



A PROBLEMÁTICA DO TRANSPORTE
DO PONTO DE VISTA DOS PROCES
SOS DE INTEGRAÇÃO

ALADI/SEC/Estudo 8
8 de julho de 1983

SUMÁRIO

	<u>Página</u>
INTRODUÇÃO	4
I. ANTECEDENTES	5
1. Processos de integração	5
2. Importância do transporte	6
3. Organização espacial e redes de transporte	10
II. OS TERMOS DE INTERCÂMBIO E A CONJUNTURA INTERNACIONAL	13
1. A política protecionista dos países industrializados	13
2. A incidência das empresas transnacionais	14
III. OS PROBLEMAS INSTITUCIONAIS	16
1. As barreiras não-tarifárias	16
2. Os convênios de trânsito internacional	16
IV. CONCLUSÕES	18
V. POSSIBILIDADES E ALTERNATIVAS DO TRANSPORTE NOS PROCESSOS DE INTE GRAÇÃO DA AMÉRICA LATINA	19
1. Modificação da estrutura de intercâmbio	19
2. A prioridade na análise e o tratamento das políticas de trans porte	23
3. A consolidação dos sistemas de transporte	24
4. A realização do foro sobre navegação e cooperação do transpor te marítimo	25
5. A consolidação dos corredores interoceânicos	27
ANEXO ESTATÍSTICO	29

O presente estudo foi elaborado no âmbito do programa de trabalhos da Associação para 1983 pelo consultor Doutor César Lama, sob direção e supervisão da Secretária-Geral da ALADI.

//

APRESENTAÇÃO

O presente trabalho tem por objetivo tratar o tema "Problemática do transporte do ponto de vista dos processos de integração" a ser apresentado no Primeiro Congresso de Transporte que se realizará na cidade de Buenos Aires, Argentina, de 30 de maio a 4 de junho do presente ano.

O tema foi tratado de modo geral com o propósito de que sirva de marco de referência para o tratamento dos temas específicos a serem apresentados no Congresso e que estão relacionados com os esquemas de integração do Grupo Andino, Mercado Comum Centro-Americano e CARICOM.

Pretende-se também que o documento apresente as principais linhas de preocupação que poderiam ser matéria dos debates no seio do Seminário "Transporte e Integração", organizado pela ALADI como parte integrante da Área IX, "O Transporte e a Integração".

Finalmente, o trabalho fundamenta que a conceitualização do transporte e as relações econômicas de intercâmbio são partes integrantes de um só esquema teórico-prático, o qual determina que no desenvolvimento do tema se tenham cruzado permanentemente os aspectos de comércio e de transporte.

//

ap

INTRODUÇÃO

Geralmente é aceito que as bases para a integração latino-americana são de ordem econômica e política. Quanto ao primeiro, o comércio, o intercâmbio e a complementação de recursos são fatores adequados para definir esquemas integracionistas; no entanto, pouco do expressado pode ser efetivo se, no tocante ao segundo, não há uma explícita e implícita vontade política de integração.

Outrossim, é reconhecido em nível regional que a estrutura sócio-econômica, a atividade produtiva, o potencial aproveitado de seus recursos, os processos de industrialização e urbanização e os esquemas de integração física apresentam, ainda, um nível incipiente de integração na América Latina.

Desajustes no desenvolvimento e a disparidade tecnológica entre os processos produtivos dos países da região e a desarticulação das redes de transporte tornam muito difícil uma efetiva integração econômica de base produtiva; isso se deve em grande medida a limitações na oferta industrial, a uma estrutura diferente dos custos de produção e intercâmbio e às condições da base infra-estrutural e produtiva dos países.

Por outro lado, assinalou-se que o desenvolvimento da América Latina deve passar necessariamente por um processo de integração econômica de seus países; no entanto, convém diferenciar conceitualmente o processo de integração econômica do processo de integração do transporte. Ambos distinguem dois planos: o primeiro é de natureza estrutural, enquanto o segundo é de caráter técnico. No entanto, a integração econômica, necessariamente, implica a integração do transporte, ou seja, a multimodalidade dos sistemas.

O transporte, do ponto de vista dos processos de integração, deve ser tratado partindo de três grandes enfoques:

- O enfoque global, que coloca transportes como resultante e condicionante dos processos e termos de intercâmbio, cuja dinâmica espacial ainda inércia a desarticulação da América Latina.
- O enfoque intermédio, que identifica as condições e possibilidades do processo de integração e, dentro dele, coloca o sistema de transportes (*) como instrumento que mobiliza os fluxos de carga; e neste mesmo nível a problemática da facilitação do transporte e do comércio.
- O enfoque específico, finalmente, que permite analisar os aspectos técnico-operacionais de transporte dentro do enfoque de sistemas para estudar o transporte e suas particularidades na infra-estrutura, o parque e a frota, as empresas e a produção do serviço.

