

NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



Distr.
LIMITADA

E/CEPAL/L.248
8 de septiembre de 1981

ORIGINAL: ESPAÑOL

CEPAL

Comisión Económica para América Latina

PARAGUAY: OPCIONES DE TRANSPORTE DEL COMERCIO EXTERIOR
EN EL CORREDOR ASUNCION-ATLANTICO

Plan de acción



INDICE

	<u>Página</u>
Introducción	1
I. IDENTIFICACION DE LOS OBSTACULOS QUE AFECTAN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL	4
A. Transporte fluvial y marítimo	4
B. Transporte terrestre	5
C. Transporte combinado y multimodal	7
D. Facilitación de los procedimientos y documentación del comercio y el transporte internacional	7
II. ESTABLECIMIENTO DE UN PLAN DE ACCION	9
A. Transporte fluvial y marítimo	9
B. Transporte terrestre	12
C. Transporte combinado y multimodal	13
D. Facilitación de los procedimientos y documentación del comercio y el transporte internacional	13
III. MECANISMOS PARA LA ACCION	14



Introducción

1. La Comisión Económica para América Latina en su decimoctavo período de sesiones (La Paz, abril de 1979) aprobó la resolución 391 (XVIII) para el fomento de una red integrada de transporte que, junto con facilitar el acceso al mar de los países sin litoral de la región, favoreciese las vinculaciones terrestres transcontinentales. Sobre la base de dicha resolución, la CEPAL presentó al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), en julio de 1980, un proyecto regional destinado a prestar asistencia técnica a los países sin litoral de América Latina en materia de transporte y tránsito de su comercio exterior. El proyecto tenía como objetivo impulsar al desarrollo económico y social de dichos países, a través de la facilitación del tránsito, incluyendo la reducción de los costos de transporte hacia y desde los puertos, el progreso en la calidad de sus accesos al mar y a los mercados mundiales y la minimización de los gastos en divisas por concepto de transporte.
2. Dicho proyecto contemplaba, entre sus objetivos inmediatos, la creación de un grupo técnico permanente dentro del gobierno de cada uno de los países sin litoral "que se encargue de coordinar las políticas en materia de transporte de tránsito y de mantener al día toda la información que sea pertinente para apoyar las negociaciones del país en relación con acuerdos de tránsito, tarifas, procedimientos, etc."^{1/}
3. Durante las Jornadas sobre Estrategia de Desarrollo del Paraguay, organizadas por el Ministerio de Industria y Comercio con la participación de expertos de la CEPAL y realizadas en Asunción del 10 al 12 de noviembre de 1980, se identificó el transporte internacional como uno de los sectores que podrían provocar mayores obstáculos al desarrollo económico del país al dificultar un crecimiento armónico de su comercio exterior.
4. La magnitud de la importancia económica del transporte en el comercio exterior del Paraguay se aprecia al comprobar que durante 1979 el monto de los fletes alcanzó a 129.4 millones de dólares, lo que representa el 17.6% de todo el comercio exterior del Paraguay durante dicho año. Por consiguiente, se puede decir que los fletes constituyen el rubro más importante del comercio exterior del Paraguay, hecho que generalmente pasa inadvertido y que confirma la importancia del transporte para la economía nacional.
5. Considerando la participación de empresas extranjeras en el transporte internacional del Paraguay, se puede afirmar que el rubro importación de servicios de transporte para el comercio internacional tiene una importancia igual o superior al total de importaciones correspondientes a combustibles y lubricantes, que alcanzó a 87.5 millones de dólares en 1979.
6. En el transporte fluvial y marítimo se debe destacar que en la actualidad se está transportando bajo bandera paraguaya apenas un 20% de su tráfico fluvial internacional, en circunstancias que la inmensa mayoría de las naciones latino-americanas reserva para su bandera el 50% de sus exportaciones e importaciones y que el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas de las Naciones Unidas ha consagrado el principio del 40-40-20 para la distribución de las cargas que se movilizan por agua. Hay, pues, un margen apreciable de legítimo crecimiento

^{1/} Proyecto de Asistencia a los Países sin litoral de Sudamérica (RLA/80/002).

de la flota paraguaya. Por consiguiente, se puede afirmar que, mientras no se adopten medidas para mejorar la capacidad empresarial de los armadores y se tomen medidas de fomento y protección a la bandera paraguaya, la nación seguirá perdiendo millones de dólares al año en fletes pagados a naves extranjeras, y lo que es peor, continuará dependiendo de armadores foráneos para el transporte de sus exportaciones e importaciones y expuesta a los riesgos inherentes a esta falta de independencia para negociar con el exterior.

7. Según estimaciones de la Delegación de la Asociación Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) de Paranaguá, durante la cosecha 1979-1980 la participación de las empresas de transporte automotor en el movimiento de soja exportada a través de dicho depósito franco fue del 10%. Asimismo, según estimaciones del Brasil, la participación del transporte automotor paraguayo con respecto al tráfico en tránsito y bilateral con dicho país, ha sido levemente minoritaria, notándose últimamente una fuerte disminución.

8. El transporte ferroviario ha tenido hasta ahora una participación relativamente baja en las exportaciones de soja; sin embargo, podría representar una posibilidad importante para sustituir al camión en los tramos más largos del itinerario, si se combina con el transporte carretero en operaciones multimodales con evidentes ventajas de costo. Por ejemplo, el flete desde Pedro Juan Caballero hasta Paranaguá es 35% menor por el medio ferroviario que por el automotor. Es preciso tener en cuenta que desde esta localidad paraguaya se transporta el 28% del total de soja que exporta el Paraguay.

9. Asimismo, el Paraguay no está aprovechando debidamente las nuevas tecnologías en el transporte y está perdiendo la oportunidad de gozar de sus ventajas inherentes. En materia de contenedores, por ejemplo, devuelve cientos de unidades vacías al año, en circunstancias que durante 1979 se exportaron por Asunción más de dos millones de bultos de carga que podría ser contenerizada, con un peso total superior a 158 mil toneladas y un peso unitario de 0.5 a 3 toneladas.

10. Del mismo modo, si se considera el período 1975-1979, el Paraguay exportó unas 130 mil toneladas al año, como término medio, de productos contenerizables, tanto por sus características físicas como por su valor fob. Sin embargo, no solamente no se exportaron dichos productos en contenedor, sino que además se devolvieron los contenedores vacíos desde dicho país.

