

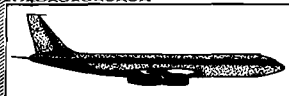
NACIONES UNIDAS



CEPAL

Año XI — Nº 71
Septiembre-octubre de 1987

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



F



A

L

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



NOTA DE LA REDACCION

Nos vemos en la triste obligación de comunicar el sensible fallecimiento de nuestro colega y amigo el señor Tomás Sepúlveda Whittle, ocurrido en Santiago de Chile el 13 de octubre de 1987. Don Tomás, profesor, maestro y amigo de una gran multitud de personas asociadas con el ámbito marítimo en toda la región de América Latina y el Caribe y a través del mundo entero, fue colaborador en la redacción del Boletín FAL desde el comienzo de su publicación, y su editor y responsable desde hace más de 10 años. Después de acogerse a un temprano retiro de la Marina de Chile con el grado de Capitán de Fragata, sus inquietudes por el quehacer marítimo lo llevaron a unir sus esfuerzos a la Asociación Nacional de Armadores de su país, de la cual fue su gerente durante casi 12 años en dos períodos, antes de emprender una nueva y distinguida carrera como consultor internacional de la Organización de Estados Americanos, primeramente en Santiago, a través del Programa OEA-CEPAL y luego adscrito a la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) con residencia en Montevideo, para regresar nuevamente al Programa OEA-CEPAL. Su sabiduría y vastos conocimientos en el ámbito marítimo latinoamericano, nos han legado una prolífica labor plasmada en su personal intervención en numerosas iniciativas y en la publicación de una gran cantidad de documentos que difícilmente podremos olvidar y dejar de recordar en nuestro trabajo futuro. Su abnegado espíritu de entrega a la causa de la integración latinoamericana en el campo marítimo y su gran caballerosidad en el trato humano mantendrán su figura latente en nuestro recuerdo.

SEMINARIO SOBRE LAS GRANDES REALIZACIONES EN MATERIA DE TRANSPORTE TERRESTRE EN ESPAÑA E IBEROAMERICA

Entre los días 21 y 25 de septiembre, se llevó a cabo en Sevilla, España, el seminario sobre las Grandes Realizaciones en Materia de Transporte Terrestre en España e Iberoamérica. El seminario fue organizado por la Universidad Internacional Menéndez Pelayo y contó con la colaboración de la Asociación de Acción Ferroviaria, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, el Instituto de Cooperación Iberoamericana, la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles y otros organismos españoles. Participaron representantes de entidades gubernamentales, organismos regionales, técnicos, académicos y empresarios de Argentina, Colombia, Cuba, España, México, Perú, Portugal y Uruguay.

El objetivo principal de este encuentro fue el de fomentar el intercambio y la cooperación internacional a través del análisis, debate y difusión de la problemática inherente a las grandes realizaciones en materia de transporte, y su incidencia en el medio socioeconómico en el que se proyectan o realizan.

A continuación se presenta un resumen sobre las grandes realizaciones en materia de transporte terrestre en América Latina, extractado de la exposición del representante de la CEPAL.

Los sistemas ferroviarios

Los sistemas ferroviarios en los países de América Latina se construyeron a partir de mediados del siglo pasado y ya en 1913 estaba en explotación aproximadamente un 60% de las líneas actuales. La ampliación de la red ferroviaria latinoamericana continuó hasta la década de 1950.

Un aspecto que caracteriza la evolución de una parte importante de los ferrocarriles de América Latina, es la ausencia de una concepción global e integrada en los sistemas nacionales. El único intento realizado para constituir y operar en la región redes

orgánicas que respondieran a fines concretos de integración de los centros urbanos más desarrollados, a la par que incorporaran los vastos territorios deshabitados, fue el proyecto del ferrocarril panamericano. Lamentablemente a pesar de las numerosas acciones llevadas a cabo por parte de los gobiernos de la región desde 1860 hasta 1920 no se llegó prácticamente a construir ningún kilómetro de vía que respondiera a esta concepción del ferrocarril panamericano.

Las redes ferroviarias de la región entraron en una etapa de estancamiento en los años de la postguerra. Esto se explica en buena medida por el rápido desarrollo de la red de carreteras y la competencia muy activa del transporte automotor. No cabe duda que ya ha terminado la fase en que el ferrocarril tenía un papel pionero en el desarrollo económico de los países de la región.