Com base no exposto, o presente trabalho tenta brevemente sintetizar os três enfoques mencionados, no âmbito das condições econômicas que requer o processo de integração; a informação atualizada (**) não permite maior desenvolvimento analítico que o apresentado.

(*) Sistema de Transportes considera em conjunto os modos terrestre, aéreo e aquático, também os aspectos referentes à infra-estrutura, parque ou frota e provisão dos serviços em cujo item se incluem os esquemas empresariais.

(**) Observa-se que, em geral, não existe informação sobre os intercâmbios em toneladas e sobre os aspectos de transporte, o suficientemente homogênea e atualizada somente a um ano-base recente; o ano que apresenta maiores dados úteis é 1975 e em alguns casos 1980.

I - ANTECEDENTES1. Processos de integração

Alguns autores denominaram a integração como um processo de concatenação estrutural entre as atividades básicas de universos que mantiveram desenvolvimentos separados.

Outros autores assinalam que integração econômica supõe, primeiro, economias complementares e proporcionadas; segundo, vinculação geográfica; e terceiro, similares níveis culturais (1); a estas definições poderíamos incluir equidistância dos níveis de desenvolvimento econômico e, essencialmente, decisão política que a impulse.

Existem modelos clássicos de processos de integração econômica contemporânea. Entre os mais importantes se encontram na Europa: a Comunidade Econômica Européia, a Associação Européia de Livre Comércio e o Acordo dos Países do CAME; a primeira, supõe a adoção do princípio da "União Aduaneira", o segundo, a de "Zona de Livre Comércio", e a terceira, de integração político-econômica; a diferença entre as duas primeiras foi que a Comunidade Econômica Européia, além de suprimir as barreiras aduaneiras, supunha o tratamento tarifário comum com terceiros países, impulsando a conveniência de formular uma política comum nos setores agrícola e de transporte (2). Os resultados significaram o desenvolvimento de fortes laços de cooperação e especialização entre os países-membros.

Na América Latina, os acordos de integração iniciam-se como processo a partir de 1960 com a criação da ALALC, ou Associação Latino-Americana de Livre Comércio; posteriormente se desenvolveram o Tratado do Mercado Comum Centro-Americano MCCA (1962), o Tratado da Comunidade Econômica do Caribe (1968) e o Acordo do Grupo Sub-Regional Andino ou Junta do Acordo de Cartagena (1969).

As condições do comércio mundial não propiciaram, na década de 60, progressos significativos nos processos de integração da região que tratamos; isso deveu-se à expansão das economias dos países industrializados, que impulsaram o crescimento para fora dos países da América Latina.

O fraco intercâmbio entre os países da América Latina deve-se historicamente a sua estrutura social e econômica e a sua organização espacial, condicionadas, na ordem econômica, social, cultural e administrativa, pela ação de hegemonidade intermédia das sub-metrópoles regionais de Buenos Aires, Rio de Janeiro-São Paulo, Santiago-Valparaíso, Lima, Guaiquil-Quito, Bogotá, Caracas e México.

A economia da região caracterizou-se por um crescimento inorgânico e desarticulado. Cada pólo tradicional e sua área de sustentação desenvolveram-se isoladamente, através de impulsos extra-nacionais e extra-regionais, apresentando assim sérias dificuldades para estruturar entre países, economias complementares. (Mapas 1 e 2).

//

Desta forma, diferenciam-se grandes espaços sub-regionais (*), cujos modelos de organização variaram de esquemas transversais "puerto-enclave", em espaços geograficamente lineares, como o caso do Peru, Chile, Venezuela; esquemas com eixos internos coletores e extração para portos de exportação, como o caso do Equador, Bolívia e México; e esquemas radial-concêntricos polarizados, como o caso recentemente do Brasil, cuja polarização rádio-concêntrica se estrutura no eixo Brasília-Rio de Janeiro-São Paulo. (Mapas 1 e 2).

O transporte, dentro destes esquemas, assume diversos processos de implementação; até o momento em que a economia inglesa manteve fortes vínculos com os países da América do Sul, os esquemas de transporte foram principalmente ferroviário-portuários entre as submetrópoles continentais e suas áreas de manutenção.

Apesar das dificuldades de base indicadas, os processos de integração na América Latina impulsaram crescentes correntes internas de intercâmbio. Este crescimento significou o incremento do quantum e a relativa orientação à estrutura do intercâmbio intra-regional. O comércio intra-regional passou de 8 por cento em 1961 até representar 16 por cento das exportações latino-americanas em 1980; a participação dos produtos manufaturados nos intercâmbios entre os países-membros da ALALC passou de 23 a 48.5 por cento durante esse período.