11. El desequilibrio existente en la actualidad entre la carga entrada y salida en contenedores, en el Puerto de Asunción es tal, que el "pago de reubicación"^{2/} que está aplicando una compañía de arriendo de contenedores, es de 625 dólares por contenedor, cifra que corresponde al mayor valor que aplica dicha compañía en el mundo. Es interesante señalar, para fines de comparación, que la misma compañía cobra por ese concepto 400 dólares en La Paz, Bolivia y 200 en Buenos Aires, Argentina. Este pago de reubicación que recarga el transporte de las importaciones paraguayas en contenedor, sólo se podrá disminuir en la medida en que se equilibre el movimiento de contenedores cargados de entrada con el de salida.

^{2/} El pago de reubicación de un contenedor corresponde al cargo que las empresas arrendatarias estipulan en los contratos de arriendo según la posibilidad de que en el punto de destino exista carga para el contenedor. En los puntos en los cuales hay poca carga de salida para contenedores se aplica un pago de reubicación mayor para cubrir los gastos de traslado a otro lugar donde pueda haber carga para el contenedor. Drop-off charge es la expresión inglesa que ha sido traducida como pago de reubicación.

12. La enumeración de todos los procedimientos necesarios para realizar las operaciones comerciales y el transporte internacional del Paraguay, así como sus características, pone en evidencia cuanto dificultan el comercio de exportación, sobre todo teniendo en cuenta el grado de eficiencia alcanzada en otros países. En este sentido, podría decirse que la estructura de los procedimientos aplicados para el comercio internacional es anticuada y sus objetivos difieren de los de la promoción y facilitación de dicho comercio, y muchas veces son incompatibles con ellos. Un ejemplo típico de la obsolescencia de los procedimientos es el requisito de visación consular en los documentos de comercio y de transporte. No obstante, en materia de procedimientos y documentación para el transporte internacional, el problema mayor lo constituye el tránsito por los países vecinos.

13. Con el fin de analizar los problemas de transporte internacional del Paraguay en sus diferentes modos, la CEPAL preparó durante 1980 y 1981 estudios sobre los siguientes temas: opciones de transporte del comercio exterior en el corredor Asunción-Atlántico; una evaluación de algunos aspectos institucionales de transporte fluvial en la Cuenca del Plata; fomento de la marina mercante nacional; transporte internacional por ferrocarril (TIF) Paraguay-Atlántico. Esos estudios fueron utilizados en la Mesa Redonda, sobre El Transporte y el Comercio Exterior del Paraguay (Asunción, Paraguay, 15 a 17 de junio de 1981) organizada por el Centro de Promoción de las Exportaciones (CEPEX), dependiente del Ministerio de Industria y Comercio, con la colaboración de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) y del Proyecto conjunto CEPAL/Centro de Comercio Internacional (CCI) en Promoción de Exportaciones. En dicha Mesa Redonda tomaron parte entre otros, 22 representantes de organismos estatales y 11 representantes de empresas privadas relacionadas con el comercio exterior y el transporte internacional. Estuvieron representados en la Mesa los siguientes organismos estatales: Administración Nacional de Navegación y Puertos, Banco Central del Paraguay, Banco Nacional de Fomento, Centro de Promoción de las Exportaciones del Ministerio de Industria y Comercio, Dirección General de Aduanas, Ferrocarril Central del Paraguay, Flota Mercante de Estado, Marina Mercante Nacional, Ministerio de Agricultura y Ganadería, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Industria y Comercio y Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Participaron en ella las siguientes empresas privadas: El Centauro S.A., Empresa Nuestra Señora de la Asunción, Fabrimet Naval, S.A., FEPRINCO, Flumar Paraguaya S.A., Transmarco S.A., Trans-Paraguay S.R.L. y Transporte Individual.

14. Durante la Mesa Redonda se identificaron los obstáculos que afectan el comercio exterior del Paraguay y a su transporte internacional, obteniéndose como conclusión de ella las directrices necesarias para la elaboración de este Plan de Acción.

15. Para apoyar la ejecución de dicho Plan de Acción, la Mesa Redonda estimó indispensable que se constituya un grupo de trabajo multidisciplinario que se encargaría de coordinar los estudios y mantener actualizadas las informaciones relativas al comercio exterior y al transporte internacional, para servir de apoyo al Gobierno en la formulación de las políticas más adecuadas en dichas materias y en las respectivas negociaciones que sea del caso realizar con los países de tránsito. Este grupo podría canalizar el asesoramiento externo de los organismos internacionales a través de proyectos específicos.

I. IDENTIFICACION DE LOS OBSTACULOS QUE AFECTAN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL

A. Transporte fluvial y marítimo

16. Entre los aspectos más restrictivos que afectan el transporte marítimo y fluvial del Paraguay se pueden destacar los siguientes:

a) atraso en el reemplazo de las naves que pronto no será económico operar, debido a los altos costos de reparación y mantenimiento, y a las elevadas primas de seguros que se imponen a los cascos de más de 20 años de edad y a las cargas que transportan;

b) bajo nivel de participación en el transporte marítimo y fluvial de sus exportaciones e importaciones;

c) elevada dependencia, como consecuencia de lo anterior, de banderas extranjeras para el transporte de su intercambio comercial (prácticamente el 80%) lo que limita su capacidad para comerciar con el exterior en todo momento y representa un riesgo considerable de aislamiento en caso de situaciones críticas o de catástrofe, además de la cuantiosa sangría anual de divisas que significa el pago de los fletes fluviales y marítimos efectuados por embarcaciones extranjeras.

17. A falta de una flota nacional, numerosas naves y embarcaciones extranjeras atienden los servicios fluviales y marítimos; sin embargo, se advierte falta de bodegas en determinados momentos para mover los productos paraguayos, especialmente durante la época de la cosecha del algodón y de la semilla de soja, que coinciden.

