

LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE
DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LOS
PROCESOS DE INTEGRACION

ALADI/SEC/Estudio 8
8 de julio de 1983

SUMARIO

	<u>Página</u>
INTRODUCCION	4
I. ANTECEDENTES	5
1. Procesos de integración	5
2. Importancia del transporte	6
3. Organización espacial y redes de transporte	10
II. LOS TERMINOS DE INTERCAMBIO Y LA COYUNTURA INTERNACIONAL	13
1. La política proteccionista de los países industrializados	13
2. La incidencia de las empresas transnacionales	14
III. LOS PROBLEMAS INSTITUCIONALES	16
1. Las barreras no arancelarias	16
2. Los convenios del tránsito internacional	16
IV. CONCLUSIONES	18
V. POSIBILIDADES Y ALTERNATIVAS DEL TRANSPORTE EN LOS PROCESOS DE INTEGRACION DE AMERICA LATINA	19
1. Modificación de la estructura de intercambio	19
2. La priorización en el análisis y el tratamiento de las políticas de transporte	23
3. La consolidación de los sistemas de transporte	24
4. La realización del foro sobre navegación y cooperación del transporte marítimo	25
5. La consolidación de los corredores interoceánicos	27
ANEXO ESTADISTICO	29

//

El presente estudio fue elaborado en el marco del programa de trabajos de la Asociación para 1983, por el consultor doctor César Lama, bajo dirección y supervisión de la Secretaría General de la ALADI.

//

//

PRESENTACION

El presente trabajo, tiene por objeto tratar el tema "Problemática del transporte desde el punto de vista de los procesos de integración" a ser presentado ante el Primer Congreso del Transporte a realizarse en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, entre los días 30 de mayo y 4 de junio del presente año.

El tema ha sido tratado en forma general con el propósito de que sirva de marco referencial al tratamiento de los temas específicos a ser presentados en el Congreso y que tienen relación con los esquemas de integración del Grupo Andino, Mercado Común Centroamericano y CARICOM.

Asimismo, se pretende que el documento presente las principales líneas de preocupación que podrían ser materia de los debates en el seno del Seminario "Transporte e Integración" organizado por la ALADI como parte integrante del Área IX "El Transporte y la Integración".

Finalmente, el trabajo fundamenta que la conceptualización del transporte y las relaciones económicas de intercambio son partes integrantes de un solo esquema teórico-práctico, lo cual determina que en el desarrollo del tema se hayan cruzado sostenidamente los aspectos de comercio y de transporte.

//

INTRODUCCION

Es generalmente aceptado que las bases para la integración latinoamericana son de orden económico y político. En cuanto a lo primero, el comercio, el intercambio y la complementariedad de recursos son factores adecuados para definir esquemas integracionistas; sin embargo, poco de lo dicho puede ser efectivo si, en cuanto a lo segundo no hay una explícita e implícita voluntad política de integración.

Asimismo, es reconocido a nivel regional que la estructura socio-económica, la actividad productiva, el potencial aprovechado de sus recursos, los procesos de industrialización y urbanización y los esquemas de integración física, presentan, aún, un nivel incipiente de integración en América Latina.

Desajustes en el desarrollo y la disparidad tecnológica entre los procesos productivos de los países de la región y la desarticulación de las redes de transporte hacen muy difícil una efectiva integración económica de base productiva; ello se debe en gran medida, a limitaciones en la oferta industrial, a una estructura diferente de los costos de producción e intercambio, y a las condiciones de la base infraestructural y productiva de los países.

Por otro, se ha señalado que el desarrollo de América Latina debe pasar necesariamente por un proceso de integración económica de sus países, sin embargo, conviene diferenciar conceptualmente el proceso de integración económica del proceso de integración del transporte. Ambos distinguen dos planos: el primero es de naturaleza estructural, mientras el segundo es de carácter técnico. Sin embargo, la integración económica, necesariamente, implica la integración del transporte, es decir, la multimodalidad de los sistemas.

El transporte desde el punto de vista de los procesos de integración debe ser tratado entonces desde tres grandes enfoques:

- El enfoque global, que ubica a transportes como resultante y condicionante de los procesos y términos de intercambio, cuya dinámica espacial aún inercia la desarticulación de América Latina.
- El enfoque intermedio, que identifica las condiciones y posibilidades del proceso de integración, y dentro de él, ubica el sistema de transportes (*) como instrumento que moviliza los flujos de carga; y en este mismo nivel, la problemática de la facilitación del transporte y del comercio.
- El enfoque específico, finalmente, que permite analizar los aspectos técnico-operativos del transporte dentro del enfoque de sistemas para estudiar el transporte y sus particularidades en la infraestructura, el parque y la flota, las empresas y la producción de servicio.

En base a lo expuesto, el presente trabajo intenta brevemente sintetizar los tres enfoques mencionados, en el marco de las condiciones económicas que requiere el proceso de integración; la información actualizada (**) no permite un mayor desarrollo analítico que el presentado.

(*) Sistema de Transportes, considera en conjunto los modos terrestre, aéreo y acuático, asimismo, los aspectos relativos a infraestructura, parque o flota y provisión de los servicios en cuyo rubro se incluyen los esquemas empresariales.

(**) Se observa que en general, no existe información sobre los intercambios en toneladas y sobre los aspectos de transporte, lo suficientemente homogeneizada y actualizada a un solo año base reciente; el año que presenta mayores datos útiles es 1975 y en algunos casos 1980.

I - ANTECEDENTES1. Procesos de integración

Algunos autores han denominado a la integración como un proceso de eslabonamiento estructural entre las actividades básicas de universos que han mantenido desarrollos separados.

Otros autores señalan que integración económica supone, primero, economías complementarias y proporcionadas; segundo, vinculación geográfica; y tercero, similares niveles culturales (1); a estas definiciones podríamos incluir equidistancia de los niveles de desarrollo económico y, esencialmente, decisión política que la impulse.

Existen modelos clásicos de procesos de integración económica contemporánea. Entre los más importantes se encuentran en Europa: la Comunidad Económica Europea, la Asociación Europea de Libre Comercio y el Acuerdo de los Países del CAME; la primera, supone la adopción del principio de la "Unión Aduanera", el segundo la de "Zona de Libre Comercio", y la tercera de integración político-económica; la diferencia entre las dos primeras fue que la Comunidad Económica Europea, además de suprimir las barreras aduaneras, suponía el tratamiento arancelario común con terceros países, impulsando la conveniencia de formular una política común en los sectores agrícola y de transportes (2). Los resultados, han significado el desarrollo de fuertes lazos de cooperación y especialización entre los países miembros.

En América Latina los acuerdos de integración se inician como proceso, a partir de 1960 con la creación de la ALALC o Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, posteriormente se desarrollaron el Tratado del Mercado Común Centroamericano MCCA (1962); el Tratado de Comunidad Económica del Caribe (1968); y el Acuerdo del Grupo Subregional Andino o Junta del Acuerdo de Cartagena (1969).

Las condiciones del comercio mundial no propiciaron en la década del 60, avances significativos en los procesos de integración de la región que tratamos, ello se debió a la expansión de las economías de los países industrializados, que impulsaron, el crecimiento hacia afuera de los países de América Latina.

El débil intercambio entre los países de América Latina, se debe históricamente a su estructura social y económica y a su organización espacial, condicionadas, en el orden económico, social, cultural y administrativo, por la hegemonización intermediaria de las sub-metrópolis regionales de Buenos Aires, Río de Janeiro-São Paulo, Santiago-Valparaíso, Lima, Guayaquil-Quito, Bogotá, Caracas y México.

La economía de la región, se ha caracterizado por un crecimiento inorgánico y desarticulado. Cada polo tradicional y su área de sustentación se han desarrollado aisladamente a través de impulsos extranacionales y extrarregionales, presentando así serias dificultades para estructurar entre países, economías complementarias. (Mapas 1 y 2).

//

De esta forma, se diferencian grandes espacios subregionales (*), cuyos modelos de organización han variado desde esquemas transversales enclave-puerto, en espacios geográficamente lineales caso de Perú, Chile, Venezuela; esquemas con ejes internos colectores y extracción hacia puertos de exportación, caso de Ecuador, Bolivia y México; y esquemas radial-concéntricos polarizados, caso recientemente Brasil, cuya polarización radio-concéntrica se estructura en el eje Brasilia-Río de Janeiro-São Paulo. (Mapas 1 y 2).

El transporte, dentro de estos esquemas, asume diversos procesos de implementación; hasta cuando la economía inglesa mantuvo fuertes enlaces con los países de América del Sur, los esquemas de transporte fueron principalmente ferroviario-portuarios entre las submetrópolis continentales y sus áreas de sustentación.

Pese a las dificultades de base señaladas, los procesos de integración en América Latina han impulsado crecientes corrientes internas de intercambio. Este crecimiento significó el incremento del quantum, y la relativa orientación a la estructura del intercambio intrarregional. El comercio intrarregional pasó desde el 8 por ciento en 1961, hasta representar el 16 por ciento de las exportaciones latinoamericanas en 1980; la participación de los productos manufacturados en los intercambios entre los países miembros de la ALALC, pasaron desde el 23 por ciento al 48.5 por ciento durante dicho período.

2. Importancia del transporte

Desde la formulación de la Comunidad Económica Europea, hasta las más recientes experiencias en América Latina, el transporte ha significado un instrumento esencial en los procesos de integración. La Comunidad Económica Europea incluyó, en el Tratado de Roma (**), una Política Común de Transporte PCT. Con énfasis en el reconocimiento de la trascendencia de los precios, el acceso en la compensación global de los intercambios y, el manejo de los subsidios que debía considerar las condiciones de las empresas de transporte (3).

En la medida que el transporte ha servido como instrumento extractivo de América Latina, ha forzado regulaciones económicas extractivas, axiales, desiguales y desarticuladas entre sí. Ello se demuestra, con el excesivo crecimiento del transporte marítimo en el intercambio intrazonal.

(*) Robert Brown (1) define nueve espacios que son los siguientes: (Mapa 3)

- Región I. Corazón industrial de América del Sur.
- Región II. Área de sustentación.
- Región III. Chile.
- Región IV. Litoral y cordilleras de Perú y Bolivia
- Región V. Vertiente oriental de los Andes.
- Región VI. Colombia y Venezuela.
- Región VII. Ecuador.
- Región VIII. La Cuenca Amazónica.
- Región IX. Noroeste brasileño.

(**) Título IV. Tratado de Roma, 1959.

//

AMERICA DEL SUR:

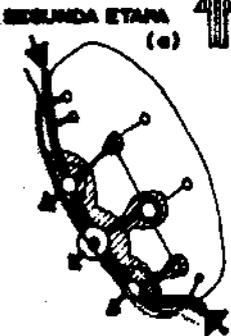
EVOLUCION HISTORICA Y TENDENCIAS DE LOS PATRONES DE ORGANIZACION ESPACIAL



TENDENCIAS DE ORGANIZACION ESPACIAL HACIA UN PATRON DE RETICULACION DIVERGENTE INDICADO POR EL:

- REFORZAMIENTO DE LA LINEA COSTERA
- REFORZAMIENTO DEL EJE CENTRAL
- DEMANDAS DERIVADA POR CRUCE DE LINEAS TRANSVERSALES NORTE-CENTRO Y SUR

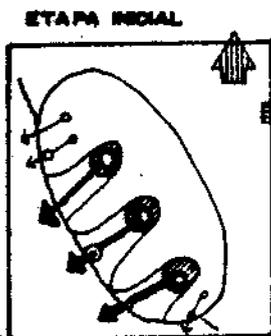
CASO: PERU



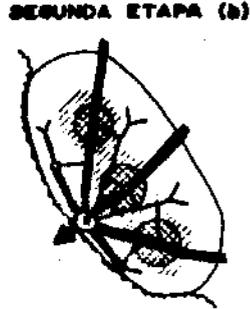
MODIFICACION POR REPOSICIONAMIENTO DE LA COSTA Y RESISTENCIA DE ENLAVES CASO: PERU-CHILE-CENTRO AMERICA Y ESPECIALMENTE BRASIL Y VENEZUELA VENEZUELA HASTA DESADA DEL 60



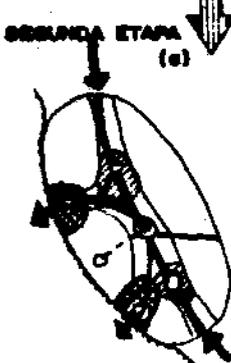
TENDENCIAS DE ORGANIZACION ESPACIAL HACIA UN PATRON RASO CONCENTRADO CASO: BRASIL-VENEZUELA