2. Importância do transporte

A partir da formulação da Comunidade Econômica Européia, até as mais recentes experiências na América Latina, o transporte significou um instrumento essencial nos processos de integração. A Comunidade Econômica Européia incluiu, no Tratado de Roma (**), uma Política Comum de Transporte PCT, com ênfase no reconhecimento da transcendência dos preços, o acesso na compensação global dos intercâmbios e o manejo dos subsídios que devia considerar as condições das empresas de transporte (3).

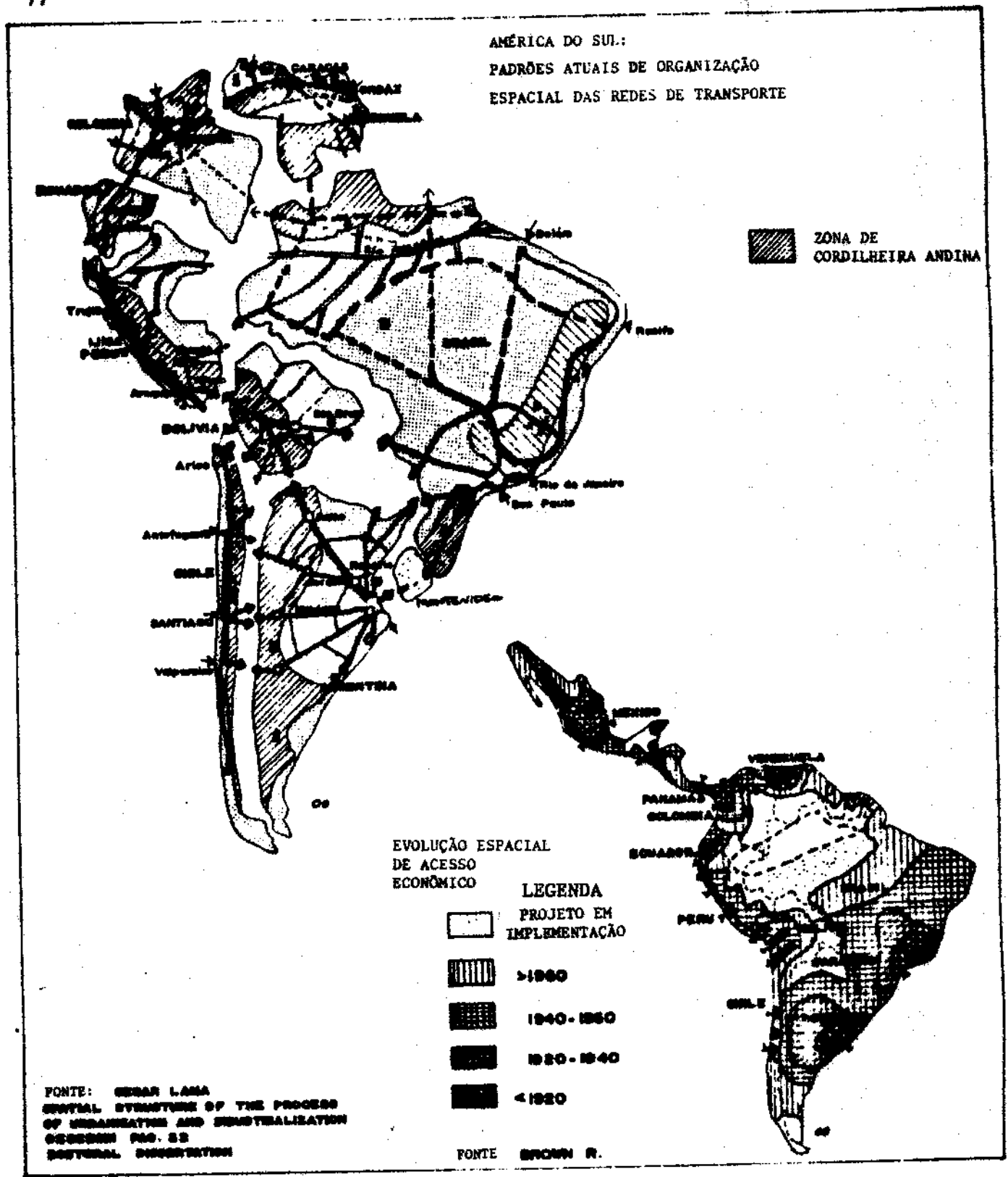
Na medida em que o transporte serviu como instrumento extrativo da América Latina, forçou regulações econômicas extrativas, axiais, desiguais e desarticuladas entre si. Isso se demonstra com o excessivo crescimento do transporte marítimo no intercâmbio intrazonal.

(*) Robert Brown (1) define nove espaços que são os seguintes: (Mapa 3).

- Região I. Coração industrial da América do Sul.
- Região II. Área de sustentação.
- Região III. Chile.
- Região IV. Litoral e Cordilheiras do Peru e da Bolívia.
- Região V. Vertente oriental dos Andes.
- Região VI. Colômbia e Venezuela.
- Região VII. Equador.
- Região VIII. A Bacia Amazônica.
- Região IX. Nordeste brasileiro.