18. El depósito franco que posee el Paraguay en Buenos Aires tiene una ubicación poco apropiada, pues exige que la mercadería de transbordo sea transportada por camión desde o hasta el buque de ultramar, acompañada de custodia aduanera, con los consiguientes recargos en los costos. Como el sistema tarifario fluvial no incluye los gastos de transbordo, éstos tendrían que correr por cuenta de la mercadería y resultarían prohibitivos. La Flota Mercante del Estado (FME) ha optado, entonces, por el transbordo directo de buque fluvial a nave de ultramar o viceversa, lo que resulta indudablemente más económico para el usuario, pero excesivamente oneroso para la FME y para la economía del país. Debido a esta forma de operar directamente con la nave de ultramar, los buques fluviales paraguayos deben permanecer en Buenos Aires más de 30 días en cada viaje, como término medio, con resultados económicos evidentemente desfavorables. Esta situación, junto con las facilidades otorgadas por el Gobierno del Uruguay a las naves y a las cargas en tránsito del Paraguay, ha influido en el desvío progresivo del tráfico de los buques fluviales de la FME desde 1976 hacia Montevideo.

19. En el puerto de Buenos Aires suelen producirse importantes congestiones en los períodos de la cosecha de granos. Con la carga general no sucede lo mismo, pero su gran movimiento lleva al uso intensivo de depósitos y plazoletas, especialmente cuando se trata de importaciones, dando lugar a una mayor demanda y congestión en aquéllos ubicados en las zonas adyacentes a los sitios de mayor profundidad.

20. Los tiempos de espera para el embarque de granos en Buenos Aires han sido muy elevados en los últimos años, especialmente entre los meses de marzo y agosto, época en que se produce más del 80% de las exportaciones de granos. No se prevé que esta situación se modifique en el corto plazo en tanto no se aplique un

/programa de

programa de embarques que reduzca sensiblemente la demanda máxima de transporte de exportación. Por otro lado, se prevé un aumento de la estadía de buques en muelle y de los tiempos de espera de barcos de carga general debido a las diversas obras de infraestructura que se vienen realizando.

21. Buenos Aires es considerado "puerto caro" por los armadores, debido al largo y complejo acceso desde el pontón Recalada, así como a los gastos de practica y de remolque desde Intersección.

22. Las tarifas que cobra la empresa concesionaria del traslado de las mercancías desde barco al depósito franco paraguayo en Buenos Aires son muy elevadas, y es preciso encontrar soluciones que permitan reducir considerablemente estos valores.

23. El depósito franco del Paraguay en Montevideo, que empezó a funcionar en 1976, está bien ubicado, pues queda frente al muro 7, en el cual tienen preferencia de atraque los buques paraguayos. Sin embargo, el espacio reservado para el atraque de dichos buques resulta insuficiente, ya que con cierta frecuencia hay hasta tres naves en el mismo sitio, es decir, en primera, segunda y tercera andanas, lo que dificulta las maniobras y encarece los costos de operación y estadía en dicho puerto.

24. En cuanto al puerto de Asunción, se puede afirmar que los niveles de eficiencia se encuentran por debajo de los normales, debido a la poca utilización de técnicas como la paletización, al reducido tamaño de las eslingas, que puede duplicarse, y a la antigüedad y escasa capacidad de gran parte del equipo disponible, que ha superado ampliamente su vida útil. Uno de los problemas más serios del puerto se relaciona con el uso ineficiente de los depósitos, debido al tiempo excesivo que permanecen en ellos las mercaderías de importación, produciendo congestión. Lo anterior se agrava a veces con la utilización del recinto portuario para la verificación y despacho aduanero de mercaderías transportadas por tierra, no vinculadas a la operación portuaria propiamente dicha. Otra dificultad nace del hábito de no acumular previamente las cargas de exportación, motivando a menudo la espera de los buques por la carga que llega directamente al costado de la nave en camiones. Muchas embarcaciones permanecen atracadas por largos períodos inactivas por distintas razones, entre las que se destaca la congestión producida en los depósitos. La utilización de sitios de atraque es poco eficiente y se traduce en permanencias y esperas elevadas de las naves en el puerto.

25. Las tarifas fluviales en la Cuenca del Plata difieren entre las que aplica la (FME) y las que cobra la Cámara de Armadores Fluviales de Navegación por Empuje (CAFNE), siendo estas últimas alrededor de un 5% superiores a las primeras. Existe una marcada diferencia en cuanto a la estructura y nivel de los fletes de bajada (exportaciones de Paraguay) y de subida (importaciones de Paraguay) en las tarifas de ambas entidades.

B. Transporte terrestre

26. El transporte internacional por carretera en el Paraguay se ha desarrollado en los últimos años, dando pruebas de gran elasticidad, especialmente para hacer frente a demandas extraordinarias, como ha sido la generada por las exportaciones de soja a través de Paranaguá. Hay que hacer notar que esta situación de corto y mediano plazo, en que las comercializadoras paraguayas pudieron contratar

/servicios de

servicios de transporte automotor suficiente para evacuar las cargas, coincidió con un período en que la coyuntura se presentó relativamente favorable desde el punto de vista cambiario. Esta situación puede no ser permanente.

27. El mayor inconveniente del transporte por carretera a Paranaguá son los congestionamientos propios de las estaciones de transferencia entre medios de transporte de grandes diferencias de capacidad. Los prolongados períodos que deben esperar los camiones mientras hacen cola para descargar en los silos del puerto han contribuido a elevar paulatinamente los costos para el usuario, por la inclusión de los costos de estadía de los camiones en los fletes. Aun cuando no se trata de un problema grave, el exceso de documentos diferentes que se debe tramitar para el paso de los camiones, en todo su recorrido, provoca demoras adicionales que podrían evitarse.

28. Por disposiciones de la Argentina el tránsito carretero entre el Paraguay y el Uruguay debe hacerse por Encarnación/Posadas, ingresándose al Uruguay por la localidad de Colón. Para cumplir con la imposición anterior, se utiliza preferentemente la ruta a través de Resistencia, lo que aumenta la distancia entre Asunción y Montevideo en 405 km. No obstante, la ruta más directa sería desde Posadas hacia Colón, pasando por Paso de los Libres, pero lamentablemente ella está todavía en muy mal estado en algunos tramos. El tránsito a través de la Argentina impone otras demoras que provienen de las exigencias de presentar una póliza de caución para responder por el pago eventual de los derechos de importación de las mercaderías en tránsito. Cabe agregar que su costo llega a ser a veces muy alto.