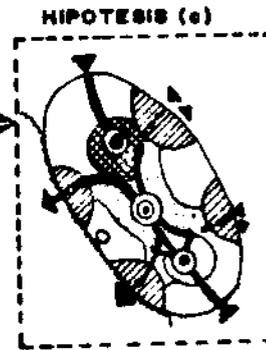
PATRON PRIMITIVO ORIGINAL ENCLAVE PUERTOS PREDOMINA ACTIVIDAD EXTRACTIVA PERIODO 1800-1850



PATRON RASO CONCENTRADO RECURSOS EXTERNOS CASO: ARGENTINA



MODIFICACION POR REPOSICIONAMIENTO DEL EJE INTERIO - INFLUENCIA DE MEDITERRANEA, MARIAS O INTEROCENANOS - PREDOMIO DE APROVECHAAMIENTO DE RECURSOS INTERIORES CASO: BOLIVIA-COLOMBIA-MEXICO ECUADOR



TENDENCIAS DE ORGANIZACION ESPACIAL HACIA UN CRUCE TRANSVERSAL LONGITUDINAL O REFORZADO POR TRANSPORTE CONTINENTAL. CASO: BOLIVIA-COLOMBIA-MEXICO

FUENTE: CESAR LAMA SPATIAL STRUCTURE OF THE PROCESS OF URBANIZATION AND SUBURBANIZATION SECTION - PAG. 22 DOCTORAL DISSERTATION

ASOCIACION LATINOAMERICANA DE INTEGRACION ALADI (Montevideo)		CONGRESO PANAMERICANO DE TRANSPORTE - BUENOS AIRES	
TEMA: PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LOS PROCESOS DE INTEGRACION ECONOMICA		ORGANIZADOR: DR. CESAR LAMA MORE	
MAPA: EVOLUCION HISTORICA DE LOS PATRONES DE ORG. ESPACIAL		1970	
FECHA: MAYO 1968	ESCALA:	REVISADO:	2

La importancia del transporte para la integración de América Latina, radica en que permiten llegar a lograr los siguientes resultados:

- Expansión del espacio nacional y la incorporación de sus recursos naturales al circuito de los intercambios económicos de América Latina.
- Continuidad efectiva de los espacios económicos intrarregionales con la apertura de vías de integración interna y, en el acortamiento de distancias, costos y accesos para fortalecer los vínculos económicos.
- Consolidación de actividades económicas complementarias y activadas por los flujos internacionales de transporte, hacia sistemas urbanos más armónicos y balanceados en la escala nacional.
- Desarrollo de actividades económicas que inciden significativamente en el balance comercial de los países.
- Desarrollo de actividades económicas complementarias en los sectores de la producción industrial del transporte, de los servicios y en el sistema de distribución de las mercancías.
- Fortalecimiento de condiciones de seguridad nacional y regional, toda vez que un sistema de transportes moderno (infraestructura, parque y servicios), y en expansión, garantiza condiciones autónomas.

3. Organización espacial y redes de transporte

La extensión de las redes ferroviarias y la base económica de exportación, incidieron, junto con mecanismos económicos en el grado y modelo de desarrollo e integración de los territorios nacionales (*).

Así tenemos que la construcción de la Carretera Panamericana terminada en la década del 50, no obedeció a los criterios de orden económico, sino que por el contrario su inspiración se sustentó en la doctrina de Monroe, que habiendo sido propuesta en 1823, recién se implementa con ocasión de la hegemonía de Estados Unidos en el continente.

De todas formas, la Carretera Panamericana, al vincular los países permitió el crecimiento económico y algún incipiente proceso de industrialización.

A la fecha, el esquema de la Carretera Panamericana está culminado (con excepción del "Tapón del Darién"), planteándose actualmente nuevos esquemas viales, tales como la Marginal Bolivariana de la Selva, la Carretera Transamazónica y otras transversales interoceánicas.

Los acuerdos subregionales han impulsado además, las definiciones de otras redes fundamentales, como la Red Básica de Transporte del Cono Sur, el Sistema Troncal Andino de Carreteras, y Acuerdos de Integración de Transporte en la Cuenca del Plata.

(*) La financiación de las redes ferroviarias fueron contratadas en el siglo XIX por los estados sudamericanos a los ingleses, los altos intereses, las concesiones de tierras, el derecho de expansión de ramales y el incumplimiento de la deuda ferroviaria propiciaron que en pocos años a fines del siglo XIX los ferrocarriles pasen a poder de empresas inglesas ... Galeano, Eduardo - "Las venas abiertas de América Latina", ed. S.XXI, Argentina - 1971.

//

Existe una suerte de interdependencia mutua entre la Organización Especial y las Redes de Transporte, y ésta juega un papel decisivo en el relleno y consolidación de los espacios interiores de los países.

En cuanto a las redes de transporte, éstas forman en la escena sudamericana, una malla incompleta cuyas características generales son las siguientes:

- Fragmentación parcelada al evolucionar y expandirse desde afuera hacia adentro a partir de los ejes "puerto-enclave" de cada país.
- Disparidad física al presentar empalmes binacionales con características disímiles en sus especificaciones técnicas (*).
- Discontinuidad física de algunos segmentos de las redes ferroviarias y carreteras.
- Falta de coordinación intermodal, por efecto de que las redes de carretera, ferrocarril y sistemas fluviales tuvieron como única referencia la continuidad portuaria.

Observando las redes de transporte en conjunto, Mapa 1, se aprecia el esquema siguiente:

- Una fuerte consolidación de transporte carretero periférico al continente, denominado Carretera Panamericana la cual corre paralela al Pacífico desde Caracas, con empalme a Panamá, y a lo largo de los Andes Colombiano y Ecuatoriano, la costa peruana y chilena hasta Santiago-Valparaíso por donde ingresa a Buenos Aires y a Montevideo siguiendo paralela al Atlántico hacia Río de Janeiro. Esta carretera presenta ramales hacia Bolivia y Paraguay.
- Un complejo polimodal no integrado, ubicado en la Cuenca del Plata y que cuenta con una fragmentada red ferroviaria, una red carretera incompleta y con ríos navegables parcialmente aprovechados para la navegación.
- Un eje amazónico fluvial-carretero con base en Brasil, que no es aprovechado en la escala multinacional entre Brasil y algunos países del Grupo Andino, caso de Perú, Ecuador, Colombia y Venezuela.
- Tres sistemas de penetración radial-expansiva desde los ejes costeros de Brasil, Venezuela y Colombia apuntando hacia la entrada al Amazonas.

Se observa que todo este esquema no cuenta, salvo el caso del transporte en el Cono Sur, con una política de concertación multimodal del transporte internacional.

(*) Disparidad de empalme de trochas ferroviarias, o características disímiles de carreteras con diferente capacidad de peso TM - eje.



ASOCIACION LATINOAMERICANA DE INTEGRACION ALADI (Montevideo)		I CONGRESO PANAMERICANO DE TRANSPORTE - BUENOS AIRES	
TEMA-PROBLEMATICA DEL TRANSPORTE DEBIE EL PUNTO DE VISTA DE LOS PROCESOS DE INTEGRACION ECONOMICA		CONSEJERO DR. CESAR LAMA MORE	
TITULO RED GENERAL DE TRANSPORTES		4	
FECHA MAYO 1966	ESCALA 0 200 400 600	REVISADO	

//

II - LOS TERMINOS DE INTERCAMBIO Y LA COYUNTURA INTERNACIONAL

1. La política proteccionista de los países industrializados

El proteccionismo, como práctica comercial de los países industrializados responde, entre otras causas, a las presiones de negociar nuevos términos de relación por parte de los países en vías de desarrollo. El proteccionismo busca disminuir selectivamente, mediante barreras arancelarias y no arancelarias, la afluencia de productos provenientes de los países en vías de desarrollo, principalmente.

Las alzas de las tasas arancelarias en Estados Unidos, Europa y Japón, buscan proteger al sector agrícola y la pequeña y mediana industria. Las tasas arancelarias alcanzan 40 por ciento para fibras textiles; para alimentos procesados su nivel llega al 70 por ciento en la Comunidad Económica Europea y el Japón, solamente para los minerales y para industrias complejas se aprecia menos del 10 por ciento de las tasas respectivas (4) (Cuadro no. 6).

La política proteccionista afecta necesariamente los flujos de carga por la inestabilidad que provoca y los volúmenes de contratación del transporte, principalmente a empresas navieras.

Existen además barreras no arancelarias cuyo efecto puede ser más difícil que las arancelarias; éstas se refieren principalmente a restricciones cuantitativas, de establecimiento de licencias, de cuotas o prohibiciones para las importaciones, de normas sanitarias, etc. .

Las barreras al comercio exterior de América Latina ha afectado y continuarán afectando el balance comercial, la capacidad de importación y vía la selectiva importación y liberalización de la importación de manufacturas, afecta en última instancia la base productiva de los países de la región; ello se debe a que hacia Estados Unidos se destina el 46.7 por ciento de la carga a granel, el 56.6 por ciento de la carga de combustible y el 44.2 por ciento de la carga general, correspondiendo a Europa los mayores envíos de combustible, los que representan el 22.4 por ciento del total de envíos de este rubro. Japón, a su vez, recibe principalmente carga a granel, la misma que en un volumen de 13.9 millones de TM representa el 86.3 por ciento del total de envíos a Japón y el 17.5 por ciento del total de exportaciones de los países de la ALALC (*).

Entre 1970 y 1980 las exportaciones a los países desarrollados crecieron desde 12.6 hasta 16.6 mil millones de USA dólares de 1970. Esto representó el 74 por ciento y el 66 por ciento del total exportado durante los mencionados años. Las importaciones hacia el mismo grupo de países crecieron durante el mismo período desde 13.9 a 22.4 mil millones de USA dólares de 1970, representando el 75.5 por ciento en 1970 y el 73.6 por ciento en 1980 del total de las importaciones (5).

Lo anterior muestra que los saldos del intercambio, ya en 1970, eran favorables a los países desarrollados en 10.3 por ciento, pasando a representar un 35 por ciento en 1980, incidiendo, esto, en el incremento, mediante financiamiento de las importaciones, en condiciones de endurecimiento de la deuda externa, generando más tarde procesos de crisis en la mayoría de los países de la región.

(*) Ver cuadro no. 7A del anexo estadístico.

vf

//

//

2. La incidencia de las empresas transnacionales

La estructura de las importaciones resulta ventajosa para los países de sarrollados debido a una fuerte participación de productos manufacturados que en 1970 representó el 81.2 por ciento y en 1980 el 83.4 por ciento del total de las importaciones provenientes de dichos países (*). Dentro de este esquema, la incidencia de las empresas transnacionales resulta un aspecto esencial a analizar.

La CEPAL ha enfatizado que: (6)

"La propiedad extranjera de las actividades relativamente más dinámicas tiene variadas repercusiones en el sector externo de los países de la región. Por de pronto se observa que la demanda de las importaciones proveniente de las filiales de las empresas transnacionales no siempre obedece a las necesidades técnicas de su producción. Esta tendencia a importar suele ir de la ma no con una renuencia a exportar que, en algunos casos, se suma a prácticas res trictivas.

Como resultado en muchos países latinoamericanos ha surgido la pregunta de si ¿las empresas transnacionales no estarán contribuyendo de manera impor tante a acrecentar su déficit de balanza de pagos? ... La tercera parte de las importaciones de los Estados Unidos desde países latinoamericanos se origina en filiales de empresas transnacionales estadounidenses ... la proporción su be a más de la mitad cuando se trata de manufacturas. ... las importaciones desde Estados Unidos, República Federal Alemana, y el Japón realizadas por fi liales de sub-empresas transnacionales en México representaron el 74.81 por ciento y 94 por ciento las importaciones totales de estas filiales."

Los efectos desarticulantes de las empresas transnacionales en el comer cio exterior de América Latina no solamente se refieren a los precios, inciden además, en la división de mercado, restricción de exportaciones, hechos que han inducido a la presión de los países en vías de desarrollo para que se adop te un código de conducta de las transnacionales.

Si correlacionamos estructuralmente el volumen y los valores del intercam bio de 1965 (***) encontramos que, el total del valor de las exportaciones des de los países de la ALALC (Cuadro no. 3) alcanzaron 9.385.7 millones de USA dólares. El valor de las exportaciones entre los países de la ALALC alcanza ron 841.6 millones de USA dólares, lo cual representó el 8.9 por ciento, en tanto que los flujos a la ALALC alcanzaron 15.5 millones en TM y representaron el 6.97 por ciento del volumen (TM) de las exportaciones (Cuadros nos. 7 y 8).

Las exportaciones hacia Estados Unidos, no reflejan las mismas proporcio nes, puesto que con el 52 por ciento del volumen de exportaciones, el valor de las mismas representan apenas el 33.2 por ciento.

Hacia Japón, la relación volumen-valor es más equidistante pues con el 7.2 por ciento de la carga, se obtiene el 5.6 por ciento del valor.