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

//



ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO ALADI (Montevideu)		I CONGRESSO PAN-AMERICANO DE TRANSPORTE - BUENOS AIRES	
TEMA: PROBLEMÁTICA DO TRANSPORTE DO PONTO DE VISTA DOS PROCESSOS DE INTEGRAÇÃO ECONÔMICA		COORDENADOR: DR. CEDAR LAMA MENEZES	
MAPA: PADRÕES DE ORGANIZAÇÃO ESPACIAL DA AMÉRICA DO SUL		1	
DATA: Maio 1983	LEGENDA	REVISÃO	

AMÉRICA DO SUL:
EVOLUÇÃO HISTÓRICA E TENDÊNCIAS DOS PADRÕES
DE ORGANIZAÇÃO ESPACIAL

HIPÓTESE (a)



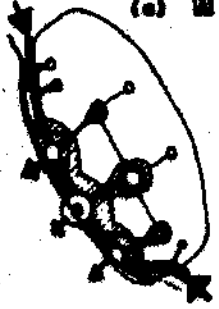
TENDÊNCIAS DE ORGANIZAÇÃO ESPACIAL
PARA UM PADRÃO DE RETICULAÇÃO INCIPIENTE INDUZIDO PELO:
- REFORÇAMENTO DA LINHA COSTEIRA
- REFORÇAMENTO DO EIXO CENTRAL
- DEMANDAS DERIVADAS POR CRUZAMENTO DE
LINHAS TRANSVERSAIS NORTE-CENTRO E SUL
CASO: PERU

HIPÓTESE (b)



TENDÊNCIAS DE ORGANIZAÇÃO ESPACIAL
PARA UM PADRÃO RÁDIO CONCÊNTRICO
CASO: BRASIL-VENEZUELA

SEGUNDA ETAPA (a)



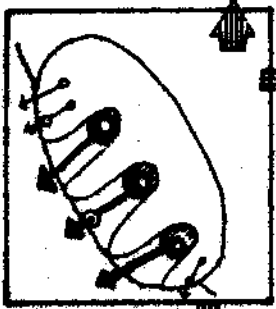
MODERNIZAÇÃO POR REFORCAMENTO DA COSTA E RE-SISTÊNCIA DE ENCRAVOS
CASO: PERU-CHILE-AMÉRICA CENTRAL E PARTICULARMENTE BRASIL E VENEZUELA
VICÊNCIA ATÉ DÉCADA DE 80

SEGUNDA ETAPA (b)



PADRÃO RÁDIO CONCÊNTRICO
RECURSOS EXTENSIVOS
CASO: ARGENTINA

ETAPA INICIAL



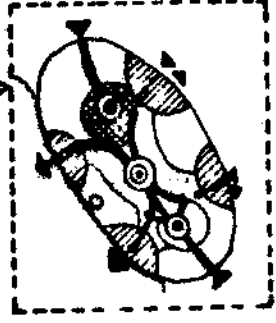
PADRÃO PRIMITIVO ORIGINAL
ENCRAVO PORTOS
PREDOMINA ATIVIDADE EXTRATIVA
PERÍODO 1830-1980

SEGUNDA ETAPA (c)



MODERNIZAÇÃO POR REFORCAMENTO DO EIXO INTERNO
- INFLUÊNCIA DE MEDI-
TERRANEIDADE OU INTER-
OCEANIDADE
- PREDOMÍNIO DE APROVEI-
TAMENTO DE RECURSOS
INTERIORES
CASO: BOLÍVIA-COLÔMBIA
-MÉXICO-EQUADOR

HIPÓTESE (c)



TENDÊNCIAS DE ORGANIZAÇÃO ESPACIAL
PARA UM CRUZAMENTO TRANSVERSAL LONGITUDINAL OU REFORÇADO POR TRANSPORTE CONTINENTAL
CASO: BOLÍVIA-COLÔMBIA-MÉXICO

FONTE: CÉSAR LAMA
SPATIAL STRUCTURE OF THE PROCESS
OF URBANIZATION AND CENTRALIZATION
SYSTEMS - PÁG. 22
POSTERIAL SUBSTITUTION

ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO ALADI (Montevideu)		I CONGRESSO PAN-AMERICANO DE TRANSPORTE - BUENOS AIRES	
TEMA: PROBLEMÁTICA DO TRANSPORTE DO PONTO DE VISTA DOS PROCESSOS DE INTEGRAÇÃO ECONÔMICA		ORGANIZ. DR. CÉSAR LAMA MORE	
MAPA EVOLUÇÃO HISTÓRICA DOS PADRÕES DE ORG. ESPACIAL			
DATA Maio 1983	ESCALA	REPROD.	2