Si se observan las cifras disponibles, se puede ver que mientras los ferrocarriles alcanzaban la mayor longitud de su red en la región con 137.647 km, en la década de 1950, ésta había descendido a 110.422 km en 1980. Lo anterior contrasta con un crecimiento de las carreteras de casi 380 000 km a más de 2 300 000 en igual período. Si se consideran solamente las cifras expuestas se podría pensar que la disminución de la red ferroviaria, no ha sido tan fuerte, pero en la práctica, es preciso tener presente que la red verdaderamente activa es todavía muy inferior. En varios países existen líneas que se encuentran abandonadas y sin tráfico, o con tráficos ocasionales y de temporada, ya que los niveles de demanda no justifican la operación de servicios permanentes. Aunque no se cuenta con información fidedigna sobre este fenómeno, se puede estimar que por lo menos un 25% de la red actual está prácticamente fuera de utilización.

Sin embargo no todo es estancamiento en el sector ferroviario. Como ejemplo, podemos citar que en Brasil se están construyendo

yendo y poniendo en servicio en la actualidad diferentes tramos y proyectos de ferrocarril. Por ejemplo, el ferrocarril del acero entre Belo Horizonte y el puerto de Río de Janeiro, que ha significado la construcción de 319 km de vías nuevas, con una inversión que hasta el momento alcanza a los 1 800 millones de dólares. También en Brasil, se ha construido y puesto en servicio recientemente una vía de 890 km entre Carajas y el puerto de San Luis de Marañón en el norte del país.

Por otra parte, las Ferrovías Paulistas acaban de finalizar un plan de rehabilitación con un costo cercano a los 1 000 millones de dólares y la Red Ferroviaria Federal está invirtiendo aproximadamente 1 600 millones de dólares. Todo esto indica que en la región todavía se reconoce un papel importante para los ferrocarriles en la economía de los países.

Las características técnicas que tienen los ferrocarriles de América Latina constituyen un obstáculo para su exploración técnica y económicamente eficiente. Por lo tanto su papel futuro, en una perspectiva económica de largo plazo, está estrechamente ligado a la reestructuración de las redes existentes con miras a constituir sistemas modernos y eficientes en los ejes de mayor concentración de tráfico, contemplando, sólo cuando se justifique, la construcción de nuevas líneas para atender grandes demandas de transporte masivo, tanto de pasajeros como de carga.

La crisis que vive el sistema ferroviario en la mayoría de los países de la región implica no sólo el peligro propio de una situación de esta naturaleza, sino que también representa una oportunidad para revitalizar su papel siempre que los gobiernos y los ejecutivos ferroviarios asuman el desafío con una gran dosis de realismo e imaginación y cuenten con la asistencia técnica y financiera apropiada.

El desafío presente para los gobiernos de la región se centra sobre la formulación y aplicación de políticas que orienten adecuadamente a los operadores y a los usuarios para alcanzar una utilización eficiente de los recursos existentes.

Las redes viales

El proceso de desarrollo de las carreteras en la región está íntimamente vinculado con el rápido crecimiento del tráfico y de los transportes automotores en los países latinoamericanos. La construcción de las redes viales se localizó en buena medida en las mismas áreas ya servidas por los ferrocarriles, con lo cual prácticamente no se modificó, sino en forma marginal, la desigual y heterogénea distribución de las actividades económicas.

Después de la segunda guerra mundial, los países de América Latina iniciaron grandes esfuerzos destinados a desarrollar su infraestructura física de transporte, con especial énfasis en la construcción de carreteras y en menor grado ocupándose de la modernización de sus puertos y aeropuertos.

En el área de carreteras también existe una iniciativa similar a la del Ferrocarril Panamericano, que aunque posterior, ha tenido mejor suerte. Efectivamente, al iniciarse la realización de los Congresos Panamericanos de Carreteras, con la primera reunión en Argentina en 1925 se comenzó a considerar el proyecto de contruir una "Carretera Panamericana" para establecer un enlace físico entre las ciudades capitales de los países americanos. El concepto de una sola carretera troncal fue sustituido por el de un "Sistema Panamericano de Carreteras", al construirse otras rutas alternativas de enlace internacional entre los mismos países. A comienzos de 1963, la extensión del Sistema Panamericano era de

45 658 km en 17 países con un 61% pavimentado y un 31% apto para tráfico todo el año. En 1983, el sistema alcanzaba una extensión de 138 074 km en 21 países de América Latina, con un 63% pavimentado y un 20% para tráfico todo el año.

La inmensa tarea abordada por los países para construir las redes de carretera requeridas por la integración nacional e inclusive internacional, ha contado con el apoyo constante de las instituciones financieras regionales y del Banco Mundial, que en su oportunidad otorgaron una alta prioridad a este objetivo.

La excesiva preocupación por el desarrollo de la infraestructura física en el pasado produjo distorsiones en la infraestructura institucional de los estados para administrar su sector transporte. Como consecuencia de ello, en la mayoría de los países se observa hasta hoy una capacidad reducida para la formulación y administración de políticas de transporte.

Lo anterior plantea serios problemas en la conyuntura actual de crisis financiera generalizada en la región. Efectivamente, ahora más que nunca la eficiencia en el manejo de los recursos existentes es un imperativo de todos los gobiernos. Para realizar una administración eficiente del sector transporte, resulta indispensable adecuar la infraestructura institucional a los nuevos requerimientos. La organización que fuera eficaz para realizar un vasto plan de construcciones no resulta necesariamente apropiada para desarrollar los servicios de transporte propiamente tales y, en particular, para llevar a cabo un buen mantenimiento de la red de transportes existentes.

Tras las grandes inversiones en construcción ya realizadas, se puede señalar que, América Latina se enfrenta hoy al grave problema de los costos crecientes de su mantenimiento. En la actualidad, las redes sufren un marcado deterioro como producto de la imprevisión para destinar fondos a su adecuado mantenimiento, al punto que muchos de los créditos que está entregando hoy en día el sistema financiero internacional van destinados a resolver esta carencia.

Los desafíos del futuro

A pesar de todo, a medida que América Latina se desarrolla, comienza a notarse un renacer del ferrocarril y una creciente confianza de los pueblos en su papel de dinamizador del crecimiento, especialmente irremplazable donde se requiere contar con medios de transporte masivo. Sin duda, empero, se producirá un mayor equilibrio en las distribuciones de tráfico con las carreteras, siempre que los ferrocarriles logren transformarse en empresas eficientes y capaces de alcanzar el lugar que les debería corresponder en la América Latina del futuro.

Para lograr lo anterior, es necesario abordar las transformaciones institucionales, es decir, aquellas modificaciones en la legislación y normas que regulan los servicios de transporte terrestre, particularmente los ferroviarios, que datan por lo general de la época del monopolio del ferrocarril. Ellas hoy día están completamente obsoletas y, lejos de servir a los propósitos para los que fueron concebidas, tienen un efecto totalmente contraproducente, ahogando a las empresas ferroviarias a través de exigencias de servicio público que las colocan en desigualdad de competencia con el transporte automotor. Este, a pesar de soportar también sobre sus espaldas reglamentaciones excesivas, puede afrontar las exigencias de los mercados en mejores condiciones debido a sus características propias de mayor flexibilidad.

COOPERACION TECNICA LATINOAMERICANA SOBRE TRANSPORTES URBANOS

Desde que la CEPAL comenzó a preocuparse de los problemas que enfrentaban los países latinoamericanos en el área de los transportes urbanos, a principios del presente decenio, uno de los principales focos de atención de la institución ha sido el fomento de la cooperación técnica entre los países de la región en la materia. Desde el inicio los trabajos en el área se constató que una de las dificultades que impedían la evolución adecuada de los servicios de transportes en las ciudades latinoamericanas, ha sido la escasa cooperación técnica entre ellas.

Hubo numerosos casos en que una ciudad había identificado y desarrollado una solución interesante a un problema que la afectaba, sin que la conocieran los técnicos y profesionales en otras ciudades que sufrían problemas similares. La falta de conocimiento de tales soluciones llevaba muchas veces a recurrir a tecnologías de países desarrollados cuya capacidad de adaptación a las condiciones latinoamericanas resultaban poco prácticas y la mayoría de las veces de costos sumamente elevados. En cierto modo, la falta de fluidez en las corrientes regionales de informa-

ción sobre el transporte urbano contribuyó a la importación de soluciones desde los países desarrollados, donde no solamente son diferentes los problemas sino, también, es de otro orden de magnitud la disponibilidad de capital para resolverlos.