29. La infraestructura, el material rodante y de tracción y demás elementos del Ferrocarril Presidente Carlos Antonio López (FCPCAL) han cumplido sobradamente su vida útil y por lo tanto es necesario plantear su renovación para seguir contando con este tipo de servicios de transporte en el interior del país en condiciones económicas aceptables. El mayor inconveniente que sufren los exportadores paraguayos es la falta de equipo ferroviario para el transporte de sus productos, lo que se debe fundamentalmente a que los vagones de FCPCAL no son aptos para circular por las líneas de los Ferrocarriles Argentinos (FA), debiendo usarse en su totalidad material rodante de estos últimos.

30. Otro inconveniente serio del ferrocarril es su falta de acceso directo al puerto de Buenos Aires para el tráfico paraguayo, ya que el Ferrocarril General Urquiza no llega con sus vías al puerto ni tiene posibilidades físicas de hacerlo a través de intercambio con otros ferrocarriles por la diferencia de trocha. Se había habilitado un servicio de la firma Ferrovial que consistía en trasladar los vagones ferroviarios por carretera sobre plataformas especiales, pero este sistema tropezaba con las dificultades propias del congestionamiento típico de una gran metrópolis como Buenos Aires y, además, dicho servicio fue prohibido por la municipalidad de la ciudad, debido a la ocurrencia de accidentes y al exceso de peso de las plataformas cargadas con los vagones.

31. La utilización del sistema ferroviario regional para el comercio exterior del Paraguay plantea una serie de problemas en las redes ferroviarias vecinas, lo que exige una buena coordinación para su mejor solución. Por ejemplo, el tráfico ferroviario para la exportación de soja que podría canalizarse a través de la ruta Encarnación-Posadas-Paso de los Libres-Uruguaiana-Río Grande tropieza con dificultades en el transbordo que debe realizarse en Paso de los Libres/Uruguaiana por las diferencias de trochas.

C. Transporte

C. Transporte combinado y multimodal

32. En estricto sentido el Paraguay no está utilizando en la actualidad el transporte multimodal para el transporte de su comercio exterior, aunque sí se ve obligado -por su condición mediterránea- a combinar diferentes medios de transporte para realizar sus operaciones de comercio internacional. Lo anterior se debe a la inexistencia de empresarios que se encarguen de organizar las operaciones de transporte, asumiendo la responsabilidad total frente al usuario y extendiendo un documento único de transporte de origen a destino.

33. El empleo de contenedores que ha venido incrementándose en los últimos años no ha rendido todos sus frutos, precisamente por la falta de empresarios de transporte multimodal que se encarguen de consolidar las mercancías de diferentes despachos. La devolución de contenedores vacíos, en circunstancias que existe mercancía apta para ser cargada en ellos, es un ejemplo de la falta de empresarios idóneos para ofrecer este tipo de servicios de transporte.

34. Otro aspecto que dificulta la combinación de transporte y el transporte multimodal mismo es la falta de terminales interiores de carga internacional donde puedan realizarse las labores de consolidación y distribución de cargas, contándose con todos los servicios de apoyo necesarios.

D. Facilitación de los procedimientos y documentación del comercio y el transporte internacional

35. La sola enumeración de todos los procedimientos necesarios para realizar las operaciones comerciales y el transporte internacional del Paraguay, así como sus características, pone en evidencia la magnitud de la dificultad que ellos representan para el desarrollo de estas operaciones, sobre todo teniendo en cuenta el grado de eficiencia alcanzado en otros países. En este sentido, podría decirse que la estructura de los procedimientos aplicados en el comercio internacional es anticuada, persigue objetivos distintos que la promoción y facilitación de dicho comercio, y a veces contradictorios con ellos.

36. La lentitud y complejidad de los procedimientos de exportación se deben a aspectos tales como: a) multiplicidad de documentos; b) variedad de formularios; c) enorme cantidad de ejemplares exigidos; d) abundancia y complejidad de los datos requeridos; e) gran número de instituciones que intervienen; f) dispersión de las oficinas en que se efectúan los trámites.

37. En el caso de los procedimientos de importación, además de los mismos aspectos mencionados para la exportación, se debe agregar: a) complejidad y variedad de gravámenes aplicables; b) duplicidad y repetición de los sucesivos controles.

38. Sin embargo, en materia de procedimientos y documentación para el transporte internacional, el problema mayor lo constituye el tránsito por los países vecinos. Así, pues, se ha comprobado la existencia de múltiples dificultades en los procedimientos relacionados con las cargas paraguayas en tránsito por el exterior, las que varían según el medio y ruta de transporte utilizados.

39. En la ruta Asunción-Rosario-Buenos Aires, se exige a las exportaciones paraguayas, una tramitación para el tránsito terrestre lenta, costosa y compleja, y las importaciones paraguayas sufren demoras en la tramitación, en especial por las esperas de la documentación de origen y por la preparación y tramitación de la documentación de tránsito. En concreto, se trata de la exigencia del conocimiento de embarque original y de la factura comercial y la exigencia de la tramitación de los permisos de tránsito terrestre para el transporte automotor, así como la visación consular de los documentos de transporte.

40. En la ruta Asunción-Río Grande-Paranaguá-San Pablo, si bien no se exige a las exportaciones paraguayas trámites y documentos excesivos, el volumen de documentación procesada es enorme en épocas de cosecha, debido especialmente al gran fraccionamiento que exige la poca capacidad de los camiones. El tránsito para la exportación a través de territorio brasileño requiere solamente la tramitación por parte del transportista del llamado Término de Responsabilidad, que no tiene costo alguno. El número de entidades que intervienen y la cantidad de trámites requeridos para las importaciones paraguayas es innecesariamente alto. Entre los más destacables están la exigencia de liberar el conocimiento de embarque original, el gran número de ejemplares que se requieren de la guía de tránsito, así como la exigencia de una escolta para que acompañe la mercadería hasta la frontera.

41. En la ruta Asunción-Nueva Palmira-Montevideo el movimiento es muy inferior a las dos mencionadas anteriormente. Sin embargo, aún así puede afirmarse que para las exportaciones del Paraguay las operaciones de transbordo son rápidas y sencillas y no presentarían graves dificultades si el movimiento fuera mayor. Por el contrario las operaciones de transbordo indirecto para las importaciones paraguayas son complejas, lentas y están sometidas a un elevado número de exigencias en comparación con el transbordo directo. En concreto, destacan el número importante y excesivo de entidades que participan en la tramitación, el abultado número de ejemplares de cada documento, la visación consular de los documentos de transporte y, en el transporte terrestre especialmente, la exigencia de una custodia en el Uruguay para acompañar la carga hasta la frontera (que comprende viático y pasaje de regreso por avión para el funcionario de aduana, por cuenta de la carga).