719



ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO ALADI (Montevideu)		I CONGRESSO PAN-AMERICANO DE TRANSPORTE - BUENOS AIRES	
TEMA: PROBLEMÁTICA DO TRANSPORTE DO PONTO DE VISTA DOS PROCESSOS DE INTEGRAÇÃO ECONÔMICA		CONVITE: DR. CESAR LARA ESCOFFÉ	
MAPA ESPAÇOS DA AMÉRICA DO SUL:		FONTE: TRANSPORT AND THE ECONOMIC INTEGRATION OF SOUTH AMERICA FEB. 19 CESAR ESCOFFÉ	3
DATA: Maio 1983	ESCALA	REVISADO	

A importância do transporte para a integração da América Latina radica em que permite alcançar os seguintes resultados:

- Expansão do espaço nacional e a incorporação de seus recursos naturais ao circuito dos intercâmbios econômicos da América Latina.
- Continuidade efetiva dos espaços econômicos intra-regionais com a abertura de vias de integração interna e no encurtamento de distâncias, custos e aces os para fortalecer os vínculos econômicos.
- Consolidação de atividades econômicas complementares e ativadas pelos fluxos internacionais de transporte, para sistemas urbanos mais harmônicos e ba lan ce do s na escala nacional.
- Desenvolvimento de atividades econômicas que incidem significativamente na ba la ça co m er ci al dos países.
- Desenvolvimento de atividades econômicas complementares nos setores da pro du ção industrial do transporte, dos serviços e no sistema de distribuição das mercadorias.
- Fortalecimento de condições de segurança nacional e regional, cada vez que um sistema de transporte moderno (infra-estrutura, parque e serviços), e em expansão garante condições autônomas.

3. Organização espacial e redes de transporte

A extensão das redes ferroviárias e a base econômica de exportação inci dir am, juntamente com mecanismos econômicos, no grau e modelo de desenvolvimento e integração dos territórios nacionais (*).

Assim temos que a construção da Rodovia Pan-Americana finalizada na década de 50 não obedeceu os critérios de ordem econômica senão que, pelo contrário, sua inspiração baseou-se na doutrina de Monroe que, sendo proposta em 1823, só agora se implementa por ocasião da hegemonia dos Estados Unidos no Continente.

De qualquer forma, a Rodovia Pan-Americana, ao vincular os países, permi tiu o crescimento econômico e algum incipiente processo de industrialização.

Até a data, o esquema da Rodovia Pan-Americana está culminado (com exceção do "Tapón del Darién"), existindo atualmente novos esquemas de vias, tais como a Marginal Bolivariana da Selva, a Rodovia Transamazônica e outras trans vers ais interoceânicas.

Os acordos sub-regionais impulsaram também as definições de outras redes fundamentais, como a Rede Básica de Transporte do Cone Sul, o Sistema "Tronca!" Andino de Rodovias e Acordos de Integração de Transporte na Bacia do Prá ta.

(*) O financiamento das redes ferroviárias foi contratado no século XIX pelos estados sul-americanos aos ingleses; os altos juros, as concessões de terras, o direito de expansão de ramais e o descumprimento da dívida ferroviária propiciaram que em poucos anos no final do século XIX os trens passassem a poder de empresas inglesas ... Galeano, Eduardo - "As véias abertas da América Latina", ed. S.XXI, Argentina - 1971.

//

Existe um tipo de interdependência mútua entre a Organização Especial e as Redes de Transporte, e esta tem um papel decisivo no preenchimento e consolidação dos espaços interiores dos países.

Quanto às redes de transporte, estas formam no Panorama Sul-Americano uma malha incompleta, cujas características gerais são as seguintes:

- Fragmentação parcelada ao evoluir e expandir-se de fora para dentro a partir dos eixos "puerto-enclave" de cada país.
- Disparidade física ao apresentar uniões binacionais com características dissímeis em suas especificações técnicas (*).
- Descontinuidade física de alguns segmentos das redes ferroviárias e rodoviárias.
- Falta de coordenação intermodal, devido a que as redes de rodovia, trens e sistemas fluviáteis tiveram como única referência a continuidade portuária.