(*) Observación del autor basado en los cuadros C y D del Anexo Estadístico del no. 7 Cuadernos de CEPAL, dedicado a "Las relaciones económicas externas de América Latina en los años ochenta", Santiago de Chile-1981.

(**) Este análisis consiste en comprobar las diferencias globales entre las pro porciones que existen según origen-destino para, de un lado, carga en TM co mo volumen y US\$ como valor; este indicar, a nivel global muestra la valorí zación relativa de los términos de intercambio.

677

//

Hacia Europa la relación volumen-valor refleja una relación más favorable: el total de carga TM representa el 23.5 por ciento de los envíos, en tanto el valor de las mismas representa el 25.3 por ciento de los mismos.

Ello muestra el carácter cautivo del comercio controlado por las empresas transnacionales; los precios de las transacciones son distorsionados en función de los intereses y conveniencia de la casa matriz, resultando en muchos casos, diferente de los que rigen en el comercio internacional.

La política proteccionista como se ha dicho anteriormente afecta la organización y desarrollo del transporte de los países no industrializados, pues ocasiona la inestabilidad de los mercados de carga.

El control de las empresas transnacionales en el sector primario exportador de los países y en el sector manufacturero de sustitución, da como resultado que la mayor parte de las exportaciones de granel y frigorífico sea transportada por grupos vinculados a las empresas transnacionales, afectando las empresas de la región; debe tenerse en cuenta que la mayor parte de las exportaciones controladas son de productos primarios.

Queda pues, solamente, parte de las exportaciones e importaciones de carga general a cargo de los transportistas nacionales.

//

III - LOS PROBLEMAS INSTITUCIONALES

1. Las barreras no arancelarias

Se ha señalado que la base de la integración latinoamericana es de orden económico y político. En cuanto a lo primero: el comercio, el intercambio y el potencial en la complementariedad de recursos son factores que delinear la presión que busca definir esquemas integracionistas, sin embargo, poco de lo dicho puede ser efectivo si, en cuanto a lo segundo no hay una explícita o implícita voluntad política de integración.

A los conflictos entre estados vecinos, muchas veces artificiales, debe añadirse una heterogénea organización de su estructura administrativa, cuya base normativa no coordinada, impone barreras de orden aduanero, tributario y de trámite administrativo.

El temor del contrabando, el tratamiento no concertado de zonas libres en el comercio exterior y de zonas francas en la asignación de funciones productivas ocasiona un sinnúmero de restricciones en la circulación entre los países vecinos de la región e impone complicados trámites para el internamiento de mercancías sean éstas en tránsito o de destino u origen.

La expansión del comercio entre los países de América Latina, tal como se ha demostrado ha ocasionado la adopción de medidas tendientes a la eliminación de barreras no arancelarias y arancelarias. Sin embargo, los procesos de adopción de acuerdos son muy lentos, deben vencer rígidos sistemas político-administrativos. Pase a ellos, son numerosos los foros de debate y los acuerdos bilaterales y multilaterales en el marco de la ALALC (hoy ALADI): los grupos subregionales, tales como el Grupo Andino, los países de la Cuenca del Plata, el Mercado Común Centroamericano, la Comunidad del Caribe.

2. Los convenios del tránsito internacional

En los últimos años, la preocupación por el tránsito aduanero y la facilitación del transporte internacional, ha ido en creciente aumento entre los países de América Latina. Sin embargo, se estima que el factor aduanero, en particular entre países con débiles flujos binacionales y de tránsito, no parece ser el problema central a resolver.

En atención a los problemas creados por las dificultades de tránsito aduanero, la ALALC encargó a un grupo de expertos la preparación de "Normas comunes sobre el régimen de tránsito aduanero" adoptadas en setiembre de 1979.

Frente a las dificultades de aplicación de las normas de la ALALC, el Sistema TIR (*) podría ser un instrumento con posibilidades para conseguir el logro de los objetivos de facilitación del tránsito internacional. Ello, además, permitirá utilizar, vía dicho Sistema, los alcances del Convenio TIR que se aplica en los países de Europa, Estados Unidos y el Japón, con quienes aún se mantienen fuertes relaciones comerciales.

(*) Convenio TIR, "Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías", CEE y el IRU (Organización internacional del transporte terrestre) aprobado en 1959, modificado en 1957 y adoptado por las Naciones Unidas del cual es depositario el Secretario General.

//

El Convenio TIR, al aplicarse al tránsito de mercaderías, contempla la utilización de compartimientos de carga especiales en los que las autoridades aduaneras nacionales deben colocar precintos o sellos aduaneros, debido a que el Convenio se aplica a cargas sin manipulación intermedia (*).

A pesar que el Convenio TIR puede aplicarse indistintamente a cualquier país, su aplicación debería asumirse previa constatación de la magnitud de los tráficos, de modo que se justifique económicamente los gastos respectivos. Es to supone la conveniencia de evaluar su correcta aplicación en el marco de la ALADI.

(*). La aplicación del Convenio TIR requerirá la coordinación, adecuación y organización de las redes de transporte de los países de la región.

// RC 11

IV - CONCLUSIONES

1. Los problemas esenciales del transporte desde el punto de vista de los proce
sos de integración se refieren a dos niveles:
 - Problemas de base estructural entre los que cuentan los de orden político-económico y de orden institucional; y
 - Problemas de naturaleza técnica y operacional, entre los cuales se ubican la organización multimodal del transporte y la coordinación y concertación ope
rativa entre el transporte y el tráfico entre países.

2. Entre los problemas de orden político-económico se ubican:
 - a) Los problemas concernientes a una estructura de intercambio entre países, la cual se presenta débil, inestable, dependiente y desbalanceada.
 - b) Los problemas relacionados con las políticas de transporte, que son formu
ladas, en América Latina, contemplando parcialmente el componente y la vi
sión nacional, sin considerar los problemas del comercio exterior y el trans
porte internacional, sea éste de origen, destino o tránsito.
 - c) Los problemas de consolidación de cargas, al no existir mecanismos de con
certación entre las demandas y ofertas de carga en la escala regional, por lo que es esencial considerar los problemas de flete y costos, estos últi
mos en relación con los problemas de aceleración de trámites y manipulación de cargas.

3. Entre los problemas de orden institucional se consideran aquellos que afectan la circulación y el tráfico entre países; estos están relacionados con la eli
minación de barreras no arancelarias y su correlato con la organización de las redes y de los servicios del transporte.

4. En relación a los problemas de naturaleza técnico-operativa, conviene priori
zar los siguientes:
 - a) La desarticulación regional de las Conferencias de Transporte Marítimo, las cuales se negocian sin un contexto de la problemática y tendencias de los procesos de integración regional.
 - b) La falta de coordinación entre los sistemas y facilidades de equipo y de operación multimodal, el empalme y continuidad intrazonal de los sistemas de transporte.
 - c) La discontinuidad de corredores transversales de transporte, los que tienen una gran proyección de efectos sobre el reforzamiento intracontinental del proceso de integración.

V - POSIBILIDADES Y ALTERNATIVAS DEL TRANSPORTE EN
LOS PROCESOS DE INTEGRACION DE AMERICA LATINA

De las conclusiones enunciadas se ha elaborado una serie de proposiciones, a ser evaluadas, estimando la conveniencia de implementar en tal dirección los estudios y acciones no sólo en el plano de la ALADI sino en el conjunto de organismos públicos y privados de la Región.

1. Modificación de la estructura de intercambio

Caracterización del problema

Los intercambios entre los países de la región se caracterizan por presentar las siguientes condiciones:

- Graves desbalances con orígenes y destinos dispares.
- Inestabilidad de mercado por sustentarse en gran medida sobre productos manufacturados de mercado inestable.
- Tendencia a ir consolidando con Brasil y en cierto modo con Argentina una estructura desigual, al importar de estos países mercadería manufacturada, exportando principalmente materia prima.
- Dificultad y barreras no arancelarias en la circulación de los tráficos.
- Carencia de políticas de integración, principalmente en la agricultura y la industria, agudizando desbalances de carga que gravitan en los precios finales.

Resulta interesante medir la capacidad o tradición de intercambio material, la medición de la evolución de los flujos de carga y el valor de los intercambios, básicamente exportaciones, resultando argumentos explicativos de los procesos de deterioro o recuperación del comercio exterior.

La estructura de los flujos y la composición de los mismos nos muestra o anticipa la demanda económica de los transportes y el significado de las medidas de facilitación de transportes. Las relaciones de flujos no pueden, igualmente, mostrar el grado de cohesión económica o comercial entre los países o grupos de países.

Las disparidades económicas entre los países de la región y los problemas de continuidad cultural.

Asumiremos, conceptualmente, que la base de los intercambios está en la organización internacional e interregional de la producción. El enlace de los procesos productivos constituye, teóricamente, el fundamento estable de los intercambios ampliados. La continuidad de los intercambios significa asegurar coherencia y estabilidad espacial y temporal.

A su vez, los flujos de carga, muestran la evolución del intercambio material en un determinado ámbito o espacio económicamente relacionado.

En el continente sudamericano se aprecia que los patrones de continuidad de los intercambios, ocurre entre algunos grupos de países, particularmente por los factores siguientes:

//

- Distancia y proximidad geográfica.
- Volumen y naturaleza de los bienes de intercambio.
- Variación de los fletes de carga.
- Tradición de comercialización.

Si observamos el Cuadro no. 10 notaremos que se han consolidado flujos de intercambio entre países agrupados en cuatro áreas, éstas son: (Mapa 5)

- Area de países del litoral Atlántico Sur, Area 1.
- Area de países del litoral del Pacífico, Area 2.
- Area de países del litoral Norte, Area 3.
- Area de países mediterráneos, Area 4.

Del análisis de los Cuadros nos. 9, 10 y 11 obtenemos los siguientes resultados:

- Que habida cuenta que el volumen total de cargas analizadas alcanza 11,414.5 mil TM, los tráficos marítimos con 7,281.7 mil toneladas, representan el 64 por ciento de la carga analizada.
- Que en el conjunto de los tráficos totales, el área de países del litoral del Atlántico Sur (Area 1) al originar 5,054.1 mil TM genera el mayor volumen de tráfico representando el 44.28 por ciento del tráfico total. Este predominio se refleja de la misma manera en la estructura de carga marítima que totaliza 3,620 mil toneladas; representa el 49.7 por ciento de estos flujos.
- En segundo lugar se ubica el área del litoral Pacífico (Area 2), que originando 3,583 mil TM, representa el 31.4 por ciento; en orden subsiguiente se tiene el área mediterránea (Area 4). Esta región asume el 21.66 por ciento del flujo total.
- Los países del área al recibir 7,478.46 mil TM atraen el 65.52 por ciento.
- El segundo nivel de atracción lo tiene el Area 2, la cual recibe el 23.2 por ciento de los flujos.

Los intercambios entre áreas de análisis se obtienen de la siguiente manera: mientras el Area 1 envía 3,721.0 al Area 2, esta última solamente remite 1,327.7 TM, arrastrando un saldo de 2,393.3 TM que representan el 42 por ciento del envío.

- Resulta interesante percatarse que, por vías continentales, se aprecia el predominio del Area 4 que, en total, remite el 54.4 por ciento y recibe el 48.87 por ciento. Los mayores volúmenes se originan en el Area 1.
- Si observamos la consolidación intra-área, se tiene que en el Area 1, los tráficos cerrados en este circuito, representan el 32.6 por ciento del movimiento en la región. En segundo lugar, se ubica el Area 2 que concentra en su interior el 14.48 por ciento del flujo total.

