

# Informe mensual de la ALALC

- El intercambio comercial de la ALALC de 1960 a 1964
- Reunión Gubernamental sobre Transporte Acuático
- Creación del Consejo de Política Financiera y Monetaria

*El Informe Mensual del presente mes se dedica a la publicación de tres documentos de gran importancia que comenzaron a circular durante los primeros días de mayo. El primero presenta las principales estadísticas del comercio exterior de los países miembros de la ALALC, a partir de la firma del Tratado de Montevideo y hasta 1964. El segundo es el Acta Final de la Reunión Gubernamental sobre Transporte Acuático, que tuvo lugar del 3 al 8 de mayo, en Montevideo. El tercero, por último, es el acta de constitución del Consejo de Política Financiera y Monetaria de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo, la cual se firmó el 6 de mayo en la sede de la Asociación.*

## ESTADÍSTICA DE COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAÍSES MIEMBROS 1960 a 1964

### ALALC

#### COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAISES MIEMBROS

Cuadro general 1960/1964

Años	Exportación A	Importación B	Total de comercio A+B		
	US\$ 1000 (FOB)	US\$ 1000 (CIF)	US\$ 1000	100 en 1961	% S/Global
<b>COMERCIO INTRAZONAL</b>					
1960	340 105	375 127	715 232	109	6.86
1961	298 752	360 188	658 940	100	6.03
1962	354 320	420 086	774 406	118	7.01
1963	425 172	525 144	950 316	144	8.43
1964	557 577	645 916	1 203 493	183	10.15
<b>COMERCIO EXTRAZONAL</b>					
1960	4 393 364	5 313 354	9 706 718	95	93.14
1961	4 610 911	5 652 541	10 263 452	100	93.97
1962	4 821 175	5 511 190	10 332 365	101	92.99
1963	5 039 407	5 220 412	10 259 819	100	91.57
1964	5 323 213	5 335 225	10 658 438	104	89.85
<b>COMERCIO GLOBAL</b>					
1960	4 733 469	5 688 481	10 421 950	95	100.00
1961	4 909 663	6 012 729	10 922 392	100	100.00
1962	5 175 495	5 931 276	11 106 771	102	100.00
1963	5 464 579	5 745 556	11 210 135	103	100.00
1964	5 880 790	5 981 141	11 861 931	109	100.00

En este documento se presentan las cifras del comercio exterior de los países de la ALALC desglosadas en comercio intrazonal, extrazonal y global en el período comprendido entre los años 1960 y 1964.

Las cifras referentes al año 1964, aunque de origen oficial, tienen carácter provisional y están sujetas a rectificación. En las que corresponden a años anteriores se han introducido algunas modificaciones producidas por los servicios estadísticos de los respectivos países.

**ARGENTINA**

**COMERCIO EXTERIOR**

Cuadro general 1960/1964

Años	Exportación (FOB)		Importación (CIF)		Saldo A-B U\$S 1000	Total de comercio A+B		%
	A		B			U\$S 1000	100 en 1961	
	U\$S 1000	100 en 1961	U\$S 1000	100 en 1961				
<b>COMERCIO INTRAZONAL</b>								
1960	162 473	162	106 580	85	+ 55 893	269 053	119	11.56
1961	100 030	100	126 013	100	- 25 983	226 043	100	9.32
1962	141 414	141	103 185	82	+ 38 229	244 599	108	9.51
1963	185 004	185	101 620	81	+ 83 384	286 624	127	12.22
1964	218 416	218	170 842	136	+ 47 574	389 258	172	15.65
<b>COMERCIO EXTRAZONAL</b>								
1960	916 682	106	1 142 693	86	-226 011	2 059 375	94	88.44
1961	864 084	100	1 334 356	100	-470 272	2 198 440	100	90.68
1962	1 074 614	124	1 253 317	94	-178 703	2 327 931	106	90.49
1963	1 180 082	137	879 049	66	+301 033	2 059 131	94	87.78
1964	1 192 062	138	906 508	68	+285 554	2 938 570	95	84.35
<b>COMERCIO GLOBAL</b>								
1960	1 079 155	112	1 249 273	86	-170 118	2 328 428	96	100.00
1961	964 114	100	1 460 369	100	-496 255	2 424 483	100	100.00
1962	1 216 028	126	1 356 502	93	-140 474	2 572 530	106	100.00
1963	1 365 086	142	980 669	67	+384 417	2 345 755	97	100.00
1964	1 410 478	146	1 077 350	74	+333 128	2 487 828	103	100.00

FUENTE: Dirección General de Estadística y Censos, Secretaría de Estado de Hacienda.

**BRASIL**

**COMERCIO EXTERIOR**

Cuadro general 1960/1964

Años	Exportación (FOB)		Importación (CIF)		Saldo A-B U\$S 1000	Total de comercio A+B		%
	A		B			U\$S 1000	100 en 1961	
	U\$S 1000	100 en 1961	U\$S 1000	100 en 1961				
<b>COMERCIO INTRAZONAL</b>								
1960	86 389	91	108 332	240	- 21 943	194 721	139	7.13
1961	95 206	100	45 175	100	+ 50 031	140 381	100	4.90
1962	75 766	79	128 594	285	- 52 828	204 360	146	7.60
1963	76 046	80	163 921	363	- 87 875	239 967	171	8.29
1964	132 776	139	168 003	372	- 35 227	300 779	214	11.17
<b>COMERCIO EXTRAZONAL</b>								
1960	1 182 383	90	1 353 806	96	-171 423	2 536 189	93	92.87
1961	1 307 764	100	1 414 918	100	-107 154	2 722 682	100	95.10
1962	1 138 419	87	1 346 453	95	-208 034	2 484 872	91	92.40
1963	1 330 434	102	1 322 927	93	+ 7 507	2 653 361	97	91.71
1964	1 297 014	99	1 095 448	77	+201 566	2 392 462	88	88.83
<b>COMERCIO GLOBAL</b>								
1960	1 268 772	90	1 462 138	100	-193 366	2 730 910	95	100.00
1961	1 402 970	100	1 460 093	100	- 57 123	2 863 063	100	100.00
1962	1 214 185	87	1 475 047	101	-260 862	2 689 232	94	100.00
1963	1 406 480	100	1 486 848	102	- 80 368	2 893 328	101	100.00
1964	1 429 790	102	1 263 451	87	+166 339	2 693 241	94	100.00

FUENTE: Servicio de Estadística Económica y Financiera del Ministerio de Hacienda.