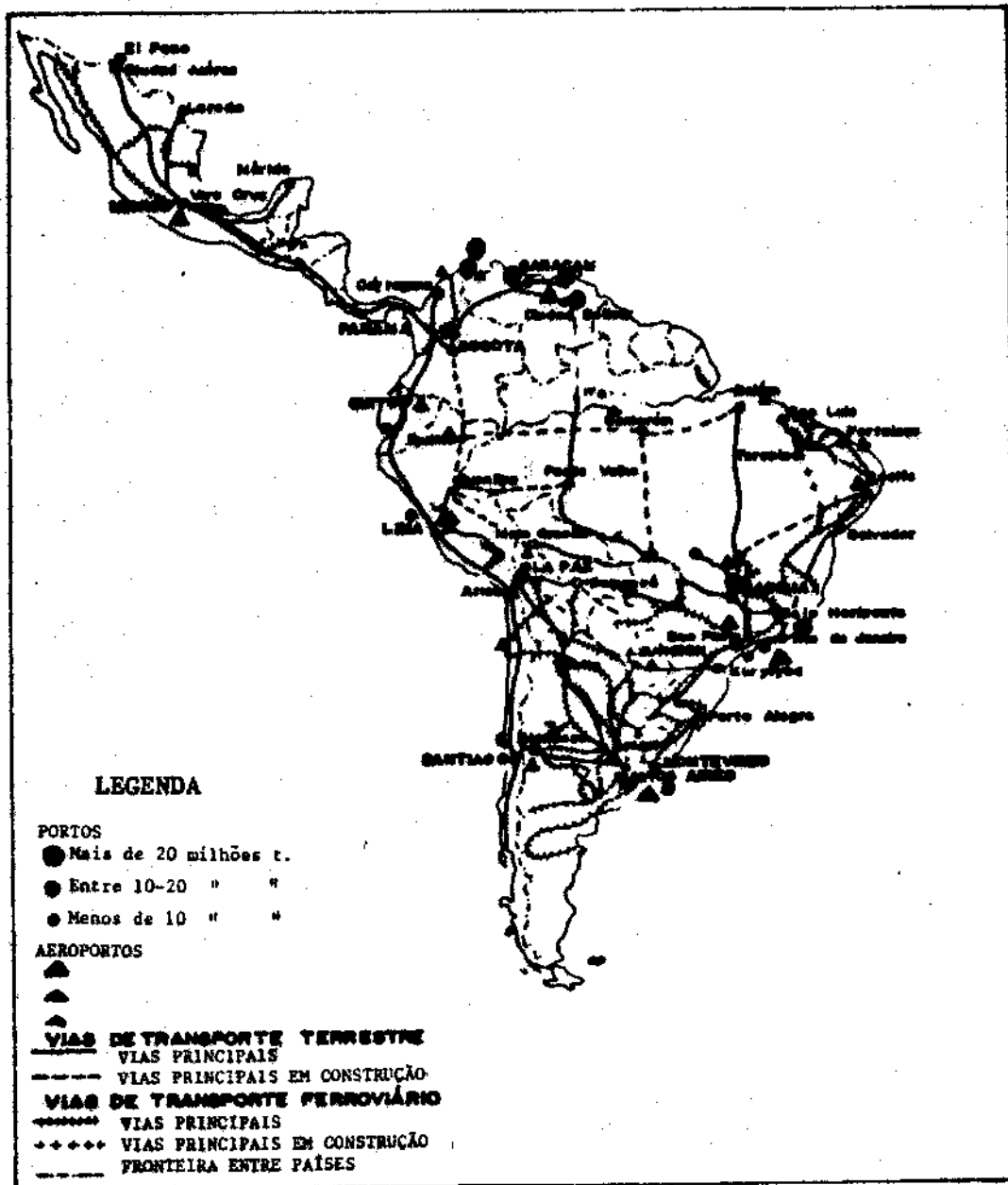
Observando as redes de transporte em conjunto, Mapa 1, aprecia-se o esquema seguinte:

- Uma forte consolidação de transporte rodoviário periférico ao Continente, denominado Rodovia Pan-Americana, a qual corre paralelamente ao Pacífico desde Caracas, com união para o Panamá, e ao longo dos Andes Colombiano e Equatorialiano, a costa peruana e chilena até Santiago-Valparaíso por onde ingressa a Buenos Aires e a Montevideu, seguindo paralelamente do Atlântico até o Rio de Janeiro. Esta rodovia apresenta ramais para Bolívia e Paraguai.
- Um complexo polimodal não integrado, situado na Bacia do Prata, e que conta com uma fragmentada rede ferroviária, uma rede rodoviária incompleta e com rios navegáveis parcialmente aproveitados para a navegação.
- Um eixo amazônico fluvial-rodoviário com base no Brasil, que não é aproveitado na escala multinacional entre o Brasil e alguns países do Grupo Andino como é o caso do Peru, Equador, Colômbia e Venezuela.
- Três sistemas de penetração radial-expansiva, dos eixos costeiros do Brasil, Venezuela e Colômbia, apontando para a entrada no Amazonas.

Observa-se que todo este esquema não conta, salvo o caso do transporte no Cone Sul, com uma política de acordo multimodal do transporte internacional.

(*) Disparidade de união de bitolas ferroviárias, ou características dissímeis de rodovias com diferente capacidade de peso TM - eixo.