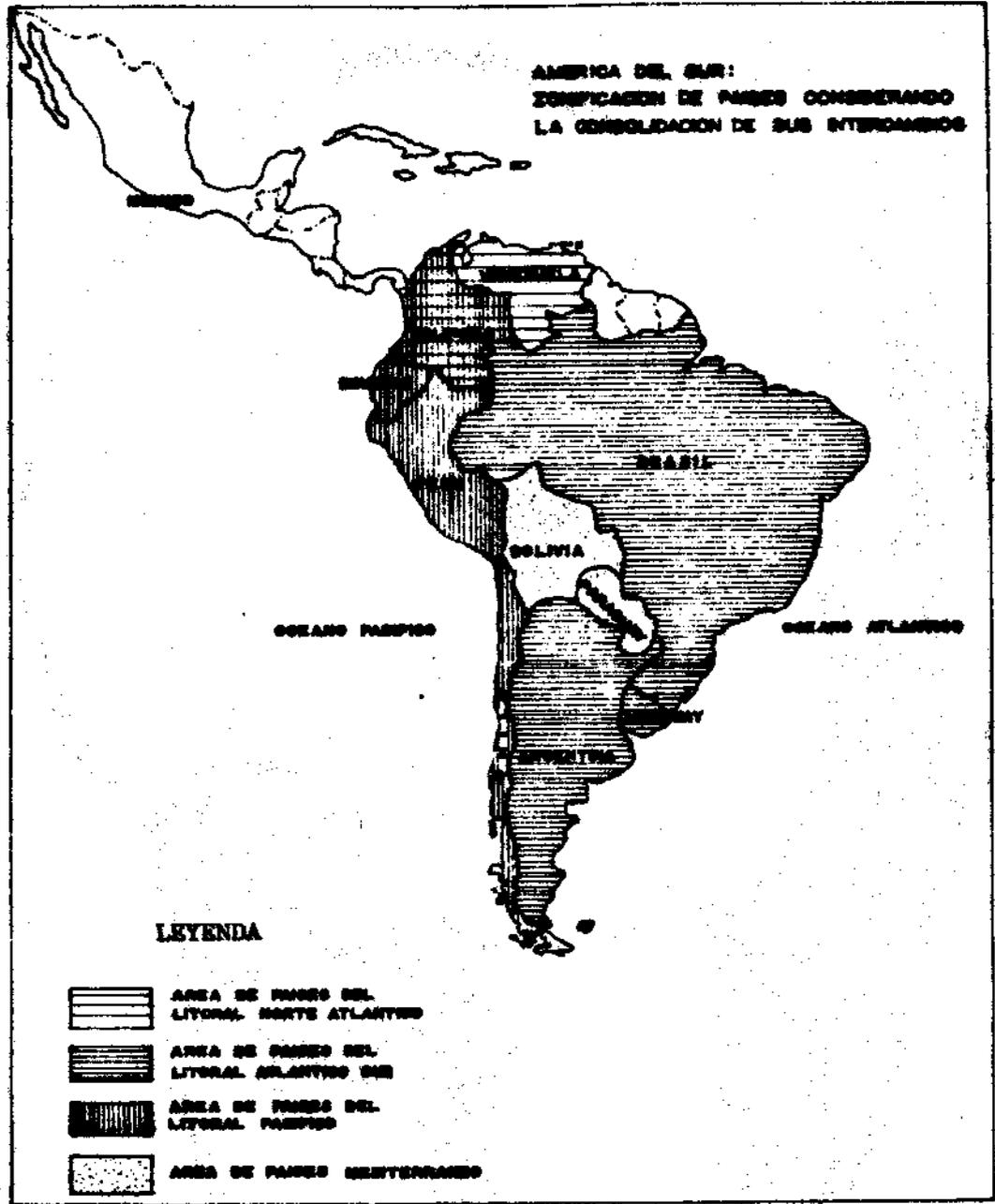
De lo expuesto se concluye que la estructura de los intercambios deberá modificarse sectorial y espacialmente en los términos siguientes:

- a) Una reorientación sectorial de los flujos de intercambio en su composición y grado de estabilidad; con ello se buscará compensar intercambios en proporciones graduales mayores de exportaciones manufactureras desde países de menor desarrollo relativo y de posición media a zonas con gran mercado como Brasil, Argentina y México. (*)

(*) Corresponde además promover actividades productivas otorgando el adecuado apoyo tecnológico y financiero a este fin.

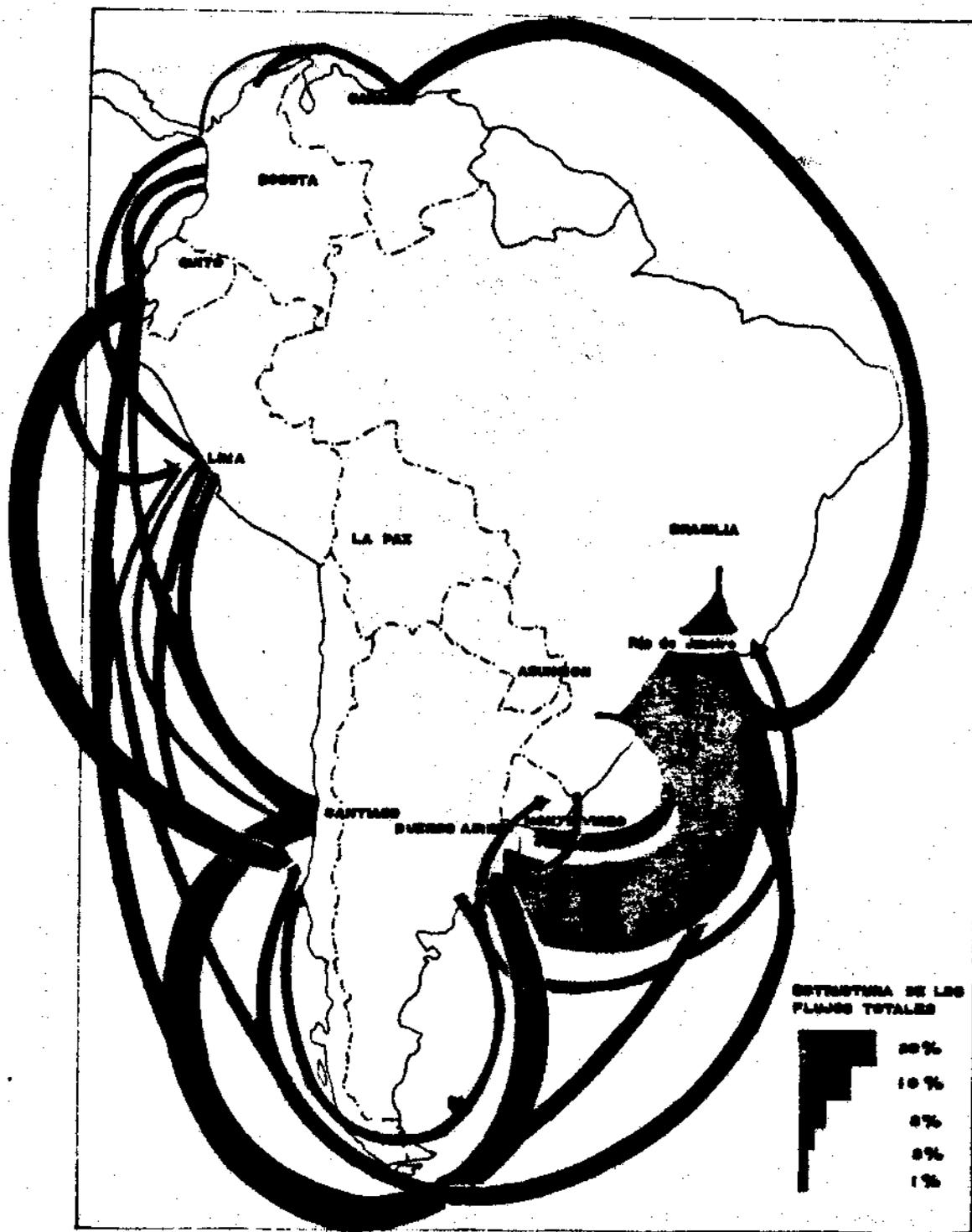
//

//



ASOCIACION LATINOAMERICANA DE INTEGRACION ALADI (Montevideo)		CONGRESO PANAMERICANO DE TRANSPORTE - BUENOS AIRES	
TEMA PRESENTADA DEL TRANSPORTE DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LOS PROCESOS DE INTEGRACION ECONOMICA		COORDINADOR DR. CESAR LARA ROQUE	
TEMA ZONIFICACION DE PAISES DE AMERICA DEL SUR - Intercambios		NO	SI
FECHA MAYO 1966	ESCALA 0 500 1000 1500	REVISED	5

//



ASOCIACION LATINOAMERICANA DE INTEGRACION ALADI (Montevideo)		CONGRESO PANAMERICANO DE TRANSPORTE - BUENOS AIRES	
TEMA. PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LOS PROCESOS DE INTEGRACION ECONOMICA 1975		CONSULTOR. DR. CESAR LARA MORE	
TITULO. FLUJOS MARITIMOS DE CARGAS AMERICA DEL SUR		FUENTE ELABORACION PROPIA DEL CONSULTOR	Nº 6
FECHA. MAYO 1968	ESCALA 0 200 400 600 800	REVISADO	

//

Es necesario además, que los programas de tratamiento arancelario coadyuven hacia esta modificación de la estructura de los flujos de intercambio.

b) Una reorientación espacial de los flujos interoceánicos, muchos de los cuales usan vía marítima buscando reforzar complementariamente los corredores interoceánicos:

- . Buenos Aires - Santiago - carretero
- . San Pablo - Corumba - Cochabamba - La Paz hacia Arica en Chile y Puno - Arequipa en Perú
- . Buenos Aires - Salta - La Paz - Arica o La Paz - Puno - Arequipa, uso combinado ferroviario-carretero
- . Buenaventura - Bogotá - Barranquilla, uso alternativo ferrocarril o carretero
- . San Pablo - Porto Alegre - Manaus - Iquitos y Manaus - Caracas, uso combinado fluvial-carretero

c) Deben evaluarse las medidas de facilitación del comercio, el transporte y organización de los servicios y adecuación de la infraestructura y equipo en los corredores mencionados.

2. La priorización en el análisis y el tratamiento de las políticas de transporte

La CEPAL estima que la expansión de las economías desarrolladas, vía la recuperación de su ritmo de crecimiento en el período 1983-85 y la eliminación gradual de barreras proteccionistas, pueden crear condiciones favorables a una expansión de las exportaciones de Latinoamérica hacia los países centrales; sin embargo, Latinoamérica podría verse afectada, más que otras regiones, por las dificultades derivadas del servicio de la deuda externa.

Se plantea entonces que, en perspectiva, las relaciones del comercio exterior de los países de la región deben verificar la incidencia de los siguientes procesos:

- La recomposición intrarregional de la estructura y tamaños económicos entre los países;
- La factibilidad de reforzar la integración horizontal del comercio intrarregional; y
- Las modificaciones a esperar en las relaciones Norte-Sur.

En concordancia con la modificación sectorial y espacial de los flujos de intercambio, propuesta anteriormente (*), es menester la adopción de decisiones concertadas en el plano bilateral para el caso de países vecinos y multilateral para el caso de corredores interoceánicos; estas decisiones se manejan en el plano multisectorial que incluye la industria, la agricultura y otros sectores de la oferta de mercancías, el comercio en cuanto al manejo de precios, incentivos y canales de distribución, y finalmente la adopción de medidas de política de transporte.

(*) Se refiere a la propuesta 1 de modificar la estructura de los intercambios.

//

Conceptualmente, las políticas de transportes en cada país, se mueven en el plano estrictamente nacional y tienen un nivel ad-hoc; éste se refiere principalmente al conjunto de los elementos del Sistema de Transportes.

La adopción de una política o estrategia de transportes en el plano regional tiene otro contexto y busca principalmente el tratamiento concertado del transporte, el comercio y las facilidades institucionales; la concertación se canaliza vía los esquemas de integración y las asociaciones de países.

En tal sentido, metodológicamente, el tratamiento de políticas de transporte se efectuará según el proceso siguiente:

- Recopilar y procesar las políticas de transporte por países y grupos de países;
- Impulsar, mediante seminarios el desarrollo de debates metodológicos y operativos de las políticas de transporte en cada esquema de integración;
- Procesar a nivel de la región los requerimientos multisectoriales a la prestación de servicios de transporte; el procesamiento se efectuará con participación de los países interesados;
- Priorizar las redes de transporte ubicadas dentro de los esquemas de integración incluyendo los puertos, las carreteras, las ferrovías y los aeropuertos que se encuentran enlazados intermodalmente; e
- Identificar los aspectos de orden empresarial que hagan al funcionamiento de transporte en la escala regional, buscando orientar el fortalecimiento de asociaciones de transportistas a nivel regional o subregional.

3. La consolidación de los sistemas de transporte

En general, el transporte juega un rol esencial en los procesos de integración. Su desarticulación y desproporción es causa de la frustración de muchos procesos de intercambio.

Los problemas de desarticulación se reflejan en todas las fases del proceso de prestación de servicios, formando, desde la base informativa, el diagnóstico, la programación y la concertación operativa, una suerte de círculo vicioso de difícil solución, careciéndose en la escala regional y nacional de su eficiente base para asumir adecuadas decisiones.

La existencia de discontinuidades físicas en los esquemas ferroviario, carretero y fluvial ha influido y aún condiciona, junto con problemas institucionales, los débiles procesos de intercambio vía rutas continentales.

La armonización y promoción de políticas de transporte concertadas y la reorientación básica de los intercambios en el plano global y específico requieren la organización de los indicadores y del seguimiento y actualización de los principales indicadores.

