signatarios) contiene en el artículo 7º de su anexo II una disposición que exige el pago de justa compensación por el uso de la infraestructura de transporte de los países de tránsito. Puesto que dicho convenio no define el concepto de "justa compensación" ni da pautas para su cálculo, el Gobierno del Brasil solicitó a la CEPAL una investigación acerca de dicho concepto; por ello, la División de Transporte y Comunicaciones preparó un documento titulado Transporte terrestre internacional: una justa compensación por el uso de la infraestructura de los países de tránsito (E/CEPAL/L.168). Dicho documento define el concepto de justa compensación y traza a grandes rasgos su historia; propone además una metodología para cuantificar el pago que deberán hacer los transportistas ajenos al país por el uso de la infraestructura de transporte de los países de tránsito, y presenta asimismo un ejemplo en que dicha metodología de cuantificación se aplica a un caso hipotético. Fue distribuido en la reunión del grupo

/de expertos

de expertos en 1978 que antecedió a la Novena Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transportes de los países del Cono Sur.

q) Considerando los problemas sociales y ambientales que podrían surgir a causa del crecimiento económico y del desarrollo industrial, la secretaría de la CEPAL y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) han emprendido un proyecto conjunto con el fin de identificar las consecuencias de dicho crecimiento y desarrollo y de señalar esquemas de expansión económica compatibles con la protección del medio social. Dentro del marco de este proyecto, la División de Transporte y Comunicaciones ha preparado un documento titulado An Analysis of Some of the Social Consequences of the Automobile in Latin America (E/CEPAL/PROY.2/R.9), el cual fue presentado a representantes gubernamentales y del sector privado en un seminario organizado por la CEPAL y el PNUMA, junto con otras organizaciones nacionales y regionales, con miras a que dichos representantes encaucen las actividades económicas en diversos campos de manera de minimizar el deterioro del medio ambiente social.

r) La Novena Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transportes de los países del Cono Sur, celebrada en Cochabamba, Bolivia, en junio de 1979, aprobó una resolución en la cual solicita a la CEPAL que prepare un análisis de las metodologías empleadas en el desarrollo de los planes nacionales de transporte de los países del Cono Sur (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay). Actualmente, se procede a obtener de los ministerios de Transportes de dichos países los datos respectivos acerca de sus programas de planificación del transporte y de sus procedimientos para reunir información. El principal objetivo de este ejercicio consiste en armonizar las diversas metodologías empleadas con el fin de desarrollar un modelo subregional de transporte capaz de contribuir a mejorar la planificación del transporte internacional de los países del Cono Sur, así como sus infraestructuras de transporte.



Anexo

RESOLUCION 390 (XVIII) FACILITACION DEL COMERCIO Y EL TRANSPORTE

La Comisión Económica para América Latina:

Recordando las disposiciones pertinentes de las resoluciones de la Asamblea General sobre la cooperación económica entre los países en desarrollo <sup>1/</sup> y consciente de que la facilitación del comercio y el transporte regional en América Latina es, por su propia naturaleza, una tarea común de los países en desarrollo,

Recordando además el principio declarado en el artículo 49 del Tratado de Montevideo y por otros foros regionales, según el cual la facilitación del comercio y del transporte es una herramienta para realizar la integración económica y regional,

Reconociendo que, para cumplir con los objetivos de su resolución 356 (XVI) del 13 de mayo de 1975, la secretaría de la CEPAL debe brindar activo apoyo a los programas nacionales, subregionales y regionales de facilitación del comercio y el transporte y que, para cumplir este propósito, debe contarse con arreglos institucionales adecuados,

Tomando en cuenta la sección IV del anexo de la resolución 32/197 del 20 de diciembre de 1977, de la Asamblea General, que reconoció a las comisiones regionales la función de centros principales del desarrollo, coordinación y cooperación económicas en sus respectivas regiones,

Habiendo examinado el documento E/CEPAL/1064 sobre el papel de la CEPAL en la facilitación del comercio y del transporte, el cual, entre otras cosas, señala la necesidad de establecer prioridades para el programa de trabajo de la secretaría en materia de facilitación,

Tomando en cuenta lo expresado en el informe de la Reunión Intergubernamental Preparatoria (E/CEPAL/1054) sobre la posibilidad

---

<sup>1/</sup> Resoluciones 3177 (XXVIII) del 17 de diciembre de 1973; 3241 (XXIX) de noviembre de 1974; 3442 (XXX) del 9 de diciembre de 1975; 31/119 del 16 de diciembre de 1976; 32/180 del 19 de noviembre de 1977, y 33/195 del 29 de enero de 1979

/de continuar

de continuar los trabajos de preparación del Proyecto de Convención Latinoamericana sobre la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Terrestre Internacional de Mercancías (CRT) y dada la necesidad de un régimen regional uniforme para el transporte terrestre en materia de responsabilidad por pérdida o deterioro de las mercancías, o por demora en la entrega de las mismas,

Pide al Secretario Ejecutivo de la CEPAL que:

a) en consulta con los gobiernos, convoque en el ámbito de las principales áreas geográficas de la región, a reuniones sub-regionales de expertos en materia de facilitación, tanto de organizaciones nacionales como internacionales con el fin de identificar los principales problemas de facilitación que se confrontan en cada ámbito, fijar prioridades y sugerir medidas que puedan contribuir a la superación de dichos problemas por parte de los países, y prestar asistencia a la secretaría para establecer un programa de acción más permanente y estable en materia de facilitación;

b) prepare los estudios solicitados en el Informe de la Reunión Intergubernamental Preparatoria (E/CEPAL/1054) respecto del Proyecto de Convención Latinoamericana acerca de la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías (CRT) y haga circular dichos estudios entre los gobiernos de los Estados miembros, con el fin de recibir sus comentarios y sugerencias.

Sesión 209a  
26 de abril de 1979

RESOLUCION 391 (XVIII) RED INTEGRADA DE TRANSPORTE

La Comisión Económica para América Latina,

Tomando en cuenta que las desventajas inherentes a los países sin litoral se exacerban en los países mediterráneos latinoamericanos, Bolivia y Paraguay, por la falta de una infraestructura articulada de transporte interior y, en algunos casos, en su prolongación dentro de países vecinos,

Consciente de que la creación de una infraestructura de transporte adecuada en Bolivia y Paraguay, además de contribuir significativamente a su propio desarrollo económico y social, permitiría enlazar por vía terrestre a los países atlánticos y pacíficos, abriendo de esta manera importantes oportunidades para la integración y el comercio latinoamericano,

Considerando que aun cuando Bolivia y Paraguay cuentan con estudios que identifican sus necesidades de infraestructura y servicios de transporte, lamentablemente sus recursos no permiten completar en un plazo razonable dicha infraestructura, y que, por otra parte, los beneficios que generaría una red integrada de transporte en el hinterland del continente beneficiaría también a los países ribereños, que la podrían utilizar en sus comunicaciones transcontinentales,

Teniendo presente los valiosos aportes técnicos y financieros que han proporcionado organismos como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial, la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC), el Fondo de Financiamiento de la Cuenca del Plata y el Congreso Panamericano de Carreteras de la Organización de los Estados Americanos (OEA) para ayudar a Bolivia y Paraguay a mejorar su infraestructura de transporte interno, así como los vínculos de transporte con los países vecinos y, a través de ellos, con regiones de ultramar,

Recordando el especial interés que han mostrado la Asamblea General, el Consejo Económico y Social, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), la Conferencia de las Naciones

/Unidas sobre

Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y las comisiones económicas regionales en los problemas de los países mediterráneos del mundo,

Tomando nota de los estudios realizados por la secretaría, en algunos casos con la valiosa colaboración del Instituto para la Integración de América Latina (INTAL) y la Corporación Andina de Fomento (CAF), en los que se analiza el transporte terrestre internacional, destacándose la necesidad de una estrecha cooperación de todos los países para mejorar, en especial, las condiciones de tránsito de las regiones del interior del continente sudamericano y, como contrapartida, la movilidad transcontinental cuyos beneficios son de carácter generalizado,

Conscientes de que es preciso tomar en cuenta que el INTAL está realizando un estudio de una red de transportes en el Cono Sur, el cual podrá aportar valiosos elementos de juicio,

1. Pide al Secretario Ejecutivo de la CEPAL que prepare un estudio en el cual:

- a) se identifiquen las inversiones en infraestructura y en equipo de transporte necesarias para comunicar adecuadamente a las diferentes regiones de Bolivia y Paraguay con los puertos de ultramar;
- b) se otorgue especial consideración a aquellos proyectos que forman parte de una red integrada de transporte regional que facilite las comunicaciones terrestres transcontinentales entre los países del Atlántico y del Pacífico;
- c) se tengan en cuenta los estudios nacionales disponibles y se complementen con nuevas investigaciones cuando sea indispensable;
- d) se evalúen, hasta donde sea posible, los beneficios que obtendrían los diferentes países de las inversiones en infraestructura y servicios de transporte que se proponga realizar en Bolivia y Paraguay, con miras a facilitar la cooperación internacional para su financiamiento;

/e) se

- e) se señale las medidas institucionales indispensables para que la utilización de la infraestructura que se construya en Bolivia y Paraguay facilite la creación y operación de servicios de transporte eficientes y económicos, como parte de un verdadero sistema integrado de transporte regional;
2. Pide asimismo al Secretario Ejecutivo que:
- a) convoque a reuniones de expertos gubernamentales de los países que se incluyan en los estudios mencionados en el inciso 1, para orientar a la secretaría en la ejecución de esos estudios y para revisarlos una vez terminados;
  - b) tome las medidas apropiadas para asegurar una estrecha coordinación, en la realización de los estudios señalados en el inciso 1, con aquellos organismos internacionales, regionales y subregionales que tengan especial interés en las materias examinadas en ellos;
  - c) gestione ante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) la participación de dicho organismo en el estudio señalado en el inciso 1;
3. Declara su especial interés en que el estudio señalado sea un proyecto regional del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) o un proyecto del Fondo Especial de las Naciones Unidas para Países sin Litoral.

Sesión 209a  
26 de abril de 1979