









NACIONES UNIDAS



CEPAL

Año X - N° 61
Enero-febrero 1986

BOLETIN PREPARADO
POR LA SECRETARIA DE LA
COMISION ECONOMICA
PARA AMERICA LATINA
Y EL CARIBE
(CEPAL)

**Facilitación
del Comercio
y el
Transporte
en
América
Latina
y el Caribe**

SELA PONE EN MARCHA LA COLTRAM

Como se informó en el *Boletín FAL* N° 60, de noviembre-diciembre de 1985, el Consejo Latinoamericano en su XI reunión aprobó la Resolución 228 que adopta la Estrategia Latinoamericana de Transporte Marítimo y crea la Comisión Latinoamericana de Transporte Marítimo (COLTRAM), e instruyó a la Secretaría Permanente del SELA para que convocara a los Estados Miembros a la reunión de constitución de la COLTRAM.

Esta reunión se efectuó en Caracas, Venezuela, del 19 al 21 de febrero de 1986 y en ella se suscribió el acta de constitución por los representantes de Argentina, Brasil, Costa Rica, Cuba, Estados Unidos Mexicanos, Nicaragua, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

Entre los considerandos de dicho instrumento se establece: "que el Transporte Marítimo, tanto en sí mismo como por su estrecha vinculación con el comercio exterior de los Estados Miembros del SELA, constituye un sector estratégico para las economías de la región y, en consecuencia, su desarrollo conjunto e integral es un factor indispensable para el fortalecimiento de la Seguridad Económica Regional" y "que la complejidad e importancia de los aspectos comprendidos en la problemática del transporte marítimo requiere por parte de los Estados Miembros, proceder con urgencia a la efectiva instrumentación de la Estrategia Latinoamericana en la materia, adoptada en el marco del SELA, mediante el curso de acción integral y permanente".

Los representantes de los Estados Miembros acordaron: constituir, en el marco del SELA, la Comisión Latinoamericana de Transporte Marítimo (COLTRAM) como un foro técnico permanente, con los siguientes objetivos generales: "a) contribuir a alcanzar la Seguridad Económica Regional; b) llevar a cabo periódicamente un examen integral del transporte marítimo y asuntos conexos en América Latina y el Caribe, identificar los problemas que lo afectan —en particular los relativos a fletes, tecnología, adecuación del servicio, legislaciones y prácticas restrictivas— y propiciar las acciones necesarias para su solución; c) impulsar el mejoramiento y desarrollo de las marinas mercantes nacionales de los Estados participantes; d) estimular y coordinar las actividades

de cooperación en materia de transporte marítimo entre los Estados participantes; e) promover la mejora sustancial de los servicios marítimos intrarregionales; f) promover una participación creciente y equitativa de los países latinoamericanos en el transporte mundial, en particular el relacionado con sus exportaciones e importaciones, y g) propiciar la adopción de posiciones conjuntas entre los Estados participantes, tanto para hacer frente a las disposiciones y prácticas restrictivas y discriminatorias que apliquen países industrializados, conferencias marítimas, líneas no conferenciadas o empresas transnacionales, así como para otras negociaciones internacionales".

Para alcanzar sus objetivos, la COLTRAM cumplirá, entre otras, las siguientes funciones: recopilar y difundir información disponible sobre la problemática global del sector, promover y coordinar estudios, programas, proyectos y acciones de cooperación regional, incluyendo entrenamiento y capacitación, actuar como organismo de consulta y coordinación para la adopción de posiciones y estrategias comunes sobre temas vinculados al sector ante terceros países, agrupaciones de países y en organismos y foros internacionales, y promover acciones encaminadas al fortalecimiento de los organismos regionales o subregionales y de las asociaciones empresariales latinoamericanas del sector.

La representación del Estado participante que ocupe la presidencia ejercerá asimismo la representación de la COLTRAM y desempeñará las funciones de Secretaría *pro-tempore*. En esta oportunidad, se encomendó a Venezuela dichas misiones, mientras se establece una Secretaría General de la Comisión y se designa una sede permanente. Son Estados participantes fundadores, aparte de los diez que firmaron el acta de constitución el 21 de febrero, los que la suscriban antes del 7 de abril de 1986, a partir de cuya fecha queda abierta a la adhesión de los Estados Miembros del Sistema Económico Latinoamericano.

La creación de un foro permanente de cooperación regional sobre transporte marítimo representa un paso importante para el estudio y solución de los problemas que afectan al sector y merece el apoyo general de las naciones de América Latina y el Caribe.

JORNADAS DE INTEGRACION ARGENTINO-CHILENA

Entre los días 19 y 22 de marzo de 1985 se celebrarán en Valparaíso, Chile, las Primeras Jornadas Académico-Empresariales de Integración Argentino-Chilena, organizadas por la Universidad Católica de Valparaíso y el Instituto de Economía y Organización de Mendoza (INTECO), con el patrocinio de la CEPAL, las Universidades Nacional y Católica de Cuyo y el Honorable Consejo de Rectores de las universidades chilenas.

Los objetivos generales de este encuentro son: 1) asumir como universidades el estudio del Tratado de Paz y Amistad entre las Repúblicas de Argentina y Chile, a fin de difundir, con rigor académico, sus alcances y perspectivas, 2) analizar la realidad multidimensional de la integración bilateral, centrando el enfoque en los aspectos políticos, jurídicos, económicos, comerciales y tecnológicos del proceso de concertación entre las regiones de

Cuyo de Argentina y V de Chile, y 3) abrir canales de investigación al servicio del proceso de integración binacional procurando, en tal sentido, una cooperación permanente entre entidades académicas de Cuyo y la Universidad Católica de Valparaíso.

Entre los objetivos específicos se han señalado: a) clarificar los alcances políticos y jurídicos del proceso de integración, en la perspectiva de una comunidad internacional dinámica e interdependiente, que se asoma al siglo XXI; b) revisar sectorialmente la concertación económica interregional, realizando un catastro de las potencialidades y detectando los problemas existentes y las

alternativas probables de solución; c) analizar los aspectos institucionales del acercamiento económico, a fin de evaluar la normativa existente y marcar las necesidades de adecuación a la realidad en estudio; d) estudiar las bases para la implementación de estrategias empresariales conjuntas, entregando a las fuerzas vivas de ambos países elementos de juicio objetivos para encaminar su accionar concreto, y e) identificar las áreas en que entidades académicas y de investigación de ambos países puedan incursionar en forma permanente, para coordinar y concretar sus esfuerzos de investigación, manteniendo una constante retroalimentación con el sector empresarial.

CONDICIONES DE MATRICULACION DE NAVES

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre condiciones de matriculación de naves, acerca de la cual se dió amplia información en el *Boletín FAL* N° 58, de julio-agosto de 1985, celebró su cuarta y última reunión del 20 de enero al 7 de febrero de 1986 en la sede de la UNCTAD en Ginebra.

En sus tres reuniones anteriores, celebradas en julio-agosto de 1984, enero-febrero de 1985 y julio de 1985, la Conferencia había logrado acuerdos sobre aspectos básicos, como los relacionados con administración marítima, control de las naves, identificación del propietario, contabilidad, dotación de las naves y propiedad de los buques.

CONVENIO DE FACILITACION JUNAC/COLOMBIA

Con fecha 4 de febrero de 1986 se ha suscrito entre la Junta del Acuerdo de Cartagena y el Gobierno de Colombia un acuerdo de cooperación para la adecuación, racionalización y facilitación del servicio de transporte internacional por carretera.

El convenio se basa en el propósito compartido por los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena de impulsar, en el marco de integración subregional andina, el desarrollo económico y social de sus zonas fronterizas, transformándolas en polos de crecimiento común a través de acciones concertadas en los sectores de la infraestructura física, producción, comercio, servicios de transporte y comunicaciones. Por el citado instrumento, la JUNAC apoyará la suscripción y aplicación de convenios bilaterales para el transporte internacional de carga y pasajeros entre los Países Miembros; apoyará la creación y operación de Centros Nacionales de Frontera (CENAF), con el propósito de dar respuesta a los problemas que confronta el tránsito fronterizo, adoptando las medidas pertinentes para lograr en los puntos obligatorios de cruce de frontera la centralización de los servicios gubernamentales que intervienen en el control, inspección y fiscalización del transporte internacional por carretera; promoverá la racionalización de los procedimientos y la unificación de los documentos de

En lo que atañe a dotación, se acordó que antes de registrarse una nave, el Estado de la bandera se asegurará que "una satisfactoria parte del complemento de oficiales y tripulantes sean nacionales o personas legalmente domiciliadas con residencia permanente en el Estado de registro". En lo que respecta a la propiedad de la nave, el Estado deberá dictar las disposiciones legales pertinentes sobre la participación de sus nacionales como propietarios en forma de "permitir ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que llevan su bandera".

El convenio entrará en vigor seis meses después que un mínimo de 40 países que representen por lo menos el 25 por ciento del tonelaje mundial sean partes contratantes de él.

transporte internacional por carretera, con énfasis en el conocimiento de embarque y en el manifiesto de carga, y recomendará normas de tránsito aduanero que permitan agilizar el transporte y a la vez garanticen a las aduanas nacionales el debido control y verificación de las cargas que van a ser nacionalizadas en destino.

La JUNAC proveerá al Gobierno de Colombia la asistencia técnica necesaria para la aplicación de convenios de transporte internacional con los Gobiernos de los Países Miembros, la cooperación para la capacitación del personal técnico y administrativo atinente, la construcción de las instalaciones físicas (oficinas) de las autoridades de control de los CENAF en los puntos de frontera de Puente Santander y Paraguachón y preparará los manuales de procedimiento para la operación eficiente de dichos centros.

Por su parte, el Gobierno de Colombia proveerá el personal de coordinación y enlace interinstitucional y los profesionales necesarios para la consecución de los objetivos del acuerdo de cooperación y la adjudicación de los terrenos y los estudios previos y las obras de aplanamiento necesarios para la construcción y operación de los CENAF indicados.

El citado acuerdo entró en vigencia en la fecha de su firma y tendrá una duración de dieciocho meses.

EL GATT Y EL COMERCIO DE SERVICIOS

En su cuadragésimo primer período de sesiones, celebrado en Ginebra los días 25 al 28 de noviembre de 1985, las Partes Contratantes del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), adoptaron, en relación con el comercio de servicios, la decisión de "invitar a las Partes Contratantes a que prosigan el intercambio de información iniciado en cumplimiento de las conclusiones convenidas de 30 de noviembre de 1984, y a que preparen recomendaciones para someterlas a la consideración en su próximo período de sesiones".

El Presidente de la reunión, Embajador Felipe Jaramillo (Colombia), destacó en su informe la heterogeneidad del sector, las dificultades de una definición armonizada y la carencia de datos adecuados para medir y comparar las actividades del comercio de servicios. Con todo, no hay duda alguna de su importancia trascendental, como que hoy día es el mayor empleado del mundo y que durante el período 1971-80 su valor aumentó de 85 mil a 350 mil millones de dólares. Los países en desarrollo se encuentran en clara desventaja en el sector ya que su participación en las exportaciones mundiales de servicios fue sólo de 18.2% contra el 26.8% a que llegó su parte en las exportaciones de mercaderías en la misma etapa. Mientras la balanza del comercio de servicios de las naciones desarrolladas aumentó su excedente de 3 700 millones de dólares en 1970 a la cifra record de 30 600 millones en 1980, el

déficit por el mismo concepto en los países en desarrollo subió de 11 mil millones a 82 500 millones de dólares en igual período.

Los países en desarrollo, con Brasil y la India a la cabeza, han expresado su desacuerdo en que el GATT entre a considerar lo relativo al comercio de servicios, por estimar que "los organismos especializados existentes en las Naciones Unidas son plenamente competentes en sus propios campos para ocuparse del comercio internacional de servicios". Por otra parte, la mayoría de los países del tercer mundo que participaron en la reunión sostuvieron que "muchos de los sectores de los servicios son instrumentos de su soberanía económica nacional y de su desarrollo y por tanto, los demás estados no tienen nada que opinar sobre las metas de su política o las normas para alcanzar esas metas".

En conformidad con el acuerdo adoptado anteriormente, quince naciones industrializadas presentaron al GATT informes sobre su situación interna en la materia pero ningún país en desarrollo proporcionó antecedentes acerca de su comercio de servicios. Algunos organismos internacionales han realizado investigaciones para el GATT sobre determinados sectores en el área y la CEPAL está preparando un estudio relativo al impacto del costo del transporte marítimo en las balanzas de pago de América Latina y el Caribe, ya que este es el rubro de mayor incidencia en el comercio de servicios de la región.

OPTIMACION DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

Desde fines de la década de 1950, el contenedor, como se le conoce hoy día, ha proporcionado a los medios de transporte marítimo y terrestre una importante herramienta para hacer más productiva y eficiente la operación de los camiones, trenes y barcos. No puede negarse la optimización modal pero los camiones, los trenes y los buques no son sino enlaces en la cadena total de distribución de carga.

Generalmente se conocen los métodos para mejorar la operación de cada eslabón en dicha cadena pero casi no existe experiencia acerca de cómo deben integrarse efectivamente. Basta comparar el cruce transatlántico de un barco de línea en diez días con el tiempo de demora de los contenedores en la mayoría de los puertos, para comprobar la urgente necesidad de integrar la cadena de distribución y lograr optimar el sistema de transporte.

OPORTUNIDADES DE EDUCACION MARITIMO-PORTUARIA

El *Boletín FAL* ha recibido las siguientes informaciones sobre oportunidades de educación en los campos marítimo y portuario que se estiman de interés para sus lectores:

- La Fundación Argentina de Estudios Marítimos, de acuerdo con el Programa Latinoamericano de Capacitación en Economía del Transporte Marítimo aprobado en la XII Asamblea General Ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Armadores, dictará en Buenos Aires los cursos A) Organización y administración de empresas navieras y B) Operativa naviera, que se realizarán los días 9 al 19 de junio de 1986. El arancel será de US\$ 900.00 y cubre los costos académicos (9 días a tiempo completo), traslado del aeropuerto, hotel (12 días), desayuno, almuerzos durante el curso, seguro médico y cocktail de cierre. Los interesados en obtener mayor información deberán conectarse con la Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Reconquista 385, piso 2, 91003, Buenos Aires, República

Argentina, Telex 24223 WIMAR AR/ 23873 GIPI AR, teléfono 394-6490.

Las economías en el costo que pueden resultar de la optimización del sistema son enormes. Por ejemplo, como se explicó en el artículo *La brecha entre producción y servicios de transporte*, (*Boletín FAL* 60, noviembre-diciembre de 1985), American President Lines (APL) de Estados Unidos opera un servicios integrado —buques, puertos, aduanas, trenes, camiones, etc.— desde el Lejano Oriente a numerosos destinos al interior de Estados Unidos con considerable ahorro de tiempo y con rebajas hasta del 40% en los costos totales de distribución.

No hay duda que el futuro pertenece a aquellos que sean capaces de unir todos los grilletes de la cadena de distribución y optimar el sistema de transporte. Cabe preguntarse: ¿Deberían las empresas de transporte marítimo y terrestre de la región cambiar sus enfoques desde la optimización modal a la optimización del sistema de transporte, y si es así, cómo podría lograrse?

Argentina, Telex 24223 WIMAR AR/ 23873 GIPI AR, teléfono 394-6490.

- La Universidad de Gales, a través de su Instituto de Ciencia y Tecnología, ofrece un diploma en Administración Portuaria y Naviera (Port and Shipping Administration), destinado a proporcionar a estudiantes, posgraduados o con experiencia previa, técnicas modernas en el manejo de operaciones portuarias y marítimas. El curso tiene una duración de nueve meses, comenzando en octubre de cada año y los exámenes tienen lugar en junio del próximo año. Los derechos de matrícula y enseñanza serán fijados en junio/julio y se espera que sean algo superiores a los del año lectivo 1985/86, que ascendieron a 2 650 libras esterlinas. Los candidatos de ultramar pueden consultar a la oficina más cercana del British Council acerca de la disponibilidad de becas de estudio. Mayores informaciones al respecto pueden solicitarse a: The Academic Registrar, University of Wales, Cardiff, CFI 3AE, Inglaterra.

PUBLICACIONES DE INTERES

- Ha aparecido recientemente el anuario *La Marina Mercante Iberoamericana 1986*, la vigésimo cuarta edición de esta interesante publicación del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana. A las consabidas informaciones completas acerca del potencial de las marinas mercantes de la región, de los astilleros, los puertos y los organismos oficiales y privados del sector, se agrega un valioso material estadístico sobre la participación de las flotas nacionales en el transporte de las cargas de comercio exterior de su propio país y en los fletes generados por dichas cargas, así como, en algunos casos, el desglose de los tráficos atendidos por naves propias y buques fletados y operados por empresas nacionales. Las series estadísticas comienzan en 1980 y es la primera vez que se acomete por un organismo privado una tarea semejante. Se mantienen los mismos precios de la edición anterior, a saber, 375 dólares por un ejemplar y descuentos para dos o más ejemplares. Los pedidos deben hacerse con cheque a la orden de Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, Arribeños 1489, 2 piso, 1426 Buenos Aires, República Argentina.
- Martinus Nijhoff Publishers anuncia la publicación de la segunda edición revisada de la *Bibliography on Land-Locked States*, de que es autor el Profesor Martin I. Glassner, Director

del Departamento de Geografía de la Southern Connecticut State University, New Haven, Connecticut, Estados Unidos, y consultor en países sin litoral del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y de la UNCTAD. Su precio es de 53.50 dólares y puede solicitarse a: Prof. Martin I. Glassner, Southern Connecticut State University, 501 Crescent Street, New Haven, Conn. 06515.

- El catálogo de enero de 1986 de Fairplay Publication contiene, entre otros, los siguientes nuevos títulos: *Marine Computing Guide 1986*, cuyo precio es de US\$ 30.00; *Ro-Ro Ships and Shipping*, US\$ 115.00; *Quantitative Methods for Marine Economists*, por J.J. Evans y P.B. Marlow, (precio a fijar), y *Review and Outlook of the Shipping Market 1985*, por NYK Research Chamber, US\$ 60.00. Las órdenes deben colocarse a: Fairplay Publications Ltd., 52-54 Southwark Street, Londres SE1 1UJ, Inglaterra.
- Ha aparecido recientemente una nueva publicación, dedicada exclusivamente a la industria del transporte en Chile: *CAT, Carga aérea y transportes*. Es una revista mensual que contiene interesante información sobre tarifas e itinerarios aéreos, transporte marítimo y terrestre y temas técnicos. Su dirección es Sazié 2196, Santiago de Chile.

NOTICIARIO DE FACILITACION

- Entre los días 6 y 11 de abril de 1986 se celebrará en Curitiba, Brasil, el Segundo Seminario Latinoamericano de Mantenimiento de Caminos, organizado por el Banco Mundial y la CEPAL bajo los auspicios de la Secretaría de Transportes del Estado de Paraná, con la participación de todos los organismos viales de la región.

La Conferencia y Exposición Ro-Ro'86 tendrá lugar en Gothenburg, Suecia, del 13 al 15 de mayo de 1986 por invitación del Puerto de Gothenburg. Esta es la octava muestra y conferencia internacional sobre transporte marítimo a través

de métodos de autotransbordo y en ella se tratará especialmente los temas relacionados con transporte multimodal (buques, puertos y cargas), incluyendo administración de puertos de autotransbordo, los ferrocarriles y los Ro-Ro, el cabotaje y el transporte interior por Ro-Ro y los diseños de barcos. El arancel es de 318.00 libras esterlinas e incluye los documentos de la conferencia, tres almuerzos y las invitaciones a la recepción oficial que ofrecerá el Puerto de Gothenburg. El registro de participantes deberá hacerse, acompañando el cheque respectivo, a: Ro-Ro Secretariat, 2 Station Road, Rickmansworth, Herts WD3 1QP, Inglaterra.

- El Centro Internacional para los Estudios en Transporte (I.C.T.S.), una asociación sin fines de lucro, fundada en 1980 para promover el intercambio de información sobre temas de transporte y constituir un foro para la coordinación de actividades de investigación internacional, con sede en Amalfi, Italia, ha organizado los siguientes seminarios, entre otros: Tercer seminario sobre sistemas modernos de dinámica

vehicular (5 al 10 de mayo de 1986) y Segundo seminario de tecnología de factores humanos para los vehículos de transporte de la próxima generación (16 al 20 de junio de 1986). Para mayores informaciones, dirigirse a: Main Secretariat, International Center for Transportation Studies, ICTS, Viale Bruno Buozzi, 53, 00197 Roma, Italia.

PERIODICOS ESPECIALIZADOS EN TRANSPORTE

Por considerarlo de interés para nuestros lectores, el *Boletín FAL* cree conveniente iniciar la publicación de información acerca de los periódicos especializados en los distintos sistemas de transporte que se reciben en la División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL. A continuación se indican las revistas sobre transporte aéreo y sobre transporte por carretera, con su título, frecuencia, organismo que las edita y dirección. En las próximas ediciones se continuará con la lista de los periódicos que se dedican al transporte ferroviario y al transporte marítimo.

Transporte aéreo

- *Boletín OACI*, mensual, Organización de la Aviación Civil Internacional, Suite 327, 1000 Sherbrooke Street West, Montreal, Quebec, Canada H3A 2R2.
- *CAT, Carga aérea y transportes*, mensual, Ediciones Sistema UNO Ltda., Sazié 2196, Santiago, Chile.

Transporte por carretera

- *AISCAT Informazioni*, trimestral, Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori, Via Sardegna 40, 00187 Roma, Italia.
- *Carga Internacional*, bimestral, Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte (CUTMA), Apartado aéreo 21340, Bogotá, Colombia.
- *Cargo Systems International; the Journal of ICHCA*, mensual, CS Publications Ltd., McMillan House, 54 Cheam Common Road, Worcester Park, Surrey KT4 8RJ, Inglaterra.
- *CATAC*, bimestral, Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas, Avenida Belgrano 1870, 7º piso, 1094 Buenos Aires, Argentina.

- *Digest of TRRL Reports*, mensual, Department of the Environment, Department of Transport, Crowthorne Berkshire RG11 6AU, Inglaterra.
- *Highway, South Australia*, bimestral, The Highways Department of South Australia, P.O. Box 1, Walkerville, South Australia 5081.
- *Highway Safety*, University of North Carolina, Highway Safety Research Center, Craige Trailer Park 197-A, South Campus, Chapel Hill, N.C. 27514, Estados Unidos.
- *Public Roads, a Journal of Highway Research and Development*, mensual, Department of Transportation, Public Road Magazine, HRD-10, Federal Highway Administration, 6300 Georgetown Pike, McLean, VA 22101-2296, Estados Unidos.
- *Revista BR*, mensual, Associacao Nacional das Empresas de Transportes Rodoviarios de Carga, Rua Borges Lagoa, 1341-04038, Sao Paulo (SP), Brasil.
- *Revista FADEEAC*, bimestral, Federación de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas, Av. de Mayo 1370, 3º piso, oficina 26/32, 1362 Buenos Aires, Argentina.
- *Road documentation for developing countries, a selection of IRRD abstracts*, OECD, Road Research Programme, 19 rue de Franqueville, 75775 Paris Cedex 16, Francia.
- *Traffic Safety Evaluation Research Review*, bimestral, National Highway Traffic Safety Administration, 400 Seventh Street, S.W., Washington, D.C. 20590, Estados Unidos.
- *Traffic Safety Newsletter*, mensual, National Highway Traffic Safety Administration, 400 Seventh Street, S.W., Washington, D.C. 20590, Estados Unidos.
- *Transporte Moderno*, bimestral, Lineal Publishing Company, 23 Leroy Avenue, Darien, Connecticut 06820, Estados Unidos.
- *World Highways*, mensual, International Road Federation (IRF), 525 School Street, S.W., Washington D.C. 20024, Estados Unidos.

NACIONES UNIDAS

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Comisión Económica para América Latina y el Caribe
División de Transporte y Comunicaciones
Télex: 340295 (Transradio), 441054 (ITT), 240077 (Télex Chile)
Edificio Naciones Unidas
Avenida Dag Hammarskjöld
Casilla 179-D
Santiago de Chile

IMPRESOS
VIA AEREA