COLOMBIA

COMERCIO EXTERIOR

Cuadro general 1960/1964

Años	Exportación (FOB)		Importación (CIF)		Saldo A-B	Total de comercio A+B		
	A		B			U\$S 1000	U\$S 1000	100 en 1961
	U\$S 1000	100 en 1961	U\$S 1000	100 en 1961	S/Global			
<b>COMERCIO INTRAZONAL</b>								
1960	4 848	79	6 323	62	— 1 475	11 171	69	1.14
1961	6 099	100	10 186	100	— 4 087	16 285	100	1.66
1962	7 306	120	12 522	123	— 5 216	19 828	122	1.98
1963	6 050	99	21 392	210	— 15 342	27 442	168	2.88
1964	10 900	179	33 100	325	— 22 200	44 000	270	4.12
<b>COMERCIO EXTRAZONAL</b>								
1960	459 730	107	512 262	96	— 52 532	971 992	101	98.86
1961	428 331	100	534 009	100	—105 678	962 340	100	98.34
1962	456 094	92	527 821	99	— 71 727	983 915	102	98.02
1963	440 608	103	484 640	91	— 44 032	925 248	96	97.12
1964	469 900	110	553 200	104	— 83 300	1 023 100	106	95.88
<b>COMERCIO GLOBAL</b>								
1960	464 578	107	518 585	95	— 54 007	983 163	100	100.00
1961	434 430	100	544 195	100	—109 765	978 625	100	100.00
1962	463 400	93	540 343	99	— 76 943	1 003 743	102	100.00
1963	446 658	103	506 032	93	— 59 374	952 690	97	100.00
1964	480 800	111	586 300	108	—105 500	1 067 100	109	100.00

FUENTE: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

CHILE

COMERCIO EXTERIOR

Cuadro general 1960/1964

Años	Exportación (FOB)		Importación (CIF)		Saldo A-B	Total de comercio A+B		
	A		B			U\$S 1000	U\$S 1000	100 en 1961
	U\$S 1000	100 en 1961	U\$S 1000	100 en 1961	S/Global			
<b>COMERCIO INTRAZONAL</b>								
1960	30 231	87	81 916	87	— 51 685	112 147	87	11.33
1961	34 812	100	94 476	100	— 59 664	129 288	100	11.77
1962	39 383	113	80 539	85	— 41 156	119 922	93	11.42
1963	49 327	142	120 027	127	— 70 700	169 354	131	14.36
1964	54 495	157	128 888	136	— 74 393	183 383	142	14.85
<b>COMERCIO EXTRAZONAL</b>								
1960	459 810	97	417 745	84	+ 42 065	877 555	91	88.67
1961	473 352	100	496 038	100	— 22 686	969 390	100	88.23
1962	498 699	105	431 301	87	+ 67 398	930 000	96	88.58
1963	492 637	104	517 496	104	— 24 359	1 010 133	104	85.64
1964	571 288	121	479 920	97	+ 91 368	1 051 208	108	85.15
<b>COMERCIO GLOBAL</b>								
1960	490 041	96	499 861	85	— 9 620	989 702	90	100.00
1961	508 164	100	590 514	100	— 82 350	1 098 678	100	100.00
1962	538 082	106	511 840	87	+ 26 242	1 049 922	96	100.00
1963	541 964	107	637 523	108	— 95 559	1 179 487	107	100.00
1964	625 783	123	608 808	103	+ 16 975	1 234 591	112	100.00

FUENTE: Departamento de Estadística de la Superintendencia de Aduanas.

ECUADOR

COMERCIO EXTERIOR

Cuadro general 1960/1964

Años	Exportación (FOB)		Importación (CIF)		Saldo A-B	Total de comercio A+B		
	A		B			U\$S 1000	100 en 1962	% S/Global
	U\$S 1000	100 en 1962	U\$S 1000	100 en 1962				
<b>COMERCIO INTRAZONAL</b>								
1960	4 673	77	3 290	85	+ 1 383	7 963	80	3.66
1961	7 463	123	4 104	106	+ 3 359	11 567	116	5.93
1962	6 087	100	3 870	100	+ 2 217	9 957	100	4.64
1963	8 019	132	5 172	134	+ 2 847	13 191	132	5.13
1964	13 326	219	8 027	207	+ 5 299	21 353	214	7.85
<b>COMERCIO EXTRAZONAL</b>								
1960	97 878	88	111 882	120	- 14 004	209 760	103	96.34
1961	87 209	78	96 386	103	- 9 177	183 595	90	94.07
1962	111 342	100	93 277	100	+ 18 065	204 619	100	95.36
1963	120 418	108	123 739	133	- 3 321	244 157	119	94.87
1964	120 591	108	130 034	139	- 9 443	250 625	122	92.15
<b>COMERCIO GLOBAL</b>								
1960	102 551	87	115 172	119	- 12 621	217 723	101	100.00
1961	94 672	81	100 490	103	- 5 818	195 162	91	100.00
1962	117 429	100	97 147	100	+ 20 282	214 576	100	100.00
1963	128 437	109	128 911	133	- 474	257 348	120	100.00
1964	133 917	114	138 061	142	- 4 144	271 978	127	100.00

FUENTE: Ministerio de Finanzas. Dirección de Financiamiento.

NOTA: Las negociaciones del Ecuador se efectuaron en 1962 y las concesiones pasaron a regir a partir de 1963.  
Por esta razón el año base para el cálculo de los números índices es el de 1962.

MEXICO

COMERCIO EXTERIOR

Cuadro general 1960/1964

Años	Exportación (FOB)		Importación (CIF)		Saldo A-B	Total de comercio A+B		
	A		B			U\$S 1000	100 en 1961	% S/Global
	U\$S 1000	100 en 1961	U\$S 1000	100 en 1961				
<b>COMERCIO INTRAZONAL</b>								
1960	5 740	73	3 624	87	+ 2 116	9 364	78	0.49
1961	7 879	100	4 143	100	+ 3 736	12 022	100	0.62
1962	16 684	212	6 105	147	+ 10 579	22 789	190	1.12
1963	25 946	329	10 836	262	+ 15 110	36 782	306	1.78
1964	33 983	431	17 321	418	+ 16 662	51 304	427	2.14
<b>COMERCIO EXTRAZONAL</b>								
1960	734 048	92	1 182 824	104	-448 776	1 916 872	99	99.51
1961	795 666	100	1 134 490	100	-338 824	1 930 156	100	99.38
1962	882 803	111	1 136 895	100	-254 092	2 019 698	105	98.88
1963	803 211	101	1 227 834	108	-424 623	2 031 045	105	98.22
1964	870 368	109	1 475 629	130	-605 261	2 345 997	122	97.86
<b>COMERCIO GLOBAL</b>								
1960	739 788	92	1 186 448	104	-446 660	1 926 236	99	100.00
1961	803 545	100	1 138 633	100	-335 088	1 942 178	100	100.00
1962	899 487	112	1 143 000	100	-243 513	2 042 487	105	100.00
1963	829 157	103	1 238 670	109	-409 513	2 067 827	106	100.00
1964	904 351	113	1 492 950	131	-588 599	2 397 301	123	100.00

FUENTE: Dirección General de Estadística de la Secretaría de Industria y Comercio.

PARAGUAY

COMERCIO EXTERIOR

Cuadro general 1960/1964

Años	Exportación (FOB)		Importación (CIF)		Saldo A-B	Total de comercio A+B		S/Global
	A		B			%		
	U\$S 1000	100 en 1961	U\$S 1000	100 en 1961		U\$S 1000	100 en 1961	
<b>COMERCIO INTRAZONAL</b>								
1960	8 899	90	8 647	89	+ 252	17 546	89	26.87
1961	9 888	100	9 763	100	+ 125	19 651	100	27.83
1962	10 890	110	6 049	62	+ 4 841	16 939	86	23.05
1963	10 658	108	8 425	86	+ 2 233	19 083	97	26.21
1964	14 846	150	11 559	118	+ 3 287	26 405	134	29.47
<b>COMERCIO EXTRAZONAL</b>								
1960	18 079	87	29 668	98	- 11 589	47 747	94	73.13
1961	20 788	100	30 177	100	- 9 389	50 965	100	72.17
1962	22 577	109	33 985	113	- 11 408	56 562	111	76.95
1963	29 533	142	24 179	80	+ 5 354	53 712	105	73.79
1964	34 925	168	28 262	94	+ 6 663	63 187	71	70.53
<b>COMERCIO GLOBAL</b>								
1960	26 978	88	38 315	96	- 11 337	65 293	92	100.00
1961	30 676	100	39 940	100	- 9 264	70 616	100	100.00
1962	33 467	109	40 034	100	- 6 567	73 501	104	100.00
1963	40 191	131	32 604	82	+ 7 587	72 795	103	100.00
1964	49 771	162	39 821	100	+ 9 950	89 592	127	100.00

FUENTE: División Estadística del Banco Central del Paraguay.

PERU

COMERCIO EXTERIOR

Cuadro general 1960/1964

Años	Exportación (FOB)		Importación (CIF)		Saldo A-B	Total de comercio A+B		S/Global
	A		B			%		
	U\$S 1000	100 en 1961	U\$S 1000	100 en 1961		U\$S 1000	100 en 1961	
<b>COMERCIO INTRAZONAL</b>								
1960	33 423	106	27 507	86	+ 5 916	60 930	96	7.55
1961	31 547	100	31 802	100	- 255	63 349	100	6.56
1962	48 775	155	45 186	142	+ 3 589	93 961	148	8.73
1963	49 120	156	62 000	195	- 12 880	111 120	175	10.11
1964	63 835	202	58 876	185	+ 4 959	122 711	194	9.84
<b>COMERCIO EXTRAZONAL</b>								
1960	398 783	86	346 941	79	+ 51 842	745 724	83	92.45
1961	464 829	100	437 620	100	+ 27 209	902 449	100	93.44
1962	491 211	106	491 693	112	- 482	982 904	109	91.27
1963	492 280	106	495 400	113	- 3 120	987 680	109	89.89
1964	603 165	130	521 124	120	+ 82 041	1 124 289	125	90.16
<b>COMERCIO GLOBAL</b>								
1960	432 206	87	374 448	80	+ 57 758	806 654	84	100.00
1961	496 376	100	469 422	100	+ 26 954	965 798	100	100.00
1962	539 986	109	536 879	114	+ 3 107	1 076 865	112	100.00
1963	541 400	109	557 400	119	- 16 000	1 098 800	114	100.00
1964	667 000	134	580 000	124	+ 87 000	1 247 000	129	100.00

FUENTE: Departamento de Estadística de Comercio Exterior de la Superintendencia General de Aduanas.

## URUGUAY

## COMERCIO EXTERIOR

Cuadro general 1960/1964

Años	Exportación (FOB) A		Importación (CIF) B		Saldo A-B U\$S 1000	Total de comercio A+B		
	U\$S 1000	100 en 1961	U\$S 1000	100 en 1961		U\$S 1000	100 en 1961	% S/Global
	<b>COMERCIO INTRAZONAL</b>							
1960	3 429	59	28 908	84	— 25 479	32 337	80	8.77
1961	5 828	100	34 526	100	— 28 698	40 354	100	10.51
1962	8 015	139	34 036	99	— 26 021	42 051	104	10.95
1963	15 002	257	31 751	92	— 16 749	46 753	116	13.67
1964	15 000	257	49 300	143	— 34 300	64 300	159	17.22
<b>COMERCIO EXTRAZONAL</b>								
1960	125 971	75	215 533	123	— 89 562	341 504	99	91.23
1961	168 888	100	174 547	100	— 5 659	343 435	100	89.49
1962	145 416	86	196 448	113	— 51 032	341 864	99	89.05
1963	150 204	89	145 148	83	+ 5 056	295 352	86	86.33
1964	163 900	97	145 100	83	+ 18 800	309 000	90	82.78
<b>COMERCIO GLOBAL</b>								
1960	129 400	74	244 441	117	—115 041	373 841	97	100.00
1961	174 716	100	209 073	100	— 34 357	383 789	100	100.00
1962	153 431	88	230 484	110	— 77 053	383 915	100	100.00
1963	165 206	95	176 899	85	— 11 693	342 105	89	100.00
1964	178 900	102	194 400	93	— 15 500	373 300	97	100.00

FUENTE: Banco de la República Oriental del Uruguay.

## ACTA FINAL DE LA REUNIÓN GUBERNAMENTAL SOBRE TRANSPORTE ACUÁTICO

### INTRODUCCION

En cumplimiento de la Resolución 106 (IV) de la Conferencia de las Partes Contratantes, el Comité Ejecutivo Permanente convocó a una reunión gubernamental de los países miembros, para analizar los distintos aspectos de la política de transporte acuático de la Zona, que tuvo lugar en la sede de la Asociación entre los días 3 y 8 de mayo de 1965.

La Reunión en sesión plenaria consideró los trabajos sometidos por las Comisiones, y otras propuestas recibidas, y procedió a aprobar la Declaración y Resoluciones que se consignan en la Segunda Parte de esta Acta.

Finalmente, la Reunión solicitó a su Presidente que elevara esta Acta Final al Comité Ejecutivo Permanente, para su posterior conocimiento por los órganos pertinentes de la Asociación.

### DECLARACION:

La Reunión Gubernamental de Transporte Acuático de los países de la ALALC,

VISTO la Resolución 106 (VI) de la Conferencia de las Partes Contratantes, en su Cuarto Período de Sesiones Ordinarias,

CONSIDERANDO las Resoluciones de la misma Conferencia, 100 (IV), artículo Vigésimocuarto, inciso i) y 101 (IV), artículo Sexto; el Anteproyecto de Convenio aprobado por la CAT (II) y las anteriores resoluciones de la Segunda Conferencia 44 (II) (que recomienda a las Partes Contratantes la celebración en el más breve plazo posible, de un Convenio que contemple los principios fundamentales de la política de transporte marítimo y fluvial de la Zona), 45 (II) (creación de la CAT) y 46 (II) (recomendaciones referentes a facilidades de transporte y portuarias); así como también

la Declaración de Principios de Punta del Este, el Anteproyecto de Convenio General de Transporte Acuático elaborados por la ALAMAR y el Acta de la Tercera Asamblea Extraordinaria de dicha institución, que oportunamente fueron puestos en conocimiento del Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC.

### DECLARA:

Que la política de transporte marítimo, fluvial y lacustre de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio persigue los objetivos siguientes:

**PRIMERO.**—Estimular el mantenimiento y promover el desarrollo de las marinas mercantes de los países de la ALALC, formadas por buques o naves modernos, adecuados a sus tráfico y cargas y construidos preferentemente en astilleros de la Zona; que pertenezcan a empresas navieras de propiedad, en su mayor parte, de personas naturales o físicas, o jurídicas, nacionales del país de la bandera o de consorcios de dos o más países de la Zona; que sean operados bajo pabellón de un país de la Zona y cuyos capitanes y la mayoría de la tripulación tengan la nacionalidad del país correspondiente.

**SEGUNDO.**—Asegurar a los buques o naves nacionales de los países de la ALALC el transporte preferente, en igualdad de derechos y tratamiento, de una cuota sustancial de las cargas del intercambio intrazonal.

**TERCERO.**—Tratar que las marinas mercantes de los países de la Zona tengan la capacidad necesaria para atender el transporte de su intercambio zonal y de una parte sustancial de su comercio exterior, procurando asegurar la corriente normal y continua de sus exportaciones e importaciones, mediante servicios eficientes y adecuados que contribuyan al desarrollo económico de sus pueblos.

**CUARTO.**—Actuar de consuno para defender la política común de transporte, proteger el desarrollo de las flotas mercantes de los países de la Zona y procurarles una participación adecuada en su intercambio mundial.

Para tal efecto, los países de la ALALC procederán a establecer consultas inmediatas con el fin de actuar conjuntamente ante terceros, en todos los aspectos relacionados con la aplicación de los principios contenidos en esta declaración.

**QUINTO.**—Proceder a uniformar, simplificar y codificar las disposiciones legales y reglamentarias sobre transporte marítimo, fluvial y lacustre de los países de la ALALC.

**SEXTO.**—Activar los esfuerzos para mejorar las condiciones portuarias de los países de la ALALC en los planos material, administrativo y laboral, así como la navegabilidad de los ríos y canales y los sistemas de balizamiento y accesos a los puertos, con miras a aumentar la productividad y reducir los costos del transporte marítimo, fluvial y lacustre.

**SEPTIMO.**—Coordinar los servicios portuarios de los países de la Zona, procurando que cada puerto se desarrolle de acuerdo a sus mejores posibilidades potenciales para favorecer el intercambio zonal y extrazonal.

**OCTAVO.**—Promover la constitución de conferencias de fletes regionales, para la fijación de tarifas y condiciones de transporte adecuadas y razonables, basadas en criterios uniformes para todos los países de la ALALC.

**NOVENO.**—Establecer en cada país a la brevedad posible, unidades de estudio de los problemas de transporte y fletes marítimos, fluviales y lacustres, a nivel gubernamental y con participación de los sectores interesados.

**DECIMO.**—Procurar la armonización de las condiciones de explotación de las flotas mercantes de la Zona, incluyendo los incentivos de fomento y estímulo, con miras a que operen en términos de competencia leal y equitativa.

**DECIMOPRIMERO.**—Conceder temporalmente tratamiento de buques o naves nacionales a los extranjeros fletados y operados por empresas navieras nacionales de un país de la Zona como complemento de sus tonelajes, en la forma y condiciones que se establezcan, mientras las marinas mercantes de los países de la Zona carezcan de la capacidad de transporte necesaria para atender su intercambio.

**DECIMOSEGUNDO.**—Proseguir los esfuerzos por parte de los países miembros para conceder a los países y territorios mediterráneos, las facilidades necesarias y mejorar las existentes, a fin de facilitar su transporte marítimo, fluvial y lacustre, así como las de naturaleza portuaria destinadas a incrementar el tránsito de su comercio exterior, y

#### RESUELVE:

Someter esta Declaración a los órganos de la Asociación para el efecto de su adopción por las Partes Contratantes.

#### CONSTANCIA DE LA DELEGACION ARGENTINA

La Delegación Argentina reitera su adhesión al principio general expresado en el punto Decimosegundo, referente a la situación de los países mediterráneos, y particularmente en lo relativo a la libre navegación de los ríos Paraná y Uruguay, así como a la necesidad de hallar solución satisfactoria a los problemas emergentes de esa condición, como su Gobierno está llevándolo a cabo directamente con las partes interesadas, pero deja constancia de su oposición a la inclusión en esta oportunidad del punto Decimosegundo, por entender, dados los fundamentos que se expresaron en su presentación, que no corresponde su consideración en este foro.

#### RESOLUCION I

La Reunión Gubernamental de Transporte Acuático de los países de la ALALC.

#### RESUELVE:

Recomendar a los órganos de la Asociación, que, con asistencia de sus organismos especializados, prosigan los tra-

bajos encaminados a la concertación del Convenio de transporte marítimo, fluvial y lacustre de la ALALC, teniendo en cuenta entre otras, las normas siguientes:

### CAPITULO I

#### Reserva de Cargas

Las cargas de intercambio comercial entre las Partes Contratantes, transportadas por agua, quedan reservadas a los buques o naves nacionales de las Partes Contratantes, en las condiciones establecidas en el presente Convenio. (Ver capítulo VI.)

### CAPITULO II

#### Conferencias de Fletes

Las Partes Contratantes promoverán la constitución de conferencias de fletes que tengan sede en países de la Zona, con miras a armonizar las normas operacionales, procurar la regularidad de los tráficos zonales, fijar las condiciones del transporte y las tarifas de fletes, sujetas a la homologación por las autoridades competentes de cada Parte Contratante, y garantizar el cumplimiento de las disposiciones relativas a las reservas de carga y a las participaciones en los tráficos.

Las autoridades competentes de cada una de las Partes Contratantes supervisarán estas conferencias y controlarán la aplicación de fletes y el estricto cumplimiento de las condiciones de transporte marítimo, fluvial y lacustre, a fin de que no sean afectadas por discriminación de cargas ni rechazo injustificado de embarques, ni cobro de fletes superiores a los establecidos por estas conferencias, ni atrasos de embarques, ni concesión de rebajas o adopción de otras medidas que constituyan prácticas de competencia destructiva o injusta, que perturben la participación de otros buques nacionales de las Partes Contratantes. Si fuere necesario, las autoridades de referencia podrán disponer la revisión de las tarifas de fletes y de las condiciones de transporte.

Promoverán, además, el establecimiento de un sistema de consultas que facilite contactos permanentes con las fuerzas productoras, cámaras de comercio o consejos de usuarios del transporte, contemple debidamente estos intereses y a través de tal sistema puedan hacerse llegar observaciones a las conferencias de fletes.

Las conferencias de fletes deberán proporcionar, anualmente, a las Partes Contratantes, por intermedio del Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC, informaciones detalladas sobre sus actividades.

### CAPITULO III

#### Normas sobre Nacionalidad y Arrendamiento

Se considerará buque o nave de bandera nacional de cada país, para el tráfico zonal, al que reúna las siguientes condiciones:

a) Que esté matriculado definitivamente en el país respectivo y tenga título de propiedad registrado conforme a su legislación;

b) Que, respetando las exigencias de cada país cuando éstas sean mayores, el capitán, los oficiales y, por lo menos, la mayoría del resto de la tripulación, sean de nacionalidad del respectivo país y habilitados para el ejercicio de sus funciones por autoridad competente, debiendo usarse el idioma nacional en las órdenes de mando verbales y escritas y de trabajo del buque o nave, y en las anotaciones, libros y documentos legales exigidos;

c) Que si el propietario fuere una persona natural o física, sea de nacionalidad del respectivo país y tenga en el mismo su domicilio principal y la sede real y efectiva de la empresa;

d) Que en caso de pertenecer a una sociedad de personas, ésta esté constituida según las leyes del país de la bandera del buque o nave, la mayoría de su capital sea de propiedad de personas de la nacionalidad del mismo y tenga la empresa en él su domicilio principal y su sede real y efectiva;

e) Que en caso de pertenecer a una sociedad de capitales, ésta esté constituida conforme a las leyes del país de la

bandera del buque o nave y tenga en él su domicilio principal y la sede real y efectiva, debiendo ser de la nacionalidad del respectivo país el presidente del directorio, la persona que desempeñe las funciones de gerente y la mayoría de los directores y administradores, y pertenecer la mayoría de su capital a personas físicas o naturales, o jurídicas, nacionales de dicho país;

f) Que en caso de copropiedad de buques o naves, sea de personas o de capitales, el sistema de copropiedad esté constituido según las leyes del país de la bandera del buque o nave y más de la mitad del valor de la copropiedad pertenezca a personas físicas o naturales, o jurídicas, del país respectivo, las cuales deberán tener su domicilio principal y su sede real y efectiva en el mismo;

g) Que en caso de ser de propiedad de una sociedad de capitales cuyo capital pertenezca en su mayoría a personas físicas o naturales, o jurídicas, nacionales de dos o más países de la Zona, con buques o naves matriculadas en uno u otro de ellos, la sociedad esté constituida conforme a las leyes de alguno de dichos países de la Zona, debiendo tener en él su domicilio principal y sede real y efectiva y ser de nacionalidad de alguno de los mismos países, el presidente del directorio, el gerente y la mayoría de los directores y administradores, y

h) Los armadores propietarios de buque o nave nacional que cuenten con autorización del órgano competente del respectivo país, podrán arrendar o fletar buques o naves en los casos de insuficiencia de sus bodegas para el tráfico zonal y en las condiciones establecidas en los párrafos siguientes, concediéndose a los mismos el tratamiento de buque o nave nacional. Este tratamiento será reconocido por las otras Partes Contratantes.

Estos arrendamientos o fletamentos sólo podrán ser realizados hasta el límite de tonelaje en actividad de buques o naves nacionales del propio armador de la Zona, sea que prolongue o no sus tráficos a países extrazonales y por los plazos y demás condiciones que cada país acuerde.

En similitud de condiciones económicas y técnicas generales con buques o naves extrazonales, se dará preferencia para el arrendamiento o fletamento en primer término a buques o naves del propio país y en segundo lugar a buques o naves de bandera de otro país de la Zona. (1)

## CAPITULO IV

### Normas sobre Igualdad de Tratamiento

Los buques o naves nacionales de los países de la Zona que transporten personas y/o mercaderías entre los respectivos países, recibirán igual tratamiento que los buques nacionales de cada país de la Zona empleados en el tráfico zonal en materias tales como trámites portuarios, aduaneros y operacionales, servicios y condiciones de estiba y desestiba, pago de derechos de navegación, atraque (2), estadía y otros.

Ninguna medida que adopte un país de la Zona con respecto a mercaderías y/o personas transportadas en buques o naves de su propio registro, dentro del tráfico zonal, podrá implicar recargos, sobrepuestos, rebajas o cualquier tratamiento diferente cuando sean transportadas en buques o naves de otro país de la Zona.

No se podrá imponer restricciones de ninguna naturaleza o medidas de efecto equivalentes para la recepción, operación o despacho de buques o naves nacionales de países de la Zona, que signifiquen tratamiento desigual entre los países de la Zona o menos favorable que el aplicado a países extrazonales.

Ninguna de estas disposiciones podrá ser interpretada como restricción al derecho de cada país a reglamentar su

(1) La Delegación brasileña dejó constancia de su posición, según la cual propuso una reducción gradual de la capacidad de arrendamiento de buques o naves, con periodos y porcentajes establecidos en convenio, que determinase un comportamiento uniforme en la Zona, en la cual actualmente se verifica la competencia entre las empresas de las Partes Contratantes.

(2) La Delegación del Perú dejó constancia de que no podría extender, por el momento, al atraque de los buques o naves de los demás países de la Zona, el mismo tratamiento que concede a los de su bandera.

cabotaje nacional, así como los transportes destinados a/y procedentes de países extrazonales.

Tampoco podrá considerarse como restricción el derecho de cada país a facilitar, en cualquier forma, los servicios de cabotaje nacional que realicen sus buques o naves.

A estos efectos se entenderá por comercio y navegación de cabotaje nacional los que se realizan entre puertos de un mismo país conforme a su legislación.

## CAPITULO V

### Disposiciones Transitorias

No obstante lo dispuesto en el Capítulo III, se considerarán también buques o naves nacionales de cada país, los pertenecientes a personas, sociedades de personas o sociedades de capital que al 1 de abril de 1965 estaban definitivamente matriculados con título de propiedad registrado como nacional de un país de la Zona, conforme a la respectiva legislación.

Las personas, sociedades de personas o sociedades de capital sólo podrán reponer o ampliar el tonelaje de los buques o naves propios a que se refiere el párrafo precedente, en el caso que se adapten a las reglas y condiciones indicadas anteriormente.

Los países que dentro de los plazos a fijarse manifiesten ante la autoridad pertinente de la ALALC que no pueden cumplir en buques o naves de su matrícula las exigencias relativas a la nacionalidad del capitán, oficiales y resto de la tripulación, quedarán exentos de su cumplimiento en la medida de sus necesidades y hasta por tres años.

Se podrá conceder una prórroga de hasta tres años adicionales siempre que durante el primer período se hayan integrado las tripulaciones, a excepción del capitán y oficiales que deberán ser nacionales, con personal nacional de países de la Zona, debidamente habilitados en el país de la bandera del buque o nave, en la proporción indicada en el inciso b) del Capítulo III.

Se consideran nacionales de Colombia y nacionales del Ecuador, los buques o naves pertenecientes a la Flota Mercante Grancolombiana que el 1 de abril de 1965 estaban abanderados y definitivamente matriculados en cada uno de esos dos países con título de propiedad registrado como nacional, conforme a la respectiva legislación.

## CAPITULO VI

### Condiciones para la Reserva de Cargas

No habiéndose alcanzado acuerdo sobre la determinación de esas condiciones, se formularon las siguientes propuestas:

#### Argentina

1) Se establece la reserva de cargas del intercambio comercial transportado por agua a favor de los buques nacionales de los países de la Zona, en las condiciones que se determinan más adelante.

2) El transporte de cargas a granel, cargas de masa, cargas líquidas (petróleo y derivados), cargas frigoríficas, café y cacao y otras cargas especiales, será ajustado mediante convenios o acuerdos entre los países directamente interesados.

3) Sin perjuicio de ello, y a fin de facilitar al desarrollo del comercio zonal y el establecimiento, expansión y coordinación de los servicios de transporte zonales, los países asignarán una participación preferente a las líneas nacionales de países de la Zona, que atiendan o atendieren en forma regular y estable el transporte entre puertos zonales, sea que prolonguen o no sus tráficos a países extrazonales.

4) Respetada la reserva de transporte de carga para los buques nacionales de los países de la Zona, podrá asignarse una adecuada participación en el tráfico zonal a líneas nacionales regulares de países extrazonales que atienden el movimiento del comercio exterior recíproco entre su propio país



y países de la Zona y que, en el curso de sus rutas normales, sirvan al tráfico entre puertos de dichos países; tal participación será establecida en base de igualdad de tratamiento a los buques de la Zona en los países extrazonales y en condiciones tales que no constituyan impedimento al comercio y a la expansión de las flotas zonales.

5) En la aplicación de las normas que se establezcan a estos efectos, las medidas que para su ejecución se adopten preservarán los esfuerzos realizados por las flotas nacionales en la prestación de servicios permanentes para atender el intercambio comercial entre países de la Zona; y tales medidas facilitarán en cuanto sea posible, la expansión y coordinación de los transportes zonales y su capacitación para los requerimientos de los futuros incrementos comerciales y, en especial, el desarrollo de tráficos que carezcan de servicios zonales adecuados.