Los objetivos principales que se buscan con la consolidación del sistema de transportes son los siguientes:

- a) Consolidar y actualizar periódicamente el sistema de informática de transportes en relación a:
 - . Flujos de carga y pasajeros y tráfico de vehículos y naves en coordinación con valores del comercio exterior, entre países y grupos de países.

//

vf

//

- . Estado de la infraestructura básica de integración.
 - . Situación de las empresas de transporte, que hacen el servicio internacional y estado de parque y equipo.
 - . Situación de empresas vinculadas a la manipulación de la carga internacional.
 - . Compilación, concordación y actualización de los depósitos legales en cada país y que afectan el transporte internacional.
- b) Formulación y actualización de indicadores del transporte.
- c) Formulación de programas y proyectos orientados a consolidar un sistema multimodal de transporte en los aspectos de la infraestructura, el parque y equipamiento y en cuanto a la organización del servicio.
- d) Coordinar acciones específicas que afecten o mejoren el sistema internacional de transporte multimodal en América Latina.

El alcance de esta acción estará referido a la escala de América Latina, pudiendo consolidar parcialmente los grupos de países, tales como el MCCA, el CARICOM y el Pacto Andino.

La consolidación del sistema de transportes constituirá el mecanismo e instrumento que debe permitir formular una adecuada política común de transportes para la ALADI.

4. La realización del foro sobre navegación y cooperación del transporte marítimo

Se estima que el total de carga movilizada por vía marítima desde América Latina alcanzó el 96 por ciento de la carga total que ha superado los 250 millones de TM.

La carga movilizada entre los países de América del Sur alcanzó en 1975 11.4 millones de TM, de los cuales 7.3 millones, es decir el 65 por ciento fue movilizado entre puertos por transporte marítimo; el resto fue transporte continental, incluyendo transporte fluvial. (Cuadro no. 6)

El análisis de los flujos muestra una composición predominante en materia prima que en 1980 alcanzó el 74 por ciento de la carga total exportada; las importaciones, de otro lado, son predominantes en productos manufacturados, los que alcanzan el 83.4 por ciento de la carga total.

Los requerimientos especializados y masivos de las exportaciones, así como el carácter cautivo de las importaciones entre filiales de empresas transnacionales, que según la CEPAL alcanzan el 50 por ciento de los movimientos de carga de exportación, hacen que la mayor parte de la carga sea desplazada por empresas situadas fuera de la Región.

A este hecho, debe agregarse que debido a la escala de operaciones de las grandes navieras internacionales, y a las distancias de recorrido, los fletes resultan favorables al esquema mundial de transnacionales y en desventaja para las empresas latinoamericanas que manejan volúmenes menores; existen evidencias que el flete por TM desde México a Venezuela fue de \$ 24, mientras el flete de Finlandia a Venezuela fue sólo \$ 17 por TM; en muchos de estos costos se

//

acumulan los de los puertos; en un recorrido entre Callao y Valparaíso se asu
mió que el 65 por ciento del costo de transporte correspondió a los puertos y
35 por ciento al recorrido neto (*).

La estructura del comercio marítimo intrasudamericano como se aprecia en
los mapas 4 y 6, presenta tres grandes sectores costeros: La Costa Norte (Eje
Cartagena-La Guaira), La Costa del Pacífico y la Costa del Atlántico.

Desde 1964, se discute la conveniencia de que la ALALC (ALADI) implemen
te el principio de efectuar reservas multilaterales de carga; sin embargo has
ta la fecha no se han implementado los acuerdos; ello se deba principalmente a
que la estructura de los intercambios y las presiones y decisiones de las em
presas transnacionales llegan a copar las cargas más importantes de los países
de la ALADI.

La naturaleza inestable y la debilidad de los flujos entre los países de
la ALADI no garantiza carga continua para las empresas, lo cual induce a uti
lizar, tal vez inconvenientemente, "bandera de conveniencia". Algunos produc
tos masivos y especializados, tales como combustibles, granos y cámara frigo
rífica tienen, por su control externo, pocas posibilidades de sustento del sis
tema de líneas navieras de los países de la ALADI.

Solamente, si se logra establecer reservas multilaterales de carga entre
países de la ALADI, podrían obtenerse buenas perspectivas para la realización
de conferencias de carga fuertes y estables.

La nueva apertura de la ALADI hacia la adopción de acuerdos multilatera
les y parciales, y la antes cuestionada bilateralidad de reservas, hace nece
sario llevar a efecto un foro de transporte marítimo con el propósito de orien
tar acuerdos parciales cuyos objetivos son:

- Asegurar un crecimiento de las contrataciones de carga desde los países a
las empresas navieras de la ALADI;
- Contrarrestar la penetración de empresas transnacionales de transporte en la
movilización de carga, en especial la carga general y especializada;
- Formular una política general de transporte marítimo, que sirva de encuadra
miento a las conferencias de navegación;
- Coordinar y ejecutar una estrategia de negociación colectiva de las reservas
multilaterales de carga entre los países de la ALADI;
- Proponer los mecanismos adecuados para lograr la eliminación de barreras no
arancelarias y disminuir los costos de operación, manipulación y almacenaje
en los puertos; y
- Proponer la forma y procedimiento para eliminar las barreras institucionales
que impiden otorgar continuidad de transporte multimodal.

Para la realización del foro será necesario concertar sucesivas reuniones
de expertos en las que se discutan los documentos de base sobre "Transporte Ma
rítimo" y sobre "Facilidades de transporte multimodal".

(*) Brown Robert, *ibíd.*, páginas 146 y 147.

//

5. La consolidación de los corredores interoceánicos

A la fecha, el Canal de Panamá presenta difíciles condiciones económicas y políticas para garantizar un adecuado tránsito interoceánico (*).

De igual forma, las dificultades crecientes de naturaleza política entre países limítrofes en el sector de la Isla de Las Malvinas, de Darwin y en el Estrecho de Magallanes, limitan el adecuado uso interoceánico a través de la continuidad marítima.

Se hace necesario estudiar y reforzar alternativas de transporte, vía continental, que permitan trasladar grandes volúmenes de carga desde el Atlántico al Pacífico y viceversa.

Diversos organismos como INTAL, CEPAL y la JUNAC han analizado parcialmente las posibilidades de algunos corredores transversales, sin embargo cada uno de ellos fue analizado aisladamente, quedando además pendiente el estudio de algunos corredores como el de Buenos Aires - Mendoza - Santiago, el del corredor amazónico y el de Buenaventura - Bogotá - Barranquilla.

El análisis integral debe considerar no solamente la sumatoria de las actuales demandas sino además las diferentes variantes de solución con el uso selectivo o integral de los corredores mencionados.

La presente acción orientada a promover acuerdos bilaterales o parciales en el marco de un esquema global promovida por la ALADI, por ejemplo, tiene como objetivos:

- Seleccionar y/o integrar variantes de las rutas interoceánicas por sectores Norte, Centro y Sur de Sudamérica.
- Identificar acciones de orden mediano e inmediato para resolver los problemas de tramos críticos y disponibilidad de empalmes, promoviendo con los Gobiernos las inversiones según plazo de implementación.
- Estimar, con cargo a futuras acciones, las nuevas demandas de parque, flota y equipo de transporte.
- Concertar facilidades de transporte y el comercio en concordancia con una estrategia general.

Finalmente, queda agregar que estas son algunas de las proposiciones que alcanzamos para consideración de las instituciones que están de una u otra forma comprometidas con el desarrollo de los transportes en la Región; indudablemente, no son las únicas, ni las definitivas, aunque creemos que pueden apoyar el objetivo que ya se perfila: el de la integración económica de América Latina.

(*) Situación tratada en la Resolución 25 de ALADI, marzo 1983 y que plantea la puesta en marcha del sistema de reservas de tránsito anunciadas por la Comisión del Canal.

//

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- (1) BROWN, Robert - "Transport and the Economic Integration of South America". Brookings Institution, Transport Research Program. Washington DC. pp. 9-30
- (2) DOUSSET, Robert y REES, J.H. - "El papel de la política común de transporte en la integración de la Comunidad Económica Europea". Ed. Integración Latinoamericana. Revista mensual del INTAL no. 67, abril 1982. pp. 11-14. Buenos Aires
- (3) CONESSA, Eduardo - "La Integración de América Latina en el decenio del 80". Ed. Integración Latinoamericana. INTAL no. 36, junio 1979. pp. 3-14. Buenos Aires
- (4) CEPAL/NNUU - "Las relaciones económicas externas de América Latina en los años 80". Revista de Estudios e Informes de la CEPAL. NN.UU. Santiago, 1981
- (5) CEPAL - Citado
- (6) CEPAL - Citado
- (7) ECHEVERRIA, Ignacio - "Aspectos institucionales del transporte terrestre internacional". Cap. V. Proyecto CEPAL/INTAL, Servicios de transporte terrestre en los corredores Lima-Buenos Aires

OTRA BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- CEPAL/NNUU - El transporte de carga entre Brasil y Grupo Andino (E/CEPAL/L.236). setiembre 1982. Santiago
- INTAL/BID - El transporte internacional en América Latina - División Asistencia Técnica.
- - Infraestructura y Servicios en la integración de América Latina. Buenos Aires, 1978
- JUNAC - Comercio Exterior 1970-1980. Sistema sub-regional de información estadística. Lima
- - El comercio de los países andinos con Argentina, 1971-1980. J/UE/DO/3. Junio 1982
- LAMA, César - Spatial structure of the process of urbanization and industrialization, focused on transport, case of Perú - Map. pp. 22. Szczecin 1982. Doctoral dissertation
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones - Plan Director de Transportes 1978-1986. Proyecto-Lima 1977
- MALPISA, Carlos - El mito de la ayuda externa-1966. Lima

//

//

ANEXO ESTADISTICO

vf

//

CUADRO No. 1

SUDAMERICA - INFORMACION MACROECONOMICA

69
29

PAIS	Población (Miles)	Densidad (Hab/Km ²)	PBI (10 ⁶ u\$s)	PBI/Hab.	PBI Industrial	Km. Rutas Km ²	Ton/Km Hab.	FF.CC. KWH Hab.
ARGENTINA	25.710	14,4	29.048	1.144	39,5	37,94	417	1.146
BOLIVIA	5.793	9,3	1.320	234	13,6	7,05	81	168
BRASIL	111.318	5,3	57.835	540	25,0	20,26	123	635
COLOMBIA	24.119	21,3	10.078	428	21,0	35,88	47	556
CHILE	10.435	13,8	7.396	721	26,5	51,96	142	837
ECUADOR	6.952	25,7	2.666	396	17,0	33,10	7	266
PARAGUAY	2.732	6,7	808	305	16,2	3,66	8	198
PERU	16.104	12,6	7.983	511	18,0	14,41	39	452
URUGUAY	3.090	16,5	2.556	835	23,0	71,54	89	760
VENEZUELA	12.362	13,8	14.892	1.242	17,5	48,17	1	1.478
TOTALES	215.695	12,5	134.581	624	26,3	25,52	132	719

FUENTE : INTAL, Integración Latinoamericana, Buenos Aires, marzo de 1977
Km. Rutas, Cuadro

//

CUADRO No. 2

ALALC: VALOR Y PARTICIPACION DE LAS EXPORTACIONES AL MUNDO E INTRAZONALES Y PAISES - 1961

(10⁶ de dólares)

ORIGEN	EXPORTACIONES AL MUNDO				EXPORTACIONES INTRAZONALES			
	Total Bienes	Total de Manufac- turas	Productos no manufac- turados	Combus- tible	Total de Bienes	Total de Manufac- turas	Productos no manufac- turados	Combus- tible
ALALC	7269.9 100%	511 7.0%	4941.7 61.8%	2266.3 31.2%	487.5 100%	112.0 23.0%	212.2 43.0%	163.3 34.0%
ARGENTINA	964.0 100%	132.0 13.7%	831.6 86.3%	0.5 --	112.5 100%	21.9 19.5%	90.2 80.3%	0.2 0.2%
BOLIVIA	76.1 100%	3.7 4.8%	70.3 92.4%	2.1 2.8%	5.5 100%	1.2 21.8%	2.4 43.6%	1.9 34.6%
BRASIL	1402.4 100%	139.3 9.9%	1239.8 88.4%	23.3 1.7%	97.2 100%	45.2 46.5%	52.0 53.5%	-- --
COLOMBIA	434.5 100%	10.3 2.4%	418.2 96.2%	6.0 1.4%	7.4 100%	2.5 33.8%	1.7 23.0%	3.2 43.2%
CHILE	508.2 100%	36.3 7.2%	471.8 92.8%	0.1 --	37.8 100%	25.5 67.4%	12.2 32.3%	0.1 0.3%

333

Continúa...

//

Cuadro no. 2 (Cont.)

ORIGEN	EXPORTACIONES AL MUNDO				EXPORTACIONES INTRAZONALES			
	Total Bienes	Total de Manufac- turas	Productos no manufac- turados	Combustible	Total de Bienes	Total de Manufac- turas	Productos no manufac- turados	Combustible
ECUADOR	87.2 100%	3.4 4.0%	83.7 96.0%	-- --	7.5 100%	1.1 14.7%	6.4 85.3%	-- --
MEXICO	684.6 100%	124.8 18.2%	533.4 77.9%	26.4 3.9%	11 100%	6.2 56.4%	4.8 43.6%	-- --
PARAGUAY	30.7 100%	14.2 46.2%	16.5 53.8%	-- --	9.9 100%	2.1 21.2%	7.8 78.8%	-- --
PERU	494.3 100%	11.7 2.4%	468.2 94.7%	14.4 2.9%	33.0 100%	2.8 8.4%	24.6 74.6%	5.6 17.0%
URUGUAY	174.7 100%	18.6 10.6%	156.1 89.4%	-- --	5.1 100%	3.2 62.7%	1.9 37.3%	-- --
VENEZUELA	2413.1 100%	17.5 0.7%	202.1 8.4%	2193.5 90.9%	160.6 100%	0.3 0.2%	6.2 5.1%	152.3 94.7%

FUENTE : CEPAL B - MWU - Ed. 1981, Santiago de Chile
 "Integración y Cooperación Regionales en los años ochenta"
 Estudios e Informes.

//

//

CUADRO No. 3

ALALC: VALOR Y PARTICIPACION DE LAS EXPORTACIONES AL MUNDO E INTRAZONALES Y PAISES - 1965

(10⁶ de dólares)

ORIGEN	EXPORTACIONES AL MUNDO				EXPORTACIONES INTRAZONALES			
	Total Bienes	Total de Manufac- turas	Productos no manufac- turados	Combustible	Total de Bienes	Total de Manufac- turas	Productos no manufac- turados	Combustible
ALALC	9385.7 100%	734.2 7.8%	6878.8 73.3%	1772.7 18.9%	841.6 100%	229.3 27.3%	455.5 54.1%	156.8 18.6%
ARGENTINA	1493.5 100%	144.5 9.7%	1340.1 89.7%	9.1 0.6%	246.6 100%	45.2 18.3%	201.2 81.6%	0.2 0.1
BOLIVIA	131.8 100%	5.5 4.2%	125.6 95.3%	0.7 0.5%	3.5 100%	0.7 20.0%	2.1 60.0%	0.7 20.0%
BRASIL	1595 100%	236.5 14.8%	1359.0 85.2%	-- --	201.7 100%	107.4 53.2%	94.3 46.8%	-- --
COLOMBIA	539.2 100%	38.3 7.1%	492.6 91.4%	8.3 1.5%	20.0 100%	11.0 55.0%	7.0 35.0%	2.0 10.0%
CHILE	680.1 100%	33.5 4.9%	646.6 95.1%	-- --	56.4 100%	19.6 34.7%	36.8 65.3%	-- --

Continúa...

Cuadro no. 3 (Cont.)

ORIGEN	EXPORTACIONES AL MUNDO				EXPORTACIONES INTRAZONALES			
	Total Bienes	Total de Manufac- turas	Productos no manufac- turados	Combus- tible	Total de Bienes	Total de Manufac- turas	Productos no manufac- turados	Combus- tible
ECUADOR	131.9 100%	5.4 4.1%	124.4 94.3%	2.1 1.6%	13.5 100%	2.3 17.0%	9.1 67.1%	2.1 15.6%
MEXICO	999.3 100%	183.3 18.3%	725.9 72.7%	90.3 9.0%	44.0 100%	29.0 65.9%	15.0 34.1%	--
PARAGUAY	57.3 100%	23.1 40.3%	34.2 59.7%	--	17.6 100%	3.9 22.2%	13.7 77.8%	--
PERU	666.2 100%	10.1 1.5%	646.8 97.1%	9.3 1.4%	61.8 100%	1.6 2.6%	55.8 90.3%	4.4 7.1%
URUGUAY	196.3 100%	11.8 6.0%	184.5 94.0%	--	15.6 100%	2.2 14.1%	13.4 85.9%	--
	2894.6 100%	42.6 1.5%	1199.1 41.4%	1652.9 57.1%	160.9 100%	6.4 4.0%	147.1 91.4%	147.4 91.6%

FUENTE : CEPAL O - NNUU - Ed. 1981, Santiago de Chile
"Integración y Cooperación Regionales en los años ochenta"
Estudios e Informes.

CUADRO No. 4

ALALC: VALOR Y PARTICIPACION DE LAS EXPORTACIONES AL MUNDO E INTRAZONALES Y PAISES - 1970

(10⁶ de dólares)

ORIGEN	EXPORTACIONES AL MUNDO				EXPORTACIONES INTRAZONALES			
	Total Bienes	Total de Manufac- turas	Productos no manufac- turados	Combustible	Total de Bienes	Total de Manufac- turas	Productos no manufac- turados	Combustible
ALALC	12611.1 100%	1729.7 13.7%	7850.7 62.2%	3030.7 24.1%	1278.3 100%	542.3 42.4%	616.4 48.2%	119.6 9.4%
ARGENTINA	1773.3 100%	420.3 23.7%	1345.7 75.9%	7.3 0.4%	365.8 100%	139.0 38.0%	222.3 60.8%	4.5 1.2%
BOLIVIA	229.2 100%	8.7 3.8%	210.3 91.8%	10.2 4.4%	22.1 100%	0.8 3.6%	11.1 90.2%	10.2 46.2%
BRASIL	2739.0 100%	580.0 21.1%	2143.7 78.3%	15.3 0.6%	303.0 100%	197.7 65.2%	103.3 34.1%	2.0 0.7%
COLOMBIA	735.7 100%	64.7 8.8%	598.0 81.3%	73.0 9.9%	82.1 100%	21.6 26.3%	31.7 38.6%	28.8 35.1%
CHILE	1228.3 100%	86.9 7.1%	1141.4 92.9%	--	137.9 100%	61.7 44.7%	76.2 55.3%	--
ECUADOR	189.9 100%	6.6 4.5%	180.4 95.0%	0.9 0.5%	20.1 100%	5.5 27.3%	13.8 68.7%	0.8 4.0%

CUADRO No. 5

ALALC: VALOR Y PARTICIPACION DE LAS EXPORTACIONES AL MUNDO E INTRAZONALES Y PAISES - 1975

(10⁶ de dólares)

ORIGEN	EXPORTACIONES AL MUNDO				EXPORTACIONES INTRAZONALES			
	Total Bienes	Total de Manufac- turas	Productos no manufac- turados	Combustible	Total de Bienes	Total de Manufac- turas	Productos no manufac- turados	Combustible
ALALC	30574.2 100%	5543.2 18.1%	15099.1 49.4%	993.9 3.5%	4040.4 100%	1960.9 48.5%	1413.9 35.0%	665.6 16.5%
ARGENTINA	2961.2 100%	929.5 31.4%	2018.3 68.2%	13.4 0.4%	755.5 100%	428.6 56.7%	321.4 42.6%	5.5 0.7%
BOLIVIA	530.1 100%	28.3 5.3%	390.3 73.6%	111.5 21.0%	134.9 100%	10.1 5.6%	86.7 46.9%	88.1 47.7%
BRASIL	8669.3 100%	2724.7 31.4%	5674.2 65.5%	270.4 3.1%	1197.5 100%	851.6 71.1%	274.6 22.9%	71.3 6.0%
COLOMBIA	1465.2 100%	322.7 22.0%	1040.0 71.0%	102.5 7.0%	233.0 100%	121.5 52.2%	110.3 47.3%	1.2 0.5%
CHILE	1661.3 100%	266.5 16.0%	1388.7 83.6%	6.1 0.4%	389.6 100%	197.7 50.8%	188.3 48.3%	3.6 0.9%

Continúa...

Cuadro no. 5 (Cont.)

ORIGEN	EXPORTACIONES AL MUNDO				EXPORTACIONES INTRAZONALES			
	Total Bienes	Total de Manufac- turas	Productos no manufac- turados	Combustible	Total de Bienes	Total de Manufac- turas	Productos no manufac- turados	Combustible
ECUADOR	973.9 100%	60.5 6.2%	325.4 33.4%	588.0 60.4%	231.0 100%	39.8 17.2%	29.7 12.9%	161.5 69.9%
MEXICO	3464.0 100%	864.2 25.0%	2134.8 51.8%	465.0 13.4%	263.3 100%	171.7 60.6%	106.9 37.7%	4.7 1.7%
PARAGUAY	174.1 100%	72.4 41.6%	101.7 58.4%	--	62.3 100%	38.3 61.5%	24.0 28.5%	--
PERU	1314.6 100%	46.3 4.1%	1247.2 94.9%	21.1 1.6%	216.8 100%	20.5 9.5%	182.8 84.3%	13.5 6.2%
URUGUAY	584.9 100%	126.9 32.9%	256.4 66.6%	1.9 0.5%	109.7 100%	55.4 50.5%	52.4 47.8%	1.9 1.7%
VENEZUELA	8975.6 100%	101.5 1.1%	522.1 5.9%	8352.0 93.0%	376.8 100%	25.7 6.8%	36.8 9.8%	314.3 83.4%

FUENTE : CEPAL 8 - NNUU - Ed. 1981, Santiago de Chile
"Integración y Cooperación Regionales en los años ochenta"
Estudios e Informes.

CUADRO No. 6PROTECCION APLICADA A IMPORTACIONES DESDE ESTADOS UNIDOS
DE AMERICA, MERCADO COMUN EUROPEO (CEE) Y JAPON

	<u>EE.UU.</u>	<u>CEE.</u>	<u>JAPON</u>
Materia prima agrícola	10.0	15.0	14.0
Alimentos elaborados	20.1	69.0	66.0
Materias primas textiles	14.0	22.0	12.0
Productos textiles y confecciones	42.5	40.0	45.0
Minerales	10.0	10.6	6.0
Industrias ligeras	18.1	13.0	20.0
Industrias más complejas	10.0	8.4	19.0

FUENTE : CEPAL, Las Relaciones Económicas Externas de América Latina en los años ochenta - N°7 - p.p. 18-19.

CUADRO No. 7

AMERICA LATINA: VOLUMEN TOTAL DEL INTERCAMBIO ENTRE LOS PAISES DE LA REGION
Y EXPORTACIONES CON ESTADOS UNIDOS - JAPON - EUROPA. 1965
(Carga total) Toneladas

DESTINO ORIGEN	ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	COLOMBIA	CHILE	ECUADOR	MEXICO	PARAGUAY	PERU	URUGUAY	VENEZUELA	ALALC	AMERICA LATINA	EUROPA	MEDITERRANEO	JAPON	EE.UU.	TOTAL
ARGENTINA	-	47771	1482129	48003	199156	1526	10209	166594	459319	122797	42693	2580197	2598115	4887493	3382774	441475	971646	1238150
BOLIVIA	71196	-	16908	-	13353	4	-	-	1448	-	5	106514	106511	69131	15	11714	82873	270244
BRASIL	1989345	5446	-	6326	79186	89	12640	3917	86551	101698	6579	2292177	2305798	8271345	2591064	1059654	4592677	18820584
COLOMBIA	20293	-	23083	-	561	8342	8531	-	165276	8445	53572	280103	2150359	1770977	238206	32767	2598443	581935
CHILE	432901	5018	116540	7023	-	8412	30342	171	34410	7689	3318	648621	903327	1498267	173173	6867215	3422809	12706084
ECUADOR	17222	16	29	13612	30466	-	3	1	13449	22	34	74864	79814	414543	9566	157401	591519	1252842
MEXICO	15641	528	35123	28827	51018	283	-	82	6102	2055	18112	160331	281936	1851059	44812	1213644	9946402	13337852
PARAGUAY	298633	300	1792	2	1119	101	3	-	37	18653	-	456464	456464	49956	1172	546	47793	565931
PERU	138313	2703	108010	23400	157597	5176	36783	33	-	5039	22953	500007	500978	3113539	498977	4720768	14579476	23413736
URUGUAY	13223	1109	103267	6031	5186	53	146	525	2578	-	26	130144	130199	167324	70961	4813	30295	403592
VENEZUELA	1204761	5	4343610	17195	1059215	385921	376	11889	451564	886399	-	8361555	17836981	30388432	4635408	1528969	78675179	133061275
TOTAL	2148687	62896	6230091	148419	1596857	409907	99033	183212	1218856	1148367	147292	15584140	27091776	52482066	11901128	15138966	115535422	223549384

Fuente: Elaboración propia a partir de: "Los fletes marítimos en el comercio exterior de América Latina. 1967". UNCTAD-NN.UU.