42. Los despachos por vía fluvial sufren hacia Buenos Aires demoras especialmente cuando se debe realizar un transbordo indirecto por falta de medios de transporte. Esta operación es menos frecuente que la de transbordo directo (de tramitación más sencilla), ya que la estadía en puerto es sumamente elevada.

43. En el medio fluvial se han encontrado las mayores dificultades para resolver los problemas del tráfico internacional pues a pesar de su trascendencia en el área es el único que carece de un foro adecuado para el tratamiento sistemático de los mismos. El transporte por carretera puede analizar sus problemas en las reuniones de Ministros de Obras Públicas y de Transportes de los países del Cono Sur y el transporte por ferrocarril en los Grupos Zonales de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles. Por ese motivo, existen múltiples convenios y disposiciones aplicadas unilateral y bilateralmente exclusivamente para regular el transporte por agua y en particular la navegación fluvial.

44. A continuación se enumeran algunos de los problemas que se han detectado:

a) la aplicación de la misma reglamentación al transporte marítimo y el transporte fluvial, ya que las reglas que resultan adecuadas para el transporte marítimo muchas veces se transforman en un obstáculo administrativo, innecesario para el movimiento de mercancías y pasajeros por los ríos;

b) las diferencias entre los trámites administrativos exigidos por cada país ribereño agravadas por la falta de colaboración entre las administraciones nacionales y por la reticencia a concertar acuerdos multilaterales o establecer normas comunes que hagan compatibles los intereses de cada país;

c) la existencia de una regla argentina que obliga a las embarcaciones paraguayas a navegar con dos prácticos de río a bordo, uno como copiloto y el otro como inspector;

d) la aplicación en los puertos de antiguos reglamentos de trabajo que establecen un número mínimo de estibadores por bodega con un mínimo de toneladas de carga o descarga por jornada, regla que los estibadores no tienen interés en cambiar, a pesar de que se podría mejorar la productividad en forma notable aplicando las nuevas tecnologías;

e) las dificultades institucionales existentes para la utilización de las barcazas del tipo LASH en la Cuenca del Plata;

f) la aplicación de una antigua disposición uruguaya que clasifica el algodón como mercancía inflamable y exige que sea almacenado en un depósito especial, lo que hace necesario afrontar costos de almacenaje y los gastos de transbordo correspondientes. Tal disposición no se justifica en el momento actual, ya que el prensado de los fardos se hace hoy día mecánicamente y no ofrece como antaño ningún riesgo de combustión espontánea.

II. ESTABLECIMIENTO DE UN PLAN DE ACCION

A. Transporte fluvial y marítimo

45. Las diversas obras internacionales que se están llevando a cabo en el río Paraná, permitirán incorporar un nuevo tramo navegable, entre ellas, la construcción de la represa de Yacyretá entre el Paraguay y la Argentina facilitará la llegada de naves a Encarnación con un calado superior al que actualmente admite el puerto de Asunción. Se considera necesario tener en cuenta esta situación futura para la mejor planificación de la flota fluvial y de ultramar del país, con miras a lograr el máximo de beneficio de estas obras.

46. En la actualidad menos del 20% del transporte fluvial se efectúa bajo bandera paraguaya, con lo cual no solamente se pagan más de 120 millones de dólares al año a buques extranjeros sino que se está dependiendo peligrosamente de empresas foráneas para el transporte del comercio exterior. Esta dependencia de las marinas mercantes extranjeras provoca alzas indebidas de fletes en épocas de cosecha. La marina mercante nacional del Paraguay es deficitaria para atender las necesidades del país, tanto en el servicio exterior como de cabotaje y la mayoría de los barcos ha cumplido su vida útil, por lo que resulta indispensable y urgente

/estimular su

estimular su ampliación y renovación. En consecuencia, se debe acelerar la dictación de la ley de fomento de la marina mercante nacional y el reglamento de la ley de reserva de cargas, cuyos anteproyectos están actualmente en estudio, los cuales deberán contemplar disposiciones especiales para incentivar la construcción naval en el país, así como los medios de financiamiento adecuados. Mientras se pone en vigor la nueva ley de marina mercante, sería aconsejable declarar industrias estratégicas la de transporte fluvial y marítimo, así como la de astilleros para los efectos de la aplicación de la ley 550, y las autoridades monetarias y financieras deben estudiar la posibilidad de establecer líneas de crédito adecuadas para fomentar la construcción naval a mediano y largo plazo. A la vez, es necesario capacitar personal, para poder contar oportunamente con dotaciones idóneas que puedan tripular las nuevas embarcaciones.

47. Con el fin de aumentar la participación paraguaya en el transporte internacional, fluvial y marítimo, sería conveniente que el Gobierno estudiara la forma de crear incentivos para los exportadores e importadores, para que utilicen la bandera paraguaya.

48. La infraestructura portuaria del Paraguay no responde a las necesidades del país. En Asunción, el equipo para la manipulación de la carga general es obsoleto e inadecuado para hacer frente al uso creciente de contenedores. Se hace uso indebido de los depósitos de carga, pues no hay estímulo para retirar las mercaderías de importación y la de exportación se entrega al costado del buque directamente desde los camiones, en lugar de hacer acopio anticipado, teniendo que permanecer frecuentemente la nave a la espera de la carga. Para hacer frente a esta situación se considera necesario y urgente activar la puesta en marcha del plan de mejoramiento y ampliación de los puertos de Asunción y Villeta, que tiene en estudio la ANNP, y que significará una inversión superior a 45 millones de dólares.