//



ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO ALADI (Montevideu)		I CONGRESSO PAN-AMERICANO DE TRANSPORTE - BUENOS AIRES	
TEMA: PROBLEMÁTICA DO TRANSPORTE DO PONTO DE VISTA DOS PROCESSOS DE INTEGRAÇÃO ECONÔMICA		COORDENADOR: DR. CESAR LAMA MORE	
MAPA: REDE GERAL DE TRANSPORTES		4	
DATA Maio 1983	ESCALA 0 100 200 300		

II - OS TERMOS DE INTERCÂMBIO E A CONJUNTURA INTERNACIONAL

1. A política protecionista dos países industrializados

O protecionismo, como prática comercial dos países industrializados, responde, entre outras causas, às pressões de negociar novos termos de relação por parte dos países em vias de desenvolvimento. O protecionismo busca diminuir seletivamente, mediante barreiras tarifárias e não-tarifárias, a afluência de produtos provenientes dos países em vias de desenvolvimento, principalmente.

O aumento das taxas tarifárias nos Estados Unidos, Europa e Japão procuram proteger o setor agrícola e a pequena e média indústrias. As taxas tarifárias alcançam 40 por cento para fibras têxteis; para alimentos processados seu nível chega a 70 por cento na Comunidade Econômica Européia e o Japão, somente para os minérios e para indústrias complexas aprecia-se menos de 10 por cento das taxas respectivas (4) (Quadro no. 6).

A política protecionista afeta necessariamente os fluxos de carga pela instabilidade que provoca e pelos volumes de contratação do transporte, principalmente a empresas navais.

Existem também barreiras não-tarifárias cujo efeito pode ser mais difícil que as tarifárias; estas se referem principalmente a restrições quantitativas, de estabelecimento de licenças, de quotas ou proibições para as importações, de normas sanitárias, etc.

As barreiras ao comércio exterior da América Latina afetaram e continuarão afetando a balança comercial, a capacidade de importação e através da seletiva importação e liberalização da importação de manufaturas, afeta em última instância a base produtiva dos países da região; isso se deve a que para os Estados Unidos se destina 46.7 por cento da carga a granel, 56.6 por cento da carga de combustível e 44.2 por cento da carga geral, correspondente à Europa os maiores envios de combustível, que representam 22.4 por cento do total de envios deste item. O Japão, por seu lado, recebe principalmente carga a granel, que em um volume de 13.9 milhões de TM representa 86.3 por cento do total de envios para o Japão e 17.5 por cento do total de exportações dos países da ALALC (*).

Entre 1970 e 1980 as exportações aos países desenvolvidos cresceram de 12.6 até 16.6 bilhões de dólares USA de 1970. Isto representou 74 e 66 por cento do total exportado durante os mencionados anos. As importações para o mesmo grupo de países cresceram durante o mesmo período de 13.9 a 22.4 bilhões de dólares USA de 1970, representando 75.5 por cento em 1970 e 73.6 por cento em 1980 do total das importações (5).

O anteriormente exposto demonstra que os saldos do intercâmbio, já em 1970, eram favoráveis aos países desenvolvidos em 10.3 por cento, passando a representar 35 por cento em 1980, incidindo isto, no incremento, mediante financiamento das importações em condições de endurecimento da dívida externa, gerando mais tarde processos de crise na maioria dos países da região.

(*) Ver quadro no. 7A do anexo estatístico.

2. A incidência das empresas transnacionais

A estrutura das importações resulta vantajosa para os países desenvolvidos, devido a uma forte participação de produtos manufaturados, que em 1970 representou 81.2 por cento e em 1980 83.4 por cento do total das importações provenientes desses países (*). Dentro deste esquema a incidência das empresas transnacionais resulta um aspecto essencial a ser analisado.

A CEPAL enfatizou que: (6)

"A propriedade estrangeira das atividades relativamente mais dinâmicas tem variadas repercussões no setor externo dos países da região. Para começar, observa-se que a demanda das importações proveniente das filiais das empresas transnacionais nem sempre obedece às necessidades técnicas de sua produção. Esta tendência a importar costuma ir acompanhada de uma renúncia a exportar que em alguns casos soma-se a práticas restritivas.

Como resultado, em muitos países latino-americanos surgiu a pergunta de se as empresas transnacionais não estarão contribuindo de maneira importante a acrescentar seu déficit no balanço de pagamentos ... A terceira parte das importações dos Estados Unidos de países latino-americanos se origina em filiais de empresas transnacionais estadunidenses ... a proporção sobe a mais da metade quando se trata de manufaturas ... as importações dos Estados Unidos, República Federal da Alemanha e do Japão realizadas por filiais de sub-empresas transnacionais no México representaram 74.81 por cento e 94 por cento das importações totais destas filiais."

Os efeitos desarticulantes das empresas transnacionais no comércio exterior da América Latina não somente se referem aos preços; incidem também na divisão de mercado, restrição de exportações, fatos que induziram à pressão dos países em vias de desenvolvimento para que fosse adotado um código de conduta das transnacionais.

Se relacionamos entre si estruturalmente o volume e os valores do intercâmbio de 1965 (**) encontramos que o total do valor das exportações dos países da ALALC (Quadro no. 3) alcançou 9.385.7 bilhões de dólares USA. O valor das exportações entre os países da ALALC alcançou 841.6 milhões de dólares USA, o qual representou 8.9 por cento, enquanto os fluxos à ALALC alcançaram 15.5 milhões em TM e representaram 6.97 por cento do volume (TM) das exportações. (Quadros nos. 7 e 8).

As exportações para os Estados Unidos não refletem as mesmas proporções, já que com 52 por cento do volume de exportações, o valor das mesmas representa apenas 33.2 por cento.

Para o Japão, a relação volume-valor é mais equidistante já que com 7.2 por cento da carga se obtém 5.6 por cento do valor.

(*) Observação do autor, baseada nos quadros C e D do Anexo Estatístico do no. 7, Cadernos da CEPAL, dedicado às "Relações econômicas externas da América Latina nos anos oitenta", Santiago do Chile - 1981.

(**) Esta análise consiste em comprovar as diferenças globais entre as proporções que existem segundo origem-destino para, por um lado, carga em TM como volume e US\$ como valor; este indicador, em nível global mostra a valorização relativa dos termos de intercâmbio.

11

Para a Europa a relação volume-valor reflete uma relação mais favorável: o total de carga TM representa 23.5 por cento dos envios, enquanto o valor das mesmas representa 25.3 por cento dos mesmos.

Isso mostra o caráter cativo do comércio controlado pelas empresas transnacionais; os preços das transações são distorcidos em função dos interesses e conveniência da casa central, resultando, em muitos casos, diferente dos que regem no comércio internacional.

A política protecionista, como foi expressado anteriormente, afeta a organização e desenvolvimento do transporte dos países não industrializados, já que ocasiona a instabilidade dos mercados de carga.

O controle das empresas transnacionais no setor primário exportador dos países e no setor manufatureiro de substituição dá como resultado que a maior parte das exportações a granel e frigorífico seja transportada por grupos vinculados às empresas transnacionais, afetando as empresas da região; deve levar-se em conta que a maior parte das exportações controladas é de produtos primários.

Fica, então, somente parte das exportações e importações de carga geral a cargo dos transportadores nacionais.

III - OS PROBLEMAS INSTITUCIONAIS

1. As barreiras não-tarifárias

Assinalou-se que a base da integração latino-americana é de ordem econômica e política. Quanto à primeira: o comércio, o intercâmbio e o potencial na complementação de recursos são fatores que delineiam a pressão que procura definir esquemas integracionistas; no entanto, pouco do que foi dito pode ser efetivo se, quanto à segunda, não houver uma explícita ou implícita vontade política de integração.

Aos conflitos entre estados vizinhos, muitas vezes artificiais, deve acrescentar-se uma heterogênea organização de sua estrutura administrativa, cuja base normativa não coordenada impõe barreiras de ordem aduaneira, tributária e de trâmites administrativos.

O temor pelo contrabando, o tratamento não acordado de zonas livres no comércio exterior e de zonas francas na atribuição de funções produtivas ocasiona inúmeras restrições na circulação entre os países vizinhos da região e impõe complicados trâmites para a introdução de mercadorias, seja em trânsito ou de destino ou origem.

A expansão do comércio entre os países da América Latina, tal como foi demonstrado, tem ocasionado a adoção de medidas tendentes à eliminação de barreiras não-tarifárias e tarifárias. No entanto, os processos de adoção de acordos são muito lentos, devem vencer rígidos sistemas político-administrativos. Apesar disto, são numerosos os foros de debate e os acordos bilaterais e multilaterais no âmbito da ALALC (hoje ALADI): os grupos sub-regionais, tais como o Grupo Andino, os países da Bacia do Prata, o Mercado Comum Centro-Americano, a Comunidade do Caribe.

2. Os convênios de trânsito internacional

Nos últimos anos, a preocupação pelo trânsito aduaneiro e a facilitação do transporte internacional tem tido um crescente aumento entre os países da América Latina. No entanto, estima-se que o fator aduaneiro, em particular entre países com fracos fluxos binacionais e de trânsito, não parece ser o problema central a ser resolvido.

Face os problemas criados pelas dificuldades de trânsito aduaneiro, a ALALC encarregou a um grupo de peritos a preparação de "Normas comuns sobre o regime de trânsito aduaneiro" adotadas em setembro de 1979.

Diante das dificuldades de aplicação das normas da ALALC, o Sistema TIR (*) poderia ser um instrumento com possibilidades para conseguir alcançar os objetivos de facilitação do trânsito internacional. Isso, