

24 FEB 92

SCN: 7386-1

A 196 cop.2

Stacks

Facilitación del comercio y el tran...

NACIONES UNIDAS

United Nations Library Geneva



0 120 812

CEPAL

FACILITACION DEL COMERCIO Y EL TRANSPORTE EN AMERICA LATINA Y EL CARIBE

PREPARADO POR LA SECRETARÍA DE LA COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL)

Año XVI - N° 93 Enero de 1992

XVIII REUNION DE MINISTROS DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE DE LOS PAISES DEL CONO SUR

El 22 de noviembre de 1991, se celebró en la sede de la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC), Lima, Perú, la Décimoctava Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur. Participaron los representantes de las delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. Asimismo, asistieron como invitados especiales los señores ministros de Colombia, Ecuador y Venezuela y como observadores, representantes de la Asociación de Empresas Estatales de Telecomunicaciones (ASETA), Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carreteras (ALATAC), el Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), la Corporación Andina de Fomento (CAF), Federación Interamericana de Empresas de Seguros (FIDES), Instituto para la Integración de América Latina (INTAL), Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC), la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Unión de Transportistas Internacionales (UTI).

Entre los diversos acuerdos logrados en la Reunión, se destacan a continuación los siguientes:

Ampliación del Foro de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur

- Impulsar la ampliación y coordinación del Foro de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur con otros Foros de Ministros de América del Sur;
- Convocar a la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur en el plazo de un año para tratar una agenda de temas sustantivos que deberá incluir, a lo menos: aspectos estratégicos de la política de transporte y transporte multimodal, así como la aprobación de la reglamentación del funcionamiento del nuevo foro;
- Sobre la base del decisivo incremento de la eficacia y agilidad de los foros existentes para el tratamiento y resolución de los problemas del transporte terrestre, marítimo-portuario y aéreo, modificar el carácter de las futuras Reuniones de Ministros, a fin de que ellos puedan cubrir preferentemente los aspectos estratégicos y sustanciales de los diferentes modos de transporte, los grandes temas de la creciente liberalización en las relaciones económicas entre nuestros países y su impacto en el comercio y el turismo y, por ende, en los transportes, así como una definición de la estrategia común frente a los desafíos y problemas concretos que plantean los nuevos escenarios internacionales y la creciente inte-

gración de nuestros países al cambiante mercado mundial;

- La agenda de las futuras reuniones de ministros deberá incluir, a lo menos, los problemas globales de la liberalización del transporte entre nuestros países, como también los problemas de orden estratégico o de políticas en las áreas del transporte terrestre, marítimo-portuario y aéreo, recogiendo los productos o resultados de cada uno de los foros específicos en que se traten y acuerden los temas sectoriales. A tales reuniones los ministros podrán hacerse acompañar de sus asesores sectoriales;
- Las reuniones sectoriales en los foros existentes para cada uno de ellos, deberán elevar, en los casos necesarios, su capacidad de decisión y efectividad, a fin de incrementar su eficacia y de evitar que las reuniones de ministros se vean obstaculizadas por la discusión de problemas demasiado específicos y que deben ser resueltos en los niveles correspondientes de acuerdo a su envergadura.

Políticas de transporte multimodal (coordinación subregional)

- Adoptar medidas subregionales de coordinación que permitan la integración de políticas de transportes comunes en todos los países miembros armonizando un sistema único para la movilización del comercio internacional. Asimismo, se aceptó el ofrecimiento de Bolivia de poner a disposición de los países del Cono Sur, la experiencia generada en la designación efectuada en la V Reunión de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena (Res.V.90), para la organización de seminarios, cursos y estudios orientados a la implementación de este sistema de transporte, solicitando a la ALADI, y a la CEPAL, brindar la colaboración técnica y económica para el desarrollo de los mismos temas.

Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional y las Normas sobre la Responsabilidad Civil del Porteador Terrestre

- Proponer a los gobiernos miembros la realización de los trámites legales y administrativos correspondientes, para la pronta ratificación del Convenio sobre el Contrato del Transporte Terrestre Internacional y las Normas sobre la Responsabilidad Civil del Porteador Terrestre (CRT), mediante la suscripción de un Acuerdo de Alcance Parcial al amparo del Tratado de Montevideo de 1980, o en subsidio, por el procedimiento establecido en las respectivas legislaciones internas.

Seguro de Responsabilidad Civil del Automovilista Carretero en Viajes Internacionales

- Declarar obligatorio la contratación de un seguro que cubra la responsabilidad civil del automovilista particular en viaje internacional;

solicitar a la ALADI que proceda según lo expresado, profundizándose el estudio de la póliza obligatoria, cuyo anteproyecto deberá ser considerado por los expertos en la próxima reunión preparatoria.

Uniformización de las diferentes reglamentaciones de tránsito de los países del Cono Sur

- Aprobar el Convenio sobre Reglamentación Básica Unificada de Tránsito de los Países del Cono Sur. Realizar los trámites legales y administrativos correspondientes para la pronta ratificación del Convenio por los respectivos países miembros, mediante la suscripción de un Acuerdo de Alcance Parcial al amparo del Tratado de Montevideo de 1980, o en subsidio por el procedimiento establecido en las respectivas legislaciones internas.

Eliminación de exigencias aduaneras para vehículos

- Acordar que la autorización emitida por la Autoridad de Transporte del país de origen de la empresa (tratándose de permisos originarios), o de la otra parte (en casos de permisos complementarios), tanto para vehículos de transporte de carga o de pasajeros deberá presentarse únicamente ante la Aduana del país de partida, no exigiéndose la inscripción ante la Aduana del país de origen.

Conocimiento-Carta de Porte Internacional-TIF/Declaración de Tránsito Aduanero-DTA

- Adoptar el formulario TIF/DTA Conocimiento-Carta de Porte Internacional-TIF/Declaración de Tránsito Aduanero-DTA y las notas explicativas para su uso. Este formulario será de aplicación para todo el transporte internacional por ferrocarril, que se realice en las condiciones del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional terrestre de ALADI y entrará en vigencia a partir del 1° de Junio de 1992.

Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA)

- Aprobar el formulario (bilingüe Español-Portugués) Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA). Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay se comprometen a aceptar los formularios MIC y DTA aprobados en el marco de la Decisión 257 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena para las mercancías y unidades de transporte procedentes de Bolivia y Perú con los alcances del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre, una vez que el formulario MIC/DTA aprobado en este Acuerdo sea puesto en vigencia por Bolivia y Perú.

Tarifas en dólares para el tráfico internacional de cargas por ferrocarril

- Recomendar que las empresas ferroviarias adopten tarifas expresadas en dólares esta-

dounidense (en la medida que las disposiciones de cada país lo permitan), para aplicar al transporte internacional de mercancías por ferrocarril. Las citadas empresas procurarán

concretar ante los cargadores, una oferta integrada de servicios en las que, los fletes se expresen en dicha moneda, entre el origen y el destino de las cargas.

VI REUNION DE MINISTROS DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS DE LOS PAISES MIEMBROS DEL ACUERDO DE CARTAGENA

Entre el 21 y el 22 de noviembre de 1991, se llevó a cabo la Sexta Reunión de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, en la sede de Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC), Lima, Perú, que contó con la participación de los representantes de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Asimismo asistieron en calidad de invitados especiales los representantes de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, además de representantes de diversas instituciones vinculadas con el sector de transporte y comunicaciones.

Entre las diversas resoluciones aprobadas en esa oportunidad, se destacan a continuación las siguientes:

Competitividad en los servicios portuarios

- Encomendar a la JUNAC que realice un estudio tendiente a promover el desarrollo de sistemas de intercambio electrónico de datos en los países miembros, de modo tal que les permita armonizar y mejorar la utilización de la información y la prestación de servicios portuarios. Para tal efecto se deberá tener en cuenta aquellos sistemas que en la actualidad se encuentran normalizados a nivel internacional;
- Encomendar a la JUNAC que refuerce la labor que viene adelantando sobre la armonización y simplificación de procedimientos y documentos aduaneros y otros controles de tipo sanitarios, policiales, etc.;
- Encomendar a la JUNAC que promueva el intercambio de experiencias en materia portuaria entre los países miembros y con terce-

ros países a través de seminarios y otros foros tales como el Primer Coloquio Portuario Andino que se realizó entre el 16 y el 18 de octubre del presente en la sede de la JUNAC.

Libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y políticas para el desarrollo de la marina mercante del grupo andino

- Encomendar a la Comisión del Acuerdo de Cartagena la aprobación en su próxima sesión, del proyecto de decisión sobre Libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y políticas para el desarrollo de la marina mercante del grupo andino, previa definición de las alternativas planteadas con anterioridad en el Artículo Primero, referente a la inclusión o exclusión de los hidrocarburos.

El transporte marítimo ante los procesos de apertura y liberalización

- Recomendar a la JUNAC que, una vez aprobada la decisión anteriormente mencionada, ponga en conocimiento de la Comunidad Económica Europea, la División de Transporte Marítimo de la UNCTAD, el GATT y otros organismos internacionales, para su difusión entre los países miembros, instando a observar un esquema común de libre competitividad del transporte marítimo, sin restricciones, ni subvenciones, que permita una justa y equilibrada participación de los transportistas marítimos en el comercio internacional.

Apoyo al transporte multimodal en la región

- Recomendar la adopción de una norma que regule el transporte multimodal, teniendo como base el documento de trabajo elaborado por la JUNAC y discutido con expertos de los países de la subregión andina, de los organismos internacionales y con la participación de los representantes de los países del Cono Sur, como invitados especiales;
- Solicitar a la JUNAC la creación de un ambiente propicio que permita el análisis conjunto y la concertación de criterios con los países del Cono Sur y organismos internacionales que vienen adelantando estudios en la materia, tales como la ALADI, la CEPAL y la UNCTAD, tendientes al desarrollo e implantación del transporte multimodal como factor de inserción de la región latinoamericana en la economía mundial.

Apoyo a la integración regional en materia de transportes, comunicaciones y obras públicas

- Recomendar a la JUNAC e instruir a los diversos foros andinos creados en el marco del Acuerdo de Cartagena en los campos de transporte, comunicaciones, obras públicas y de facilitación del comercio y el transporte que adopten las medidas necesarias para propiciar un continuo intercambio de experiencias entre los países de la región con el objeto de promover la progresiva compatibilización de las políticas sectoriales, aprovechando las experiencias y avances registrados en la región.

REUNION INAUGURAL DE MINISTROS DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS DE AMERICA DEL SUR

El 23 de noviembre de 1991, en la ciudad de Lima, Perú, con motivo de celebrarse la VI Reunión de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de los Países del Acuerdo de Cartagena y la XVIII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes del Cono Sur y convocados por el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones del Perú, se reunieron en la sede de la JUNAC los señores ministros y representantes de ministros de transportes, comunicaciones y obras públicas de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, constituyéndose en la Reunión Inaugural de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur. Al término de la citada Reunión, los ministros de los 10 países sudamericanos aprobaron tres resoluciones y la Declaración de Lima, las que se transcriben a continuación:

Resolución N° 1

Creación de las Reuniones de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur e invitación a Guyana y Surinam

Crear, a partir de la fecha, la Reunión de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, como foro de concertación de las políticas de transportes, comu-

nicaciones y obras públicas; designar, por el período de un año, como presidente de la misma, al señor Ministro de Transportes y Comunicaciones del Perú; encargar a la presidencia de la Reunión de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, que invite a los Ministros de Guyana y Surinam, responsables de dicho sector, para que se incorporen como miembros de este foro.

Resolución N° 2

Identificación de proyectos de integración binacionales y multinacionales de transportes de América del Sur

- Encomendar a la presidencia de la citada reunión, la elaboración de un inventario de proyectos de infraestructura vial de prioridad regional, para el logro de la integración física regional, comprometiéndose los países a remitir, antes del 15 de febrero de 1992, la información necesaria para cumplir con este objetivo.
- Realizar una Reunión Extraordinaria de Ministros en el primer trimestre de 1992, en Santiago de Chile, con el objeto de tomar decisiones sobre la base del inventario de proyectos prioritizados.

Resolución N° 3

Acciones iniciales encomendadas a la presidencia de la Reunión de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur

- Encomendar a la presidencia de la citada reunión, la ejecución de siguientes acciones prioritarias:

a) La elaboración de un proyecto de reglamento de las Reuniones de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur;

b) La evaluación de los mecanismos institucionales y operativos de las Reuniones de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, y de Obras Públicas y Transportes del Cono Sur, precisando los ámbitos de coincidencia y de divergencias que pudieran existir;

c) La convocatoria a una Reunión Extraordinaria de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, para el primer trimestre de 1992, a realizarse en Santiago, Chile, con el objeto de analizar y adoptar decisiones con relación a los temas anteriores;

d) La elaboración del temario de la agenda y la preparación de la documentación necesaria para la I Reunión de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, a celebrarse el último trimestre de 1992, en Uruguay.

DECLARACION DE LIMA

Los Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, reunidos en Lima, Perú, el 23 de noviembre de 1991, en ocasión de constituir el foro Reunión de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, declaramos nuestra disposición a dar pleno respaldo a un conjunto de lineamientos estratégicos que orienten nuestras futuras reuniones, y, de esta manera, nos comprometemos a trabajar coordinadamente en función de objetivos comunes, dirigidos a desarrollar una creciente integración entre los países miembros.

En esta Reunión inaugural, los Ministros reconocieron que en el mundo se están produciendo profundas transformaciones en todas las áreas de la economía y en el comercio internacional, las cuales abren interesantes perspectivas para incrementar la inserción de nuestras economías en los mercados del mundo, lo cual requiere, a su vez, un sustancial incremento de la productividad y eficiencia económica de nuestros países.

En ese contexto, el transporte constituye un componente esencial del desarrollo y de la expansión del comercio y turismo de todos los países miembros, por lo que las políticas y las estrategias nacionales sobre la materia deben necesariamente acompañar los cambios que se verifican en respuesta a las exigencias actuales, atendiendo especialmente a las consecuencias derivadas de los impactos sobre la preservación del medio ambiente y la conservación de los recursos naturales energéticos.

En consecuencia, una acción concertada entre los países de América del Sur creará mejores perspectivas para alcanzar los objetivos globales y sectoriales que nuestros gobiernos se han propuesto, teniendo en cuenta que las nuevas realidades del transporte internacional exigen una concepción global del sistema, abarcando todos los modos y formas de prestación de este servicio.

Asimismo, teniendo presente la importante experiencia recogida a nivel subregional, y comprometidos con el firme propósito de adoptar medidas que contribuyan de manera efectiva a la integración de los países de América del Sur, declaramos prioritarios los siguientes temas:

I. Mejoramiento de la competitividad del transporte

Es imprescindible que exista un marco institucional que permita que las decisiones sobre las operaciones de transporte se adopten con criterios de eficacia en un ambiente de competencia en el que corresponde un rol fundamental al sector privado. En ese contexto, las empresas de transporte deberán ser un poderoso apoyo a nuestra reestructuración económica.

En relación al transporte acuático, se debe propender a que las empresas navieras de América del Sur cuenten con condiciones de libertad de acceso y facilidades para mejorar su competitividad, respetando la debida reciprocidad.

En cuanto al transporte multimodal, se propenderá a la compatibilización de normas a nivel regional y con el resto del mundo. Asimismo, se promoverá la asistencia técnica en las áreas que lo requieren y una estrecha colaboración entre los sectores público y privado.

En cuanto al transporte terrestre, es necesario fomentar e impulsar la liberalización y facilitación del transporte de carga y pasajeros, con la finalidad de ampliar y flexibilizar la oferta de este servicio.

En el transporte aéreo, debe tenderse hacia la ampliación de las libertades de tráfico en toda América del Sur, con la finalidad de que las empresas de la región tengan posibilidades de operar y competir, en base al principio de reciprocidad, promoviendo la diversificación de rutas, el mejoramiento de servicios y la reducción de costos, en la medida que lo permitan las condiciones de cada país.

Es necesario propender a la incorporación de nuevas tecnologías en los sistemas de transporte, en el contexto de una modernización empresarial del sector.

II. Compatibilización e integración de los sistemas de transporte

La facilitación del comercio exige que se racionalicen y armonicen los procedimientos utilizados por los países miembros para las operaciones de comercio y de transportes, en todos sus modos. Por ello, los siguientes propósitos serán perseguidos en breve plazo:

de 500 millones de dólares para la administración de proyectos, en beneficio de las siguientes áreas y actividades:

- educación, investigación científica y tecnológica, formación y especialización profesional;
- programas de desarrollo agrícola y rural;
- programas de salud pública;
- inversiones en desarrollo urbano, conservación, restauración y aprovechamiento económico del patrimonio cultural y desarrollo turístico;
- inversiones en infraestructura de comunicaciones y telecomunicaciones;

Con el fin de fomentar la integración regional latinoamericana, así como facilitar los intercambios económicos y comerciales de los países de la región, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles han considerado que:

- 1992 es una fecha importante para el ferrocarril español, ya que podrá contar desde ese momento con la primera línea en servicio de

A. Liberalización de los mercados de transporte:

La integración efectiva de los países miembros hace necesario propender a la articulación más estrecha de los sistemas de transporte, avanzando en la creación de un mercado de transporte terrestre, acuático y aéreo, crecientemente integrado y abierto donde las empresas tanto públicas como privadas puedan participar en igualdad de condiciones, reduciendo trámites y exigencias burocráticas que obstaculizan la necesaria agilidad y flexibilidad de la oferta de transporte en sus diferentes modos;

B. Armonización de políticas y normas:

Es necesario impulsar una creciente compatibilización de las políticas, reglamentos y procedimientos, con el fin de agilizar el movimiento de vehículos, mercancías y personas entre los países de América del Sur así como a reducir los costos del transporte.

III. Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura

Siendo la integración física de América del Sur uno de los grandes retos a enfrentar para acelerar el proceso integrador, expresamos nuestra decidida voluntad de aportar los recursos técnicos y financieros para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura física y un radical incremento en la eficiencia de su gestión y uso, promoviendo una activa participación de los usuarios y del sector privado.

IV. Integración en comunicaciones

Reconociendo que un real proceso de integración requiere de un sistema eficiente de comunicaciones, nos proponemos elevar el tema de las comunicaciones a la máxima jerarquía de nuestras decisiones. Para ello es necesario avanzar hacia la integración de los sistemas comunicacionales, que haga posible un intercambio más fluido de la información escrita, video, voz y datos.

PROGRAMA DE INTEGRACION FERROVIARIA PARA AMERICA LATINA PROYECTO LIBERTADORES

El Programa de integración ferroviaria para América Latina, también conocido como el Proyecto Libertadores, ha sido organizado en el marco del programa Quinto Centenario del Encuentro de Dos Mundos del Gobierno de España. Este Programa trata de convertir el año 1992 y los 500 años del descubrimiento de América en factor de impulso de actuaciones que superen la celebración meramente ceremonial. Por ello se consideró necesario crear un instrumento orientado a apoyar el progreso económico de América Latina.

Acuerdo del Gobierno de España con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

La conciencia de la necesidad de crear dicho instrumento impulsó al Gobierno de España a suscribir con el BID, un convenio Fondo del V Centenario, aprobado por el directorio del citado Banco, el 8 de marzo de 1989 destinado a la financiación de proyectos que respondan a las necesidades básicas de los países de América Latina. Con la firma de ese convenio el Gobierno de España puso a disposición del BID la suma

Alta Velocidad entre Madrid y Sevilla, lo que abre un nuevo futuro al ferrocarril en España, con oportunidades destacadas de desarrollo tecnológico y cooperación internacional;

- la especial sensibilidad existente en España hacia los países latinoamericanos y las estrechas relaciones logradas en materia ferroviaria, hacen deseable aprovechar las oportunidades que brindan los instrumentos creados en el marco del V Centenario para materializar la colaboración con los ferrocarriles de dichos países.

Los ferrocarriles internacionales de Sudamérica

Todos los países de América Latina tienen ferrocarril, sin embargo hay grandes diferencias en cuanto a su longitud, antigüedad, servicios e importancia como medio de transporte dentro de cada país. Además, algunos de estos ferrocarriles tienen carácter netamente nacional en Colombia, Ecuador y Venezuela, ya que no enlazan con las respectivas redes ferroviarias de los países vecinos.

No obstante, los siete países del Cono Sur (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay) tienen sus redes ferroviarias interconectadas. Por consiguiente, teniendo en cuenta que el carácter que se desea dar al Proyecto Libertadores es de integración ferroviaria regional, el alcance de este proyecto se limita a las redes ferroviarias de los países del Cono Sur.

Utilización de la infraestructura existente

La orografía existente en la región constituye en algunas oportunidades una importante barrera física que dificulta las interconexiones ferroviarias, como por ejemplo la Cordillera de Los Andes, el Altiplano, los grandes ríos Paraná, Paraguay y Uruguay, entre otros. Asimismo, se verifican diferencias técnicas en los ferrocarriles de los respectivos países, e incluso en algunos casos dentro de un mismo país, siendo la más destacada las diferencias de ancho de vía (trocha). De los seis anchos de vías distintos existentes en los países del Cono Sur, afortunadamente los anchos fundamentales son solamente tres: 1 000 mm, 1 435 mm y 1 676 mm.

Sin embargo, en líneas generales se puede decir que todos los problemas existentes tienen su solución técnica correspondiente y que dichas soluciones se pueden abordar en algunas oportunidades mediante la realización de inversiones relativamente pequeñas, sobre todo si se considera la infraestructura ferroviaria existente en la actualidad y la demanda potencial de transporte ferroviario.

El proceso de selección y definición del proyecto de inversión han sido definidos y propuestos desde los países latinoamericanos, de acuerdo con sus necesidades, posibilidades y

estrategias, con amplia participación de todos los afectados, y especialmente de los organismos regionales como la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y el Instituto de Integración para América Latina (INTAL). Se espera con ello asegurar la validez de la propuesta, prioritaria en un ámbito de desarrollo e integración regional, con beneficios generalizados para los países de la región. Además, se debe tener presente que el Proyecto responde no sólo a las solicitudes efectuadas por las administraciones ferroviarias, sino que también aquellas de las Reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur, y los organismos regionales e internacionales de integración y desarrollo.

Objetivos del Proyecto Libertadores

El objetivo general del Proyecto es hacer posible la operación comercial, en forma eficiente, de la red ferroviaria internacional existente en América del Sur, integrando y enlazando realmente Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, mediante una red de prácticamente 16 000 kilómetros, que conecta los grandes núcleos de desarrollo y algunas áreas del interior que se deben potenciar. Como objetivos específicos de mayor importancia que se han considerado de mayor relevancia, por el momento están:

- Eliminar las carencias puntuales de infraestructura;
- Desarrollar sistemas intermodales;
- Eliminar las carencias de comunicaciones;
- Promover la cooperación bilateral y multilateral (administrativa, comercial, aduanera);

- Fomentar la acción empresarial para la oferta integrada de servicios.

Corredores seleccionados

1) Corredor Transcontinental Altiplánico: Abarca desde el Puerto de Matarani, en Perú, hasta el Puerto de Buenos Aires, en Argentina, a lo largo de una línea de 3 400 km.

2) Corredor Transcontinental Central: Contempla tres alternativas entre Maratani, Arica y Antofagasta, sobre el Pacífico, a través de Salta en Argentina o Cochabamba en Bolivia, hacia So Paulo y Santos en Brasil;

i) Matarani o Arica - Cochabamba - Santa Cruz - Corumbá - Santos (3 891 km) o

ii) Antofagasta - Salta - Santa Cruz - Corumbá - Santos (4 190 km) o

iii) Antofagasta - Cochabamba - Santa Cruz - Corumbá - Santos (4 607 km).

3) Corredor Transandino Central: Complementa los dos corredores anteriores, entre Santiago/Valparaíso y Buenos Aires, a través del Paso de Las Cuevas, con un túnel de 3 170 m a 3 192 m de altitud. En total establece una ruta de 1 450 km entre el Pacífico y el Atlántico, siendo por consiguiente la ruta transversal operativa más corta entre ambos océanos.

4) Corredor Atlántico: Establecido entre Buenos Aires y Río de Janeiro. Aprovecha las largas distancias favorables al ferrocarril entre los centros primarios de Buenos Aires y So Paulo (2 840 km), su zona de influencia y la aceleración del desarrollo de centros intermedios.

NACIONES UNIDAS

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Comisión Económica para América Latina y el Caribe
División de Transporte y Comunicaciones

Facsimile: 2080252-2081946, Télex: 340295 (UNSTGO CK), 240077 (UNSGO CL)
Casilla 179-D
Santiago de Chile

IMPRESOS
VIA AEREA