Entre las soluciones adoptadas de los países desarrollados corresponde destacar los metros construidos en varias de las ciudades más pobladas de la región durante los decenios sesenta y setenta. No cabe duda que ese tipo de transporte masivo tiene una capacidad única de transportar altos volúmenes de pasajeros en zonas donde el suelo se utiliza en forma muy intensiva. Sin embargo, en algunos casos latinoamericanos, han sido implantados donde no eran indispensables. Además, universalmente los metros exigen que se les dedique cuantiosas sumas de capital que los países de la región podrían destinar a otros proyectos, tanto en el sector transportes como en otras áreas de la economía. Más que eso, una vez en funcionamiento, suele ser necesario subvencionarlos con recursos que también podrían emplearse productivamente en otras áreas.

En América Latina, hay casos en que los buses transportan más pasajeros en una sola pista (por sentido y por hora) que los metros en otras ciudades. La construcción de los metros cuesta hasta más de cien millones de dólares por kilómetro; en cambio, los más sofisticados tipos de pistas exclusivas para buses no cuestan más de dos millones por km. Es evidente que no resulta práctico implantar pistas exclusivas para buses en forma generalizada, pero en muchas ciudades de la región no es difícil encontrar sitios en que su introducción sería perfectamente factible. América Latina cuenta con una ciudad, por lo menos, en que se construyó un metro con un costo superior a más de cien millones de dólares por kilómetro y donde aún no existían pistas exclusivas para buses.

Para facilitar el intercambio de experiencias entre los técnicos y profesionales de las diversas ciudades de la región, la CEPAL y la Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos organizaron conjuntamente el Primer Encuentro Técnico Latinoamericano sobre Transportes Urbanos, que se celebró en Brasilia en la primera semana de octubre de 1985. En ese Encuentro, se presentaron 13 trabajos técnicos sobre experiencias interesantes de transporte urbano en las ciudades de la región, sobre temas tan diversos como el uso de la bicicleta en una ciudad de 40 000 habitantes en el sur del Brasil, hasta la municipalización del transporte colectivo en la Ciudad de México, que cuenta con 16 millones de habitantes. En el Encuentro participaron más de cincuenta delegados de catorce países y se estimuló de manera directa y tangible la cooperación técnica entre países de la región en la materia.

NACIONES AFRICANAS SE UNEN PARA NEGOCIAR LA DIVISION DE CARGA CON LOS EUROPEOS

Recientemente 25 naciones de Africa Occidental se unieron para presentar a Bélgica, los Países Bajos y la República Federal de Alemania sus planteamientos sobre la división de carga. Los intereses comunes en materia de comercio llevaron las naciones africanas a la mesa de negociaciones, cuyos resultados podrían significar amplios beneficios para todas las naciones comprometidas.

Los regímenes de reserva de carga en el transporte internacional de mercancías entre los países de Africa y Europa han sido, desde hace mucho tiempo, motivo de fricción entre los copartícipes de ese comercio. Con el fin de utilizar el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas para compartir el comercio, varias naciones de Africa Occidental establecieron oficinas de reserva de carga (*freight booking offices*) en Amberes, Bremen, Hamburgo y Rotterdam. Como reacción a ese hecho, los europeos sugirieron el nombramiento de una entidad neutral para supervisar las relaciones marítimas entre las dos áreas, sin ninguna provisión para compartir la carga. Dicha sugerencia fue rechazada por los africanos occidentales.

En diciembre de 1986, la Unión de Consejos Africanos de Embarcadores (UCCA) publicó el borrador de un acuerdo que consistía de las siguientes propuestas: a) se permitiría que los transportistas no afiliados a las conferencias operaran, solamente si ellos concordaran en funcionar según las normas de las confe-

En las sesiones de clausura del Primer Encuentro, el Secretario de Transportes de la República Argentina ofreció su país como sede de un Segundo Encuentro, lo que fue aceptado con beneplácito por los representantes de los demás países.

Para impulsar la celebración del Segundo Encuentro, que se llevará a cabo en la ciudad argentina de Mar del Plata entre los días 9 a 12 de noviembre, la CEPAL se puso en comunicación con la Dirección Nacional de Transporte Urbano de la Secretaría de Transportes de la Argentina, con miras a convertir en realidad los deseos de los delegados reunidos en Brasilia. A diferencia del Primer Encuentro, se consideró que el Segundo debería enfocar su atención en un área específica del transporte urbano. Se seleccionó el tema del papel del sector público en el transporte colectivo urbano, a raíz de que abarca varias materias de gran interés en la mayoría de los países de la región. Además, los posibles cambios de política respecto al transporte colectivo pueden implantarse sin incurrir en costosas inversiones.

Entre dichas materias, cabe mencionar: a) los beneficios y costos de subsidiar al transporte colectivo; b) la regulación versus la desregulación de ese transporte; y, c) la conveniencia de la exploración de los servicios de locomoción colectiva por parte del sector público. En esas áreas específicas, suele haber muy poca congruencia entre las políticas de los diferentes países latinoamericanos. Hay razones válidas para que dichas políticas no sean iguales en todos los países; sin embargo, es evidente que las políticas, a veces, se fijan a base de información incompleta y sin entender adecuadamente las probables consecuencias de los cambios que se trata de impulsar. La CEPAL considera que la oportunidad de intercambiar opiniones y experiencias en las áreas señaladas permitiría que los países planifiquen y exploten mejor sus servicios de transporte público urbano y que se puedan reducir los costos que inevitablemente se producen como consecuencia de cambios bruscos en la política adoptada.

Entre los trabajos que se presentarán en el Segundo Encuentro, cabe mencionar, a modo de ejemplo, los siguientes: la experiencia mexicana de la municipalización del transporte colectivo; la experiencia boliviana de la formación y subsiguiente liquidación de una empresa estatal de transporte público; la participación comunitaria y de las empresas en la planificación del transporte colectivo en Buenos Aires; el sistema chileno de seguro de los pasajeros de la locomoción colectiva; la integración entre el transporte colectivo y el metro en Caracas y Sao Paulo; la planificación del transporte urbano en Cuba; el transporte colectivo sin subsidio de Bogotá; y la política del Banco Mundial respecto al financiamiento de proyectos de transporte urbano en América Latina.

rencias; b) la carga transportada debería ser compartida entre las conferencias estrictamente de acuerdo con las estipulaciones del Código de Conducta; c) se implantaría un sistema de participación en el tráfico que contara con la vigilancia de una serie de organismos; y d) la contravención del acuerdo resultaría en sanciones que incluyeran multas que variarían desde un 15% del valor del flete hasta su valor total. La objeción europea a esta propuesta se basó en su tendencia a reducir la competencia y la libertad de elección.

En abril de 1987, los africanos occidentales y los europeos se reunieron en dos ocasiones para negociar un acuerdo. La primera reunión, que se llevó a cabo en Hamburgo, dio como resultado la elaboración de la siguiente proposición: a) las oficinas de reserva de carga serían reemplazadas por una entidad neutral; b) el comercio estaría sujeto a la legislación vigente en cada país, la cual está en conformidad con el Código de Conducta en lo que al tráfico de las conferencias se refiere; c) se reconocerían los recientes reglamentos de la CEE, y d) se permitiría que operaran los transportistas no afiliados a las conferencias, siempre que adhieran al acuerdo general.

La segunda reunión se efectuó en Kinshasa, Zaire, y sus resultados difirieron del acuerdo de Hamburgo en un aspecto importante: de conformidad con la interpretación africana occidental del Código de Conducta, se recomendó compartir la totalidad del comercio, y no sólo el tráfico de las conferencias, según la

fórmula 40:40:20. La aplicación de esta fórmula a todo el comercio fue inaceptable para los europeos, por lo que Bélgica, los Países Bajos y la República Federal de Alemania se reunieron en París para redactar un nuevo acuerdo basado principalmente en el acuerdo de Hamburgo. Actualmente, dicho documento está siendo circulado para los comentarios de las 25 naciones de África Occidental.

Cuando se elaboró el Código de Conducta de la UNCTAD, las conferencias transportaban 80-90% del comercio entre Europa y África Occidental, pero debido a la creciente presencia de las líneas no afiliadas, la participación de las conferencias ha bajado a aproximadamente al 50%. Este fenómeno es percibido también en el comercio de otras regiones, como resultado del carácter intercambiable o idéntico de los sistemas de transportes de contenedores, nuevos regímenes legales como la Ley de Marina Mercante de los Estados Unidos de 1984 (*U.S. Shipping Act*), el intermodalismo, los buques de gran escala, el exceso de tonelaje y los volúmenes comerciales decrecientes, factores que son exógenos al sistema de

conferencias (véase el documento de la CEPAL *Cambios estructurales en el transporte regular por buques de línea: Perspectivas y consecuencias para la formulación de políticas*, LC/G.1463 de 15 de julio de 1987).

Hasta la fecha, no se ha producido ningún resultado concreto a partir de las negociaciones entre los africanos y europeos, pero lo importante es que estén dialogando para llegar a un acuerdo que sea aceptable para todos.

Para los países de América Latina y el Caribe, uno de los principales desafíos sigue siendo establecer una política común para coordinar sus actividades respecto al transporte. Al igual que los países de África Occidental, los países de nuestra región también tienen exigencias comerciales y económicas similares para justificar una política regional de acción conjunta. Con el fin de asegurar sus objetivos e intereses, es imprescindible que los países de la región concierten sus políticas de transporte para permitir que actúen en forma más coordinada frente a problemas comunes relacionados con la conducción de su comercio exterior.

DOCUMENTOS PUBLICADOS POR LA DIVISION DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

Resúmenes de los documentos elaborados por la División de Transporte y Comunicaciones en la modalidad de transporte por carretera, desde 1980 a la fecha.

E/CEPAL/L.263; E/CEPAL/L.263/Add.1 : Transporte de carga entre Brasil y los países del Grupo Andino. Santiago, CEPAL, 1982. 2 v.

El volumen 1 del estudio se centra en el análisis de los servicios de transporte internacional de carga. El volumen 2 aporta información básica referente a la documentación naviera, legislación, encuestas de usuarios, etc., y presenta una descripción de algunas rutas potenciales que podrían utilizarse en el futuro para incrementar el comercio internacional haciendo uso del transporte fluvial y carretero en el interior del continente.

<INFORMES TECNICOS> <BRASIL> <GRUPO ANDINO>
<TRANSPORTE INTERNACIONAL> <TRANSPORTE MARITIMO> <TRANSPORTE POR CARRETERA>
<TRANSPORTE AEREO> <TRANSPORTE FLUVIAL Y LACUSTRE> <PUERTOS> <CARGA> <FLETE>
<CONVENIOS> <LEGISLACION>.

E/CEPAL/R.353 : Transporte terrestre entre la Zona Central y la Región Austral de Chile. Santiago, CEPAL, 1984. 53 p. Seminario sobre Transporte en la Región Austral, Coyhaique, CL. 11-13 abril 1984.

Analiza el transporte de mercancías por carretera a través de Argentina desde la Zona Central a la Región Austral de Chile y sus enlaces por barco.

<DOCUMENTOS DE REUNION> <CHILE>
<TRANSPORTE POR CARRETERA> <TRANSPORTE FERROVIARIO> <TRANSPORTE MARITIMO> <OFERTA Y DEMANDA>

LC/R.566/Add.1 : Sinopsis de problemas y opciones de política del transporte terrestre de carga en Chile: estimación de los costos variables del uso de la infraestructura vial. Santiago, CEPAL, 1987. 33 p.

Presenta una metodología para estimar los costos viales no compensados, y se la aplica a 3 situaciones en Chile: el transporte carretero de pasajeros en la Ruta 5 (Sur), el transporte de carga por carretera en la misma ruta, y el transporte de concentrados de cobre por camión entre la mina de Mantos Blancos y la fundición de Ventanas, que actualmente se efectúa por un ferrocarril cuyo levantamiento ha sido propuesto.

<INFORMES TECNICOS> <CHILE> <TRANSPORTE POR CARRETERA> <POLITICA DE TRANSPORTE> <TRANSPORTE DE CARGA> <COSTOS> <CARRETERAS> <EFICACIA>

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

01485:FAL

MXV

BIBLIOTECA
CEPAL - COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL
CARIBE
APARTADO POSTAL 6-718
06600 MEXICO, DF
MEXICO

IMPRESOS
VIA AEREA