6) La aplicación de las reservas y de los acuerdos indicados precedentemente no podrá significar discriminación de carga ni rechazo injustificado de embarques, ni cobro de fletes superiores a los establecidos por las Conferencias de Fletes de la Zona, ni atraso de embarques, ni concesión de rebajas o adopción de otras medidas que constituyan prácticas de competencia destructiva o injusta que perturben la participación de otros buques nacionales de países de la Zona.

#### Brasil

1) La reglamentación del transporte de los productos a granel y de las cargas especiales calificadas en los términos del numeral 2 del presente Convenio, podrá ser acordada mediante pactos celebrados entre las Partes Contratantes interesadas, con plazos de vigencia que no sobrepasen el periodo indicado en el Artículo 2 del Tratado de Montevideo.

Respetada la reserva de transporte para las empresas nacionales de los países de la ALALC, las empresas de bandera extrazonal, de servicios tradicionales y regulares, podrán participar en el tráfico, en el curso de sus rutas normales entre sus respectivos países de origen y puertos de los países de la Zona., siempre que:

- a) su participación no presente obstáculos al comercio y a la expansión de las flotas de los países zonales, y
- b) sea concedida, en su país de origen, reciprocidad de tratamiento a las empresas de navegación de los países de la Zona.

2) Para los fines del presente Convenio, se definen como cargas especiales las indicadas por las Partes Contratantes interesadas en el respectivo intercambio —la importadora y la exportadora— y que consten en las listas negociadas por pares de países en la forma y con las limitaciones estipuladas en el párrafo siguiente.

3) Las listas de cargas especiales podrán contener mercaderías que hayan participado en el intercambio bilateral, durante el bienio anterior a su negociación, y deben ser elaboradas como se establece a continuación:

- 1a. lista: 3 años de vigencia.  
75% del tonelaje medio de intercambio, deducidos los graneles durante el bienio anterior a la negociación de la lista;
- 2a. lista: 2 años de vigencia.  
50% del tonelaje medio de intercambio, deducidos los graneles, durante el bienio anterior a la negociación de la lista, y
- 3a. lista: 2 años de vigencia.  
25% del tonelaje medio de intercambio, deducidos los graneles, durante el bienio anterior a la negociación de la lista.

#### Colombia

La Delegación de Colombia manifestó su conformidad con los principios generales de política naviera analizados por la Reunión Gubernamental sobre Transporte Acuático, pero señaló que reservaba para otra instancia su pronunciamiento definitivo sobre todos los puntos relacionados con la reserva de carga.

#### Chile

Las Partes Contratantes convienen en establecer gradualmente un régimen multilateral de reserva de carga que se perfeccionará en un plazo que no sobrepase el periodo de transición indicado en el Artículo 2 del Tratado de Montevideo.

Para este efecto, en forma acumulativa lineal, anualmente y en porcentajes iguales, liberarán para los demás países de la Zona, la totalidad de las cargas de su comercio intrazonal con excepción de los combustibles líquidos y sus derivados, los que quedarán sujetos a los acuerdos de las Partes Contratantes.

#### Ecuador

La Delegación del Ecuador admite la reserva de carga como principio general de política de transporte marítimo, pero, en esta oportunidad, formuló reserva en cuanto a su inmediato establecimiento, porque considera que no existen actualmente condiciones apropiadas que conduzcan a la adopción de un mecanismo a este respecto, en lo que se refiere al tráfico marítimo de la Zona.

Señaló la conveniencia de que se procure solucionar, cuanto antes, la falta de estudios y estadísticas actualizadas sobre el tráfico marítimo zonal, a fin de permitir la adecuada consideración del problema, y se pronunció por la necesidad de estructurar un régimen que tomando como base las realidades existentes, sirva para apoyar el desarrollo económico de la Zona y constituya, a la vez, instrumento útil para los propósitos de la integración, principalmente para el fomento de las exportaciones tanto en lo que se relaciona con el comercio intrazonal como extrazonal.

#### México

La Delegación de México admite la reserva de carga como principio general de política de transporte acuático, pero formuló reserva en cuanto a su inmediato establecimiento, porque considera que no existen elementos suficientes que determinen la adopción de un mecanismo apropiado.

#### Uruguay

1) Respetada la reserva de transporte para las empresas nacionales de los países de la ALALC, las empresas de bandera extrazonal, de servicios tradicionales y regulares, podrán participar en el tráfico, en el curso de sus rutas normales entre sus respectivos países de origen y puerto de los países de la Zona, siempre que:

- a) su participación no presente obstáculo al comercio y a la expansión de las flotas de los países zonales, y
- b) sea concedida, en su país de origen, reciprocidad de tratamiento a las empresas de navegación de los países de la Zona.

2) Para los fines del Convenio se definen como cargas reservadas a las líneas nacionales de las Partes Contratantes interesadas, con plazos de vigencia que no sobrepasen el periodo indicado en el Artículo 2 del Tratado de Montevideo, las que a continuación se detallan:

- Primer Periodo: 3 años de vigencia.  
70% del tonelaje medio de intercambio durante el bienio anterior al periodo.
- Segundo Periodo: 2 años de vigencia.  
60% del tonelaje medio de intercambio durante el bienio anterior al periodo.
- Tercer Periodo: 2 años de vigencia.  
50% del tonelaje medio de intercambio durante el bienio anterior al periodo.

La distribución de las cargas reservadas a las Partes Contratantes interesadas, será acordada mediante pactos bilaterales, teniendo preferencia en esta distribución aquella parte que tenga balanza comercial desfavorable, en proporción directa al valor de sus importaciones del intercambio total con la otra parte, en el bienio anterior.

La carga no regulada bilateralmente por el párrafo anterior y la parte de las cuotas bilaterales no transportada por

ninguna de las partes queda reservada a líneas nacionales estables de las Partes Contratantes, teniendo preferencia en igualdad de condiciones, las líneas nacionales estables de países de menor desarrollo económico relativo y las de los países a que se refiere la Resolución 71 (III) de la Conferencia.

## RESOLUCION II

La Reunión Gubernamental de Transporte Acuático de los países de la ALALC,

# ACTA DE CONSTITUCIÓN DEL CONSEJO DE POLÍTICA FINANCIERA Y MONETARIA DE LAS PARTES CONTRATANTES DEL TRATADO DE MONTEVIDEO

En la sede de la Asociación, a los seis días del mes de mayo de mil novecientos sesenta y cinco, se constituye el Consejo de Política Financiera y Monetaria de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo, de acuerdo con lo establecido en la Resolución 101 (IV) de la Conferencia y con la asistencia arriba indicada.

A proposición del señor Representante de México, don Rodrigo Gómez, y con el apoyo unánime de los demás señores Representantes, se resuelve elegir Presidente de la presente Reunión al señor Vicepresidente del Banco Central de Chile, don Carlos Massad.

El Consejo toma conocimiento de las conclusiones a que arribara la Primera Reunión de la Banca Comercial de los países de la ALALC y de la Segunda Reunión de la Comisión Asesora de Asuntos Monetarios de la Asociación, celebradas respectivamente durante los días 9 al 13 y 15 de marzo pasado.

El Consejo examina las bases generales que en ambas Reuniones se expusieron con el objetivo de perfeccionar el sistema de pagos vigente en la región y de acentuar la colaboración recíproca entre las autoridades monetarias, así como de intensificar las relaciones entre la banca comercial de los países del área.

A este respecto se señaló, con el asentimiento unánime de los señores Representantes, que las bases consideradas son apropiadas en sus líneas generales para el fin propuesto y que paralelamente podrían iniciarse contactos entre los Bancos Centrales que no serían incompatibles con cualquier sistema de cooperación multilateral y que tendrían por objeto lograr entendimientos entre pares o grupos de bancos encaminados al otorgamiento de facilidades crediticias recíprocas.

El Consejo entiende que los trabajos destinados a ampliar la red bancaria interlatinoamericana y aquéllos tendientes a acentuar la cooperación recíproca entre los Bancos Centrales deben ser objeto de esfuerzos paralelos y armónicos, por cuanto no existen incompatibilidades entre cualquier mecanismo de cooperación de las autoridades monetarias y una mayor agilidad de la banca comercial para realizar sus operaciones.

Se concluyó asimismo en que sobre la base de los positivos trabajos de la Comisión Asesora de Asuntos Monetarios, podría iniciarse la tarea de elaborar un proyecto concreto sobre la materia con sus varias opciones, el que podría ser preparado por un grupo "ad hoc" de expertos de Bancos Centrales de la Asociación y el que sería posteriormente considerado por los órganos institucionales previstos para el efecto, como ser la Comisión Asesora de Asuntos Monetarios y el propio Consejo.

En tal sentido, se estima necesario considerar como bases apropiadas para este trabajo, las siguientes:

1) El sistema debiera contemplar la posibilidad de avanzar por etapas para una futura coordinación y colaboración más estrechas en materia de política financiera y monetaria.

2) Debiera ser no discriminatorio con respecto a países fuera de la ALALC, reconociendo las dificultades de pago de algunos de los países miembros.

## RESUELVE:

Recomendar al Comité Ejecutivo Permanente la conveniencia de constituir, a la mayor brevedad, el Consejo de Transporte y Comunicaciones a que se refiere la Resolución 101 (IV) de la Conferencia de las Partes Contratantes y, que al hacerlo, le encomiende la formulación de las recomendaciones que los gobiernos de los países miembros deberían hacer efectivas para dar cumplimiento a los objetivos de la política de transporte marítimo, fluvial y lacustre acordada.

3) En un principio los periodos de liquidación no deberían ser muy extensos.

4) La liquidación se haría en divisas de libre convertibilidad.

5) Los créditos recíprocos regirían durante el periodo de compensación con límites máximos a determinar. No existirían obstáculos para el otorgamiento de créditos extraordinarios, cuando así lo negociaran bilateralmente los Bancos Centrales.

6) El sistema debiera abarcar a plazo breve a todos los países de la Asociación. Eventualmente se podría contemplar la participación de los demás países latinoamericanos.

7) En el plazo más breve posible el sistema debiera abarcar todos los pagos derivados de transacciones de comercio intrazonal.

8) Paralelamente, se estudiaría la posibilidad de canalizar a través del mismo, pagos por otros conceptos como por ejemplo los correspondientes a los fletes, pasajes y eventualmente primas de seguro y reaseguros.

9) Posibilidad de establecer un fondo común de reserva que operaría además como garante de los créditos que se concedieren en los países.

A juicio del Consejo los estudios que se hicieren deberían coordinarse con los que realizan otros institutos en el ámbito latinoamericano.

En materia de procedimientos, el Consejo resolvió lo siguiente:

1) Constituir el grupo "ad hoc" a que se ha hecho referencia anteriormente, para el cual se indicaron los nombres de los señores Evaristo Evangelista (Argentina), Eduardo Silveira Gomes (Brasil), Jorge Marshall (Chile), Gustavo Petriccioli (México) y Emilio Barreto (Perú). En caso de que algunos componentes del grupo se viesen en la imposibilidad de participar de sus trabajos, se faculta a la Secretaría a gestionar la concurrencia de otros expertos de los Bancos Centrales de los países miembros.

2) El grupo de expertos comenzará sus trabajos en la sede de la Asociación el día 24 de mayo.

3) Solicitar al Comité Ejecutivo Permanente que convoque la Comisión Asesora de Asuntos Monetarios a celebrar una tercera reunión en la sede de la Asociación a partir del 1 de junio próximo, con el objeto de examinar el proyecto que formule el grupo de expertos. A dicha reunión, serán invitados observadores de los Bancos Centrales de Bolivia y Venezuela, del Centro de Estudios Monetarios Latinoamericanos (CEMLA) y de la Cámara de Compensación Centroamericana.

4) El Consejo, en su próxima reunión examinará los resultados de los trabajos realizados y se pronunciará sobre los mismos y sobre las modalidades operativas que correspondan.

Los señores Representantes del Brasil, del Ecuador y del Uruguay hicieron salvedad con respecto a su condición de no titulares del Consejo.