CUADRO No. 7A

AMERICA LATINA: VOLUMEN TOTAL DEL INTERCAMBIO ENTRE LOS PAISES DE LA REGION Y EXPORTACIONES CON ESTADOS UNIDOS - JAPON - EUROPA. 1965

Pieles marítimas (toneladas) (cifras relativas) (con relación al total)

ORIGEN	DESTINO	TIPO DE CARGA	TOTAL														TOTAL			
			ARGEN- TINA	BOLI- VIA	BRASIL	COLOM- BIA	CHILE	ECUADOR	MEXICO	PARA- GUAY	PERU	URUGUAY	VENE- ZUELA	ALALC LATINA	AMERICA LATINA	EUROPA		MEDITE- RANEO	JAPON	EC.UU.
ARGENTINA	Carga Granel	-	0.02	1.71	0.0	0.12	-	-	0.0	0.10	0.47	0.08	0.0	2.57	2.57	3.82	3.93	0.37	0.10	10.84
	Combustible Líquido	-	-	-	-	-	-	-	-	0.05	0.04	0.02	-	0.11	0.11	-	-	-	0.59	0.70
	Carga General	-	0.13	0.51	0.79	0.44	0.0	0.0	0.0	0.11	0.19	0.14	0.12	1.79	1.84	5.15	1.39	0.65	0.77	12.61
BOLIVIA	Carga Granel	-	-	0.02	-	0.0	-	-	-	-	0.0	-	-	0.33	0.33	0.0	-	0.0	0.71	0.12
	Combustible Líquido	0.05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.05	-	-	-	-	-	0.05
	Carga General	0.05	-	0.01	-	0.01	0.0	0.0	-	-	0.0	-	0.0	0.09	0.09	0.27	0.0	0.01	0.11	0.49
BRASIL	Carga Granel	1.11	-	-	0.06	0.06	-	-	0.05	0.01	0.38	0.03	-	1.21	1.23	9.33	2.97	1.21	4.59	18.45
	Carga General	4.86	0.02	-	0.02	0.12	0.0	0.0	0.05	0.01	0.33	0.33	0.02	5.86	7.11	0.98	0.48	0.43	3.73	15.17
COLOMBIA	Carga Granel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.13
	Combustible Líquido	-	-	0.01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.01	1.47	1.08	0.27	-	1.75	4.58
	Carga General	0.08	-	0.02	-	0.0	0.03	0.04	-	-	0.73	0.0	0.24	1.16	1.52	2.03	0.21	0.10	3.48	7.44
CHILE	Carga Granel	0.39	0.0	0.04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.44	0.44	1.23	0.15	8.68	3.56	14.47
	Combustible Líquido	0.02	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.02	0.22	-	-	-	0.02	0.02
	Carga General	0.40	0.18	0.30	0.03	-	0.04	0.13	-	0.0	0.15	0.03	0.01	1.12	1.14	2.29	0.22	0.25	1.17	5.08
ECUADOR	Carga Granel	-	-	-	-	0.0	-	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0	0.01	-	-	-	0.01
	Combustible Líquido	0.01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.01	0.01	-	-	-	-	0.01
MEXICO	Carga Granel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.07	0.18	2.09	-	1.31	4.72	9.32
	Combustible Líquido	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	0.0	0.0	1.24	1.25
	Carga General	0.06	0.0	0.09	0.04	0.12	0.0	0.0	0.15	0.0	0.02	0.0	0.08	0.46	0.50	0.80	0.19	0.69	20.54	22.93
PARAGUAY	Carga General	1.32	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.08	-	2.01	2.01	0.22	0.04	0.0	0.21	2.49
PERU	Carga Granel	0.02	-	0.0	-	0.08	0.0	-	0.12	0.12	-	-	-	0.12	0.12	2.35	0.33	5.75	17.58	25.14
	Combustible Líquido	0.05	-	0.07	0.0	0.08	-	-	0.20	0.20	-	-	-	0.20	0.20	0.12	-	0.02	0.0	0.35
	Carga General	0.15	0.01	0.05	0.10	0.09	0.01	0.15	0.0	0.0	0.0	0.01	0.10	0.72	0.73	4.82	1.02	0.49	1.21	9.51
URUGUAY	Carga Granel	0.0	-	0.08	-	-	-	-	0.08	0.05	0.03	-	-	0.08	0.05	0.03	-	-	-	0.11
	Carga General	0.37	0.0	0.16	0.1	0.02	0.0	0.0	0.0	0.10	0.10	-	0.0	0.24	0.26	0.53	0.31	0.02	0.13	1.35
VENEZUELA	Carga Granel	-	-	0.02	-	-	-	-	0.02	0.02	0.32	-	-	0.02	0.02	4.73	0.97	0.15	15.49	21.38
	Combustible Líquido	0.92	-	3.54	0.0	0.95	0.32	0.0	0.0	0.32	0.75	-	-	6.72	14.48	21.69	3.15	1.13	53.05	93.05
	Carga General	0.41	0.0	0.08	0.02	0.04	0.0	0.0	0.0	0.24	-	-	-	0.81	1.09	4.08	0.12	0.11	8.75	14.16
T O T A L	Carga Granel	0.42	0.24	1.91	0.06	0.31	0.0	0.0	0.09	0.46	0.11	0.02	0.02	4.56	4.69	22.55	8.41	17.50	46.74	100
	Combustible Líquido	1.07	-	3.64	0.0	0.92	0.32	0.0	0.61	0.36	0.75	-	-	7.14	16.35	21.39	3.44	1.17	56.6	100
	Carga General	7.41	0.19	1.27	0.38	1.02	0.10	0.13	0.13	1.79	0.62	0.58	0.58	14.56	15.53	32.20	4.55	3.45	44.23	100

FUENTE : Elaboración propia a partir de "Los Flotes Marítimos en el Comercio Exterior de América Latina 1967"

CUADRO No. 8

AMERICA LATINA 8. VOLUMEN TOTAL DEL INTERCAMBIO ENTRE LOS PAISES DE LA REGION Y EXPORTACIONES CON ESTADOS UNIDOS - JAPON - EUROPA. 1965

(Carga total) (cifras relativas)

ORIGEN	DESTINO	TOTAL											MEDITE	JAPON	EEUU.	T O T A L		
		ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	COLOMBIA	CHILE	ECUADOR	MEXICO	PARAGUAY	PERU	URUGUAY	VENEZUELA					ALCALC	AMERICA LATINA
ARGENTINA	-	0.02	0.66	0.02	0.09	0.0	0.0	0.07	0.20	0.05	0.02	2.18	1.16	2.19	1.51	0.20	0.43	5.53
BOLIVIA	0.03	-	0.01	-	0.01	0.0	-	-	0.0	-	0.0	0.05	0.05	0.01	0.0	0.01	0.03	0.12
BRASIL	0.89	0.0	-	0.0	0.04	0.0	0.01	0.0	0.04	0.05	0.0	1.02	1.03	3.70	1.16	0.47	2.05	8.42
COLOMBIA	0.01	-	0.01	-	0.0	0.0	0.0	-	0.07	0.0	0.02	0.13	0.96	0.79	0.17	0.01	1.34	2.60
CHILE	0.19	0.0	0.05	0.0	-	0.0	0.01	0.0	0.01	0.0	0.0	0.28	0.40	0.67	0.07	3.11	1.53	5.68
ECUADOR	0.01	0.0	0.0	0.01	0.01	-	0.0	0.0	0.01	0.0	0.0	0.03	0.03	0.18	0.0	0.07	0.26	0.56
MEXICO	0.01	0.0	0.02	0.01	0.02	0.0	-	0.0	0.0	0.0	0.01	0.07	0.12	0.82	0.02	0.54	4.45	5.96
PARAGUAY	0.13	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.01	-	0.20	0.20	0.02	0.0	0.0	0.02	0.25
PERU	0.06	0.0	0.05	0.01	0.07	0.0	0.02	0.0	-	0.0	0.01	0.22	0.22	1.39	0.22	2.11	6.52	10.47
URUGUAY	0.01	0.0	0.05	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-	0.0	0.05	0.06	0.07	0.03	0.0	0.01	0.18
VENEZUELA	0.53	0.0	1.94	0.01	0.47	0.17	0.0	0.01	0.20	0.40	-	3.74	7.98	13.59	2.07	0.68	35.19	59.52
T O T A L	0.96	0.03	2.79	0.06	0.71	0.18	0.04	0.08	0.54	0.51	0.06	6.97	12.11	23.48	5.32	7.2	51.36	100

FUENTE : Elaboración propia a base del estudio LOS FLETES MARITIMOS EN EL COMERCIO EXTERIOR DE AMERICA LATINA INCLUIDO -ANEXOS- 1967 New York.

CUADRO No. 9

AMERICA DEL SUR. MATRIZ DE ORIGEN DESTINO DE MOVIMIENTO DE CARGAS

(Total) (En miles de toneladas)

ORIGEN \ DESTINO	BRASIL	ARGENTINA	URUGUAY	SUB TOTAL	COLOMBIA	ECUADOR	PERU	CHILE	SUB TOTAL	VENEZUELA	COLOMBIA	SUB TOTAL	BOLIVIA	PARAGUAY	SUB TOTAL	TOTAL
BRASIL	—	2466.2	481.2	2947.4	215.88	14.4	1131.2	228.61	443.21	188.48	87.08	273.57	91.8	0.81	92.08	3646.75
ARGENTINA	360.4	—	128.8	489.2	11.7	7.4	22.64	165.84	211.41	38.4	11.7	48.1	198.4	166.8	348.74	1082.78
URUGUAY	314.4	924	—	406.8	11	0.1	0.9	7.52	862	0.11	1.1	1.2	3.7	44.8	81	424.63
SUB TOTAL	674.8	2390.1	610.0	3721.0	228.68	21.9	1408.5	401.77	664.34	226.0	98.88	322.87	294.14	181.76	448.89	8080.13
COLOMBIA	401	38.7	1.7	80.5	—	91.82	28.35	44.27	184.08	111.65	—	111.65	7.8	—	7.8	394.03
ECUADOR	10	7.3	0.15	84.8	7.89	—	94.11	108.47	138.80	3.1	7.89	10.8	0.1	—	0.1	149.46
PERU	272.0	20.7	1.1	293.8	21.04	28.48	—	84.64	124.89	38.28	21.04	88.92	84.08	0.11	84.4	880.81
CHILE	170.3	742.1	32.99	945.38	82.5	88.37	78.08	—	218.82	72.36	82.5	184.88	333.36	3.9	377.28	1880.48
SUB TOTAL	483.4	808.8	35.84	1287.74	91.73	208.22	201.49	1883.01	481.45	238.29	81.84	306.93	378.88	4.01	378.29	2883.87
VENEZUELA	47.49	31.22	137.1	215.81	38.13	42.38	8.27	1.4	88.18	—	38.54	38.13	—	—	—	303.89
COLOMBIA	401.5	38.7	1.7	80.85	—	91.42	28.33	44.27	184.08	111.6	—	111.6	7.8	—	7.8	7.8
SUB TOTAL	874.4	68.22	138.8	2081.36	38.13	133.82	37.60	48.86	282.21	111.6	38.54	146.73	7.8	—	7.8	303.89
BOLIVIA	47.4	303.22	—	310.66	—	—	111.7	138.24	247.84	—	—	—	—	—	—	2348.89
PARAGUAY	160	81.4	5.85	113.25	0.8	0.10	1.8	1.40	3.48	7.2	1.8	7.38	—	—	—	123.94
SUB TOTAL	63.4	214.88	5.85	223.91	0.8	0.10	113.8	137.64	281.42	7.2	1.8	7.38	—	—	—	2472.84
TOTAL	12880.8	5843.27	666.10	7478.48	216.92	289.80	464.92	1708.82	2885.29	488.89	216.92	488.29	688.42	188.77	688.18	14448.82

Fuente: Elaborado por el Consultor sobre la base de información obtenida en los estudios. Infraestructura y servicios en la integración de América Latina. INTAL-BID. 1978.
Incluye todos los modos de transporte.

CUADRO No. 10

AMERICA DEL SUR. MATRIZ ORIGEN-DESTINO DE CARGA POR VIA MARITIMA - 1975

(Miles de toneladas)

	Brasil	Argentina	Uruguay	Colombia	Perú	Chile	Sub-Total 2	Venezuela	Colombia	Sub-Total 3	Bolivia	Paraguay	Sub-Total 4	TOTAL
Brasil	--	2245.5	316.9	86.7	14.4	112.1	227.9	441.1	185.1	86.7	271.8	.10	.25	.35
Argentina	133.6	--	--	11.2	7.3	25.2	111.5	155.2	35.7	11.2	46.9	72.74	--	72.74
Uruguay	21.7	--	--	1.1	.1	.9	7.1	9.2	.11	1.1	1.2	3.7	--	3.7
SUB-TOTAL 1	155.3	2245.5	316.9	99.0	21.8	138.2	346.5	605.5	220.9	99.0	319.9	76.54	.25	76.79
Colombia	39.4	38.6	1.7	79.7	90.8	27.03	44.11	162.0	74.6	--	74.6	7.7	--	7.7
Ecuador	1.0	7.3	.15	8.45	7.4	94.9	1034.1	1136.4	3.0	7.4	10.4	.1	--	.1
Perú	271.9	20.7	1.1	293.7	7.7	--	83.82	112.9	37.8	21.4	59.2	--	--	--
Chile	161.2	604.7	32.2	798.1	85.0	74.5	--	211.6	71.7	52.1	122.8	6.6	2.99	9.59
SUB-TOTAL 2	473.5	671.3	35.15	1179.9	80.9	196.43	1162.03	1622.9	187.1	80.9	268.0	14.4	2.99	17.39
Venezuela	47.3	30.9	137.1	215.3	35.03	42.27	8.9	87.6	--	35.03	35.03	--	--	--
Colombia	39.4	38.6	1.7	79.7	--	90.82	44.1	161.9	74.6	--	74.6	7.7	--	7.7
SUB-TOTAL 3	86.7	69.5	138.8	295.0	35.03	133.09	45.5	249.5	74.6	35.03	109.63	7.7	--	7.7
Bolivia	--	--	--	16.0	.18	.10	1.4	3.48	7.2	.18	7.38	--	--	--
Paraguay	16.0	--	--	16.0	.18	1.8	1.4	3.48	7.2	.18	7.38	--	--	--
SUB-TOTAL 4	16.0	--	--	16.0	.18	1.8	1.4	3.48	7.2	.18	7.38	--	--	26.7
TOTAL				4129.9			2319.4			630.3				94.2
														7281.7

205

CUADRO No. 11

AMERICA DEL SUR. MATRIZ DE ORIGEN DESTINO DE CARGAS POR VIAS CONTINENTALES - 1975

(En toneladas 10³)

DESTINO ORIGEN	BRASIL	ARGENTINA	URUGUAY	PARAGUAY	CHILE	PERU	ECUADOR	COLOMBIA	VENEZUELA	BOLIVIA	PARAGUAY	SUB TOTAL				
BRASIL	2207	41.9	242.6	0.38	1.02	0.71	2.11	1.39	0.38	1.77	91.4	0.26	91.7			
ARGENTINA	226.8	128.6	353.6	0.5	1.44	94.4	56.21	0.7	0.5	1.2	126.2	146.8	273.0			
URUGUAY	292.7	92.4	385.1	—	—	0.42	0.42	—	—	—	—	4.45	4.45			
SUB TOTAL	518.5	313.1	1707	1003.5	2.46	56.27	58.74	2.08	0.88	2.97	217.6	291.5	359.15	1434.11		
COLOMBIA	0.7	0.1	0.8	—	0.82	1.3	2.08	37.05	—	37.05	0.1	—	0.1			
ECUADOR	—	—	—	0.19	0.21	—	0.40	0.1	—	0.1	—	—	—			
PERU	0.1	—	0.1	0.24	20.73	—	21.79	0.48	0.24	0.72	54.03	0.11	54.14			
CHILE	2.1	137.4	0.39	0.40	3.55	—	4.32	0.66	0.40	1.06	306.78	0.30	307.05			
SUB TOTAL	2.9	137.5	0.39	1.47.79	21.72	3.06	28.59	38.29	0.64	38.93	390.89	0.41	391.29	576.7		
VENEZUELA	0.19	0.38	0.5	0.10	0.37	—	0.85	—	0.10	0.10	—	—	—			
COLOMBIA	0.76	0.10	0.26	—	1.30	0.16	2.08	37.0	—	37.0	0.10	—	0.10			
SUB TOTAL	0.94	0.42	1.36	0.10	1.67	0.16	2.08	37.0	0.10	37.10	0.10	—	0.10	41.32		
BOLIVIA	47.4	203.25	2102.65	—	111.7	136.24	247.94	—	—	—	—	—	—			
PARAGUAY	—	91.4	3.89	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
SUB TOTAL	47.4	214.45	2106.54	—	111.7	136.24	247.94	—	—	—	—	—	—	2445.85		
TOTAL			2548.64				338.80			4195			790.29	4487.88		

Fuente: Elaborado por el Consultor sobre la base de información obtenida en los estudios. Infraestructura y servicios en la integración de América Latina. INTAL-BID 1978. Incluye modos: aéreo, automotor, FFCC, fluvial y otros.

CUADRO No. 12

AMERICA DEL SUR. MATRIZ DE DISTANCIAS DE RUTA DIRECTA ENTRE PUERTOS-MILLAS NAUTICAS

DESTINO ORIGEN	RIO DE JANEIRO	BUENOS AIRES	MONTE VIDEO	SUB TOTAL	SUENA VENTURA	SUAYA CUIL	CALLAO	VALPARA ISO	SUB TOTAL	LA GUA IRA	BARRAN QUILLA	SUB TOTAL	TOTAL
RIO DE JANEIRO	X	475	1050	-	6123	5345	4909	3670	-	3600	4131	-	-
BUENOS AIRES	X	X	125	-	7173	4701	4065	2826	-	4680	5181	-	-
MONTEVIDEO	X	X	X	-	7048	4826	3971	2732	-	4525	5080	-	-
SUB TOTAL					-	-	-	-	-	-	-	-	-
BUENAVENTURA					X	600	1321	2641	-	1261	750	-	-
GUAYAQUIL						X	72	2031	-	1661	1150	-	-
CALLAO							X	1310	-	2402	1871	-	-
VALPARAISO								X	-	3712	3481	-	-
SUB TOTAL										-	-	-	-
LA GUANA										X	521	-	-
BARRANQUILLA											X	-	-
SUB TOTAL													-
TOTAL													

CUADRO No. 13

AMERICA DEL SUR. MATRIZ DE PRODUCCION DE SERVICIOS-TRANSPORTE MARITIMO. 1975

(Cifras relativas)

DESTINO ORIGEN	RIO DEL JANERO	BUENOS AIRES	MONTE VIDEO	SUB TOTAL	BUENA VENTURA	SUAYA CUL	CALLAO	VALPARA ISO	SUB TOTAL	LA GUA IRA	BARRAN QUILLA	SUB TOTAL	TOTAL
RIO DE JANEIRO	-	14.5	2.4	16.9	6.7	0.4	2.6	4.2	14.1	3.4	1.8	5.1	36.3
BUENOS AIRES	2.1	-	0.1	2.2	0.4	0.2	0.5	2.4	3.5	0.6	0.3	1.2	6.9
MONTEVIDEO	1.7	0.1	-	1.8	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	1.9
SUB TOTAL	3.8	14.6	2.5	20.9	7.1	0.6	3.3	6.7	17.6	4.2	2.1	6.3	43.1
BUENAVENTURA	1.2	1.4	0.1	2.7	-	0.3	0.2	0.6	1.1	0.1	-	0.1	2.6
GUAYACUL	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	-	0.3	10.6	10.9	0.0	0.1	0.1	11.2
CALLAO	6.7	0.4	0.0	7.1	0.3	0.1	-	0.6	0.9	0.5	0.2	0.6	6.6
VALPARAISO	3.2	10.5	0.4	14.1	0.7	0.8	0.6	-	2.1	1.3	0.8	2.1	10.3
SUB TOTAL	11.1	12.5	0.5	24.2	1.0	1.2	1.0	11.7	18.0	1.9	1.1	3.0	42.3
LA GUARA	0.8	0.7	3.1	4.7	0.2	0.3	0.1	0.0	0.7	-	0.1	0.1	5.5
BARRANCUELLA	1.0	0.8	3.5	5.3	-	0.5	0.3	0.7	1.5	0.3	-	0.3	7.1
SUB TOTAL	1.8	1.5	6.6	10.0	0.2	0.8	0.4	0.7	2.2	0.2	0.1	0.3	12.6
TOTAL	16.6	26.7	6.6	53.3	6.4	2.7	4.8	21.1	36.0	6.4	3.3	9.6	100

Fuente. Elaborado por el Consultor sobre la base de información obtenida en los estudios: Infraestructura y servicios en la integración de América Latina. INTAL-BID. 1978. Brown, Robert: Transport and the economic integration of South America.

CUADRO No. 14

COMERCIO MARITIMO MUNDIAL POR ZONAS GEOGRAFICAS (1965-1973)

(Millones de toneladas)

América del Sur (A.S.)	MERCANCIAS CARGADAS				MERCANCIAS DESCARGADAS			
	Petróleo crudo	Petróleo	Carga Seca	Total	Petróleo crudo	Petró leo	Carga Seca	Total
A.S. Costa Septentrional (1)								
1965	120.3	99.2	27.7	250.2	53.9	3.0	4.7	61.6
1970	131.1	111.8	36.0	278.9	63.1	3.0	6.7	72.9
1973	110.9	99.0	33.5	243.4	45.3	1.8	7.3	54.4
A.S. Costa Occidental (2)								
1965	6.0	0.8	25.9	32.7	1.1	1.5	5.1	7.7
1970	4.6	1.6	29.8	35.9	4.1	1.5	5.9	11.5
1973	11.7	1.6	26.3	39.6	5.8	0.6	7.1	13.5
A.S. Costa Oriental (3)								
1965	--	0.8	34.4	35.3	15.4	1.4	13.1	29.8
1970	0.1	1.1	54.3	55.5	18.8	1.0	19.8	39.6
1973	0.7	0.6	77.8	79.1	35.9	3.0	22.0	60.9
TOTAL								
1965	126.3	100.8	88.0	318.2	70.4	5.9	22.9	99.1
1970	135.8	114.5	120.1	370.3	86.0	5.5	32.4	124.0
1973	123.3	101.2	137.6	362.1	87.0	5.4	36.4	128.8

FUENTE :

- (1) Incluye : Antillas, Guayana Francesa, Surinam, Trinidad y Tobago, Venezuela.
- (2) Colombia, Ecuador, Perú y Chile.
- (3) Brasil, Uruguay, Paraguay, Argentina e Islas Malvinas.

INDICE DE CUADROS

<u>CUADRO No.</u>		<u>Página</u>
1	SUDAMERICA - INFORMACION MACROECONOMICA	30
2	ALALC: VALOR Y PARTICIPACION DE LAS EXPORTACIONES AL MUNDO E INTRAZONALES Y PAISES - 1961	31
3	ALALC: VALOR Y PARTICIPACION DE LAS EXPORTACIONES AL MUNDO E INTRAZONALES Y PAISES - 1965	33
4	ALALC: VALOR Y PARTICIPACION DE LAS EXPORTACIONES AL MUNDO E INTRAZONALES Y PAISES - 1970	35
5	ALALC: VALOR Y PARTICIPACION DE LAS EXPORTACIONES AL MUNDO E INTRAZONALES Y PAISES - 1975	36
6	PROTECCION APLICADA A IMPORTACIONES DESDE ESTADOS UNIDOS DE AMERICA, MERCADO COMUN EUROPEO (CEE) Y JAPON	38
7	AMERICA LATINA: VOLUMEN TOTAL DEL INTERCAMBIO ENTRE LOS PAI SES DE LA REGION Y EXPORTACIONES CON ESTADOS UNIDOS - JAPON - EUROPA. 1965	39
7A	AMERICA LATINA: VOLUMEN TOTAL DEL INTERCAMBIO ENTRE LOS PAI SES DE LA REGION Y EXPORTACIONES CON ESTADOS UNIDOS - JAPON - EUROPA. 1965	40
8	AMERICA LATINA 8. VOLUMEN TOTAL DEL INTERCAMBIO ENTRE LOS PAI SES DE LA REGION Y EXPORTACIONES CON ESTADOS UNIDOS - JAPON - EUROPA. 1965	41
9	AMERICA DEL SUR. MATRIZ DE ORIGEN DESTINO DE MOVIMIENTO DE CARGAS	42
10	AMERICA DEL SUR. MATRIZ ORIGEN-DESTINO DE CARGA POR VIA MARI TIMA - 1975	43
11	AMERICA DEL SUR. MATRIZ DE ORIGEN DESTINO DE CARGAS POR VIAS CONTINENTALES - 1975	44
12	AMERICA DEL SUR. MATRIZ DE DISTANCIAS DE RUTA DIRECTA ENTRE PUERTOS-MILLAS NAUTICAS	45
13	AMERICA DEL SUR. MATRIZ DE PRODUCCION DE SERVICIOS-TRANSPOR TE MARITIMO. 1975	46
14	COMERCIO MARITIMO MUNDIAL POR ZONAS GEOGRAFICAS 1965-1973 ..	47