49. Hay que destacar la conveniencia de que el Paraguay utilice todas las opciones que le permitan el acceso a los mercados internacionales, para lo cual debería aprovechar las ventajas particulares que le ofrece cada uno de los depósitos francos actuales o potenciales, es decir, los que tiene en servicio en Paranaguá, Buenos Aires y Montevideo; los que le han sido concedidos y no están siendo usados en Rosario y Antofagasta; el que le ha sido ofrecido en Nueva Palmira y Colonia por el Gobierno del Uruguay y en Santos por el Gobierno de Brasil, y el que podría obtener en Río Grande, Brasil. La ubicación del depósito franco en Buenos Aires continúa siendo deficiente de modo que obligatoriamente la mercadería de transbordo debe ser trasladada bajo custodia aduanera por camión desde o hacia el buque de ultramar, con el consiguiente recargo en los costos; y las operaciones en el depósito franco resultan a veces más caras que el flete desde Buenos Aires a Asunción. Existe un monopolio en favor del depósito franco del Paraguay en Buenos Aires establecido por la resolución 155 de la Administración General de Puertos de Argentina, dictada a pedido de la ANNP, que obliga a la canalización de las importaciones destinadas al Paraguay a través de dicho depósito franco. En Rosario aún no se ha puesto en ejecución el convenio por el cual el Gobierno de la Argentina concedió el depósito franco al Paraguay. En Montevideo, si bien el depósito franco ofrece servicios sin costo y está muy bien ubicado, falta espacio para el atraque de dos o más buques. Además, está vigente una antigua disposición que obliga a almacenar el algodón paraguayo en un depósito

fiscal, por

fiscal, por considerarlo inflamable, lo que recarga el costo de operación portuaria. En Paranaguá, el Paraguay cuenta con grandes facilidades pero en la actualidad existe el peligro de congestión durante la exportación de la soja.

50. Por consiguiente, se reconoce que es necesario obtener cuanto antes la derogación de la resolución AGP 155 dictada por las autoridades de la Argentina, a fin de que la carga destinada al Paraguay pueda ir a cualquier depósito fiscal en Buenos Aires, con lo cual se evitaría su traslado bajo custodia aduanera.

51. Respecto a Montevideo, se considera importante realizar gestiones ante la Administración Nacional de Puertos del Uruguay, para aumentar el espacio de muros destinados a buques paraguayos, mientras se completen las obras de ampliación del puerto. Además, considerar en dichas obras de ampliación la factibilidad de dedicar una plazoleta para la maniobra y almacenamiento de contenedores en tránsito hacia o desde el Paraguay. Por otra parte, se hace necesario que el Instituto de Tecnología y Normalización del Paraguay expida la certificación correspondiente que atestigüe que el algodón prensado paraguayo no es inflamable, para que la ANP del Uruguay derogue la disposición correspondiente.

52. Como conclusión, se pone de manifiesto la conveniencia de estudiar una política nacional que promueva la utilización más eficiente de los depósitos francos de acuerdo con una ordenada especialización por tipo de productos, y una reglamentación que permita optimizar su eficiencia y rebajar sus costos.

53. En especial sobre el depósito franco de Rosario, sería conveniente estudiar el costo actual de operación para las exportaciones paraguayas, a fin de determinar si en las circunstancias presentes convendría canalizar una parte del comercio internacional a través de dicho puerto.

54. El hecho de devolver vacíos la mayoría de los contenedores que llegan cargados al puerto de Asunción, significa un desembolso de cientos de miles de dólares anuales por concepto de pago de reubicación, debido a que el comercio no es suficientemente equilibrado para llenar las unidades de retorno. En efecto, dicho pago es el más alto del mundo por ese concepto (625.00 dólares por unidad) y podría evitarse porque hay numerosos productos de exportación del Paraguay que deben contenerizarse. Por lo tanto se debe estudiar la forma de promover el uso de los contenedores para los productos que exporta el Paraguay, para equilibrar la corriente de entrada y salida de contenedores y reducir así las sumas correspondientes al pago de reubicación.

55. En el puerto de Asunción, existen 7 gremios diferentes y las exigencias de algunos entorpecen la productividad, como por ejemplo las limitaciones en el número de toneladas movilizables por mano y la negativa a emplear nuevas técnicas de agrupamiento de carga (eslingas, etc.). Se considera necesario analizar la forma de racionalizar el manipuleo en los puertos para aumentar la productividad y obtener por consiguiente el máximo rendimiento de la infraestructura existente.

56. Las tarifas fluviales de bajada y de subida (exportación e importación del Paraguay) difieren en cuanto a su estructura y nivel creando la consiguiente confusión e incompreensión entre los usuarios. Por consiguiente se estima necesario establecer una conferencia de fletes fluviales, que permita racionalizar los fletes y los servicios.

B. Transporte terrestre

57. La reducida participación de las empresas paraguayas en el transporte internacional por carretera, tanto en lo que se refiere al tráfico bilateral como al que se realiza en tránsito hacia terceros países, aconseja que el Gobierno estudie un conjunto de medidas de fomento para la industria del transporte automotor, similares a aquellas que se establezcan para el transporte fluvial y marítimo, a fin de que se pueda lograr una mayor reciprocidad en la participación de las empresas paraguayas en el transporte internacional por carretera, con respecto a los países vecinos.

58. La exigencia de una póliza de caución para cada viaje en territorio argentino impone un gravamen oneroso al transporte por carretera además de las dificultades administrativas que supone la obtención de la fianza correspondiente de una institución financiera o de seguros en la Argentina. Esta enorme dificultad que afecta al transporte por carretera podría eliminarse con la aplicación del Convenio TIR u otro régimen de tránsito aduanero internacional. Al respecto, correspondería a la aduana del Paraguay realizar las gestiones necesarias para la adhesión del país al Convenio TIR o bien de las negociaciones correspondientes con sus congéneres de la Argentina, el Brasil y el Uruguay para la aplicación de un régimen de tránsito común que no imponga exigencias onerosas al transporte del país.

59. La inexistencia de una asociación que agrupe a los transportistas internacionales por carretera, ha impedido a la profesión estudiar en conjunto las dificultades que entorpecen su labor a fin de representar debidamente sus intereses ante las autoridades correspondientes. Esta situación persiste a pesar de los esfuerzos realizados por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones para fomentar la organización profesional de los transportistas. Al respecto, se estima indispensable lograr un entendimiento entre los empresarios para superar las dificultades que han impedido hasta ahora la creación de un organismo que represente los intereses comunes de la profesión.

60. La crisis energética actual hace necesario aumentar la participación del ferrocarril en el transporte internacional, orientándolo hacia el transporte de cargas masivas y de contenedores, en donde el medio tiene mayores ventajas. Para promover el transporte ferroviario por el corredor Asunción-Río de la Plata, se considera indispensable renovar a corto plazo la vía existente entre Asunción y Encarnación.

61. La ruta más apropiada para el transporte de contenedores hacia y desde ultramar es la que pasa por el Puerto de Montevideo, con el cual se inaugurará pronto una conexión ferroviaria directa desde Asunción a través del enlace de las redes de la Argentina y el Uruguay en Salto Grande. Para desarrollar el transporte de contenedores con los países de ultramar en dicha ruta, así como el tráfico regional con Buenos Aires, el ferrocarril debe actuar estrechamente coordinado con los Ferrocarriles Argentinos y con la Administración de Ferrocarriles del Estado del Uruguay y en especial, debe prepararse para hacer frente a las necesidades técnicas, institucionales y tarifarias de este tipo de tráfico.

62. Para aumentar la participación del ferrocarril en la exportación de soja, la transferencia de graneles a vagón debería realizarse fundamentalmente en Ponta Porá, Encarnación y en el futuro terminal de Cascavel. Asimismo, dada la situación de saturación existente en el puerto de Paranaguá, es necesario considerar la posibilidad de desviar parte de los transportes ferroviarios de soja al puerto de Río Grande, el cual dispone de una gran capacidad de almacenaje e instalaciones adecuadas para su transbordo, para lo cual es necesario realizar las gestiones correspondientes ante el gobierno del Brasil. Para facilitar el transporte de la soja por ferrocarril a través del Brasil es imprescindible asimismo asegurar la disponibilidad de vagones en dicho país.

63. Con el fin de favorecer la participación de empresas paraguayas en el transporte internacional, por carretera y ferrocarril, se considera conveniente estudiar la forma de crear incentivos para los exportadores e importadores, que utilicen medios de transporte de bandera paraguaya.

C. Transporte combinado y multimodal

64. Las exigencias de los mercados de los países desarrollados en el sentido de usar en forma creciente de las nuevas tecnologías de transporte y en especial los contenedores han contribuido a elevar el costo del transporte al país debido a la carencia de medios adecuados para su manipuleo y a la devolución de contenedores vacíos la cual recarga excesivamente los fletes de importación. En este sentido se considera necesario fomentar la creación de empresas de transporte multimodal capaces de organizar las operaciones completas de transporte entre el Paraguay y los mercados vecinos y de ultramar.

65. A fin de favorecer las labores de estas empresas de transporte multimodal se deberá consultar la modernización de las instalaciones portuarias y el establecimiento de un terminal interior de carga internacional en Asunción que tenga acceso por carretera y ferroviario y que cuente con facilidades aduaneras y otros servicios conexos indispensables para las operaciones de comercio exterior. Dentro de las opciones de transporte multimodal sería conveniente estudiar la factibilidad de emplear barcazas de autotransbordo para el transporte fluvial de semirremolques y contenedores entre Asunción y los puertos del Río de la Plata.

D. Facilitación de los procedimientos y documentación del comercio y el transporte internacional

66. La tarea de facilitación debe centrarse en el estudio detallado y en la revisión crítica de los documentos y procedimientos de comercio utilizados actualmente. En esa revisión crítica es preciso comprobar la utilidad de cada partida en todos los formularios empleados y ver si el usuario realmente necesita los datos consignados y a la vez identificar si hay otros formularios con los mismos datos, lo cual podría permitir la racionalización de los documentos. Sobre la base de estas revisiones críticas, se deben formular propuestas para eliminar los datos innecesarios, combinar los datos indispensables en un mínimo de documentos y armonizar los documentos con las normas internacionales tales como las utilizados en el formulario clave de las Naciones Unidas. Entre las

/medidas prácticas

medidas prácticas en relación con los procedimientos de comercio y transporte exterior, se destacó la necesidad de eliminar la visación consular de los documentos de transporte y su sustitución por un procedimiento más sencillo, más rápido y menos costoso.

67. Sería conveniente estudiar para las importaciones paraguayas, de común acuerdo con las autoridades correspondientes de los países de tránsito, la aplicación de un Sistema Integrado de Tránsito (SIT) que permita:

a) que los puertos de tránsito sean solamente un lugar de transbordo entre el medio marítimo de ultramar y el medio de enlace fluvial o terrestre;

b) reducir el tiempo de tránsito como asimismo los daños y mermas de la carga;

c) promover un aprovechamiento óptimo de los recursos físicos utilizados en el sistema de tránsito;

d) aprovechar la capacidad de almacenaje en los puertos de tránsito para racionalizar el traspaso de carga entre medios de transporte que difieren enormemente en cuanto a su capacidad unitaria y regular el flujo de abastecimiento para los importadores individuales en Paraguay;

e) dejar claramente establecida la responsabilidad que corresponda, a las naves marítimas y fluviales, a los puertos de tránsito y a los medios terrestres, por las pérdidas y mermas a fin de reducir el costo de los seguros de la carga;

f) asegurar que la carga que entre a los puertos, en tránsito al Paraguay, salga efectivamente de los países correspondientes.

III. MECANISMOS PARA LA ACCION

68. Para llevar a la práctica el plan de acción formulado es necesario crear un mecanismo formal para su ejecución. Al respecto, cabe recordar que las diferentes tareas contempladas en dicho plan son de competencia de una gran variedad de organismos diferentes, tanto del Estado como del sector privado.

69. En materia de facilitación del comercio, el Gobierno creó por decreto Nº 40.365 del 26 de junio de 1978 una comisión de estudio sobre facilitación del comercio con el cometido de realizar un inventario de los procedimientos y documentos de comercio exterior, el que puede servir de base a los trabajos de racionalización y simplificación que se debe emprender en el futuro.

70. La experiencia práctica ha demostrado la necesidad de modificar el número de representantes que integran dicha Comisión y ampliar el ámbito de sus funciones y atribuciones, de manera que abarque todos los aspectos relativos a los trámites y documentos de comercio exterior y al transporte internacional.

71. Los estudios realizados sobre los problemas de comercialización de las exportaciones del país han revelado que una de las más serias limitaciones al desarrollo del comercio exterior radica en el transporte internacional, incluyendo el tránsito aduanero a través de los países limítrofes. Al respecto, resulta indispensable contar con un organismo interministerial que preste su apoyo a los organismos encargados de establecer políticas y conducir la acción del Gobierno en materia de comercio exterior, transporte internacional, tránsito aduanero internacional y procedimientos de comercio y de transporte, y que se encargue de mantener al día toda la información que sea pertinente para apoyar las negociaciones internacionales del país en relación con tales materias.

72. El Comité de Comercio Exterior y Transporte Internacional (COCETI), que substituiría a la Comisión de Estudio sobre Facilitación del Comercio Exterior creada por Decreto N° 40 365 del 26 de junio de 1978, podría estar constituido por: representantes del Ministerio de Industria y Comercio; del Ministerio de Hacienda; del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones; del Ministerio de Agricultura y Ganadería; de la Dirección General de Aduanas, del Banco Central del Paraguay; de la Administración Nacional de Navegación y Puertos; de la Flota Mercante del Estado; del Ferrocarril Presidente Carlos Antonio López; de la Unión Industrial Paraguaya y del Centro de Despachantes de Aduanas.

73. Para asegurar su eficacia, el Comité debería tener las siguientes funciones y atribuciones:

a) proseguir los trabajos de la Comisión de Estudios sobre Facilitación del Comercio Exterior, en lo que se refiere a los trámites y procedimientos de las operaciones de comercio exterior, y formular recomendaciones para la simplificación de los mismos y para la racionalización de los documentos de acuerdo con las normas internacionales vigentes;

b) mantener actualizadas las informaciones relativas al transporte internacional en lo concerniente al movimiento de carga por los diferentes medios; tarifas de fletes fluviales, marítimos, ferroviarios, automotores y aéreos; costos de transporte hacia y desde los puertos de tránsito para los principales productos de exportación e importación y opciones de transporte para la colocación de las exportaciones paraguayas en los mercados internacionales en las mejores condiciones posibles;

c) promover el uso creciente de las nuevas tecnologías en el transporte internacional, incluida la unitarización de la carga y el estudio de las medidas para fomentar el establecimiento de empresas de transporte multimodal;

d) coordinar en forma permanente las actividades que se realicen en lo que atañe a facilitación del comercio y del transporte entre todas las entidades públicas interesadas, para lo cual toda disposición legal o reglamentaria que se proyecta dictar sobre la materia deberá ser sometida previamente a consideración del Comité para que éste exprese su opinión.

e) coordinar las políticas nacionales en materia de transporte internacional y de tránsito y oficiar como grupo técnico asesor en las negociaciones y en la formulación, elaboración y suscripción de acuerdos y convenios bilaterales o multinacionales atinentes;

f) asumir cualesquiera otras funciones tendientes al perfeccionamiento de los mecanismos operativos del comercio exterior y del transporte internacional.

74. La coordinación general de los trabajos del Comité la deberá realizar la representación del Ministerio de Industria y Comercio.

75. Para apoyar las labores del Comité se debería establecer una secretaría técnica permanente integrada por funcionarios provenientes del Centro de Promoción de las Exportaciones (CEPEX), de la Dirección General de Aduanas, del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y del Ministerio de Hacienda.

76. El Comité debería tener facultades para constituir grupos de trabajo sobre aspectos específicos de los estudios a realizar y todos los organismos del Estado requeridos por él deberían prestarle su cooperación para el mejor logro de su cometido.



Lista de participantes en la mesa redonda sobre el
transporte y el comercio exterior del Paraguay

Asunción, 15 al 17 de junio de 1981

Sr. FERNANDO AGUILERA FIGUERA
Empresa Ntra. Señora de la Asunción

Lic. LEONOR ALLEGRETTI ROJAS
Ministerio de Hacienda

Dr. ARNULFO AMARILLA
Centro de Promoción de las Exportaciones del Ministerio de Industria
y Comercio

Lic. JULIO CESAR AQUINO D.
Banco Nacional de Fomento

Dr. ISIDORO ARANDA
Transmarco S.A.

Sr. JUSTO PASTOR BENITEZ HERRY
El Centauro S.A.

Dr. JORGE BENITEZ SAMANIEGO
FEPRINCO

Lic. JUAN JOSE BUSTO
Flota Mercante del Estado

Arq. FERNANDO R. CABRAL
Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

Dra. GERARDA M. CENTURION
Ministerio de Industria y Comercio

Dr. FERNANDO CONSTANTINI
Ministerio de Industria y Comercio

Dr. EMIGDIO DUARTE SOSTOA
Flota Mercante del Estado

Dr. RAUL ESTIGARRIBIA
Centro de Promoción de las Exportaciones del Ministerio de Industria
y Comercio

Sr. VIDAL FLOR JARA
FEPRINCO

Dr. JOSE D. FRANCO
Centro de Promoción de las Exportaciones del Ministerio de Industria
y Comercio

Sr. RICARDO FUSTAGNO F.
Empresa Ntra. Señora de la Asunción

Dr. RIGOBERTO GAUTO
Ministerio de Industria y Comercio

Dr. JUSTO C. GONZALEZ O.
Banco Central del Paraguay

Sr. AGUSTIN ALBERTO LAVERAN
Fabrimet S.A.

Dr. AMADO MARTINEZ
Centro de Promoción de las Exportaciones del Ministerio de Industria
y Comercio

Dr. JUAN ANDRES MENDIETA
Centro de Promoción de las Exportaciones del Ministerio de Industria
y Comercio

Sr. ALBERTO MORETUZZO
Fabrimet Naval S.A.

Dr. WILDO NETTO MACIEL
Ferrocarri Central del Paraguay

Sr. JESUS MARIA ODDONE SARUBBI
Empresa Ntra. Señora de la Asunción

Sr. RAUL H. PAATS
Transporte Individual

Lic. RUBEN H. PEREZ R.
Dirección General de Aduanas

Sr. LUIS MIGUEL PEREZ SOLER
El Centauro S.A.

Sr. RAUL S. PRONO
Flumar Paraguaya S.A.

Ing. Agr. VIRGILIO ROLON
Ministerio de Agricultura y Ganadería

Dra. BLANCA ROMERO
Centro de Promoción de las Exportaciones del Ministerio de Industria
y Comercio

Sr. ALBERTO RICARDO
Trans-Paraguay S.R.L.

Lic. CELESTINO SANABRIA
Dirección General de Aduanas

Tte. de Fragata JUAN B. TORRES
Marina Mercante Nacional

Dr. SEGUNDO UDAGAWA
Centro de Promoción de las Exportaciones del Ministerio de Industria
y Comercio

Lic. GERARDO VASQUEZ
Administración Nacional de Navegación y Puertos

BIBLIOTECA
CEPAL

02841:INT_002_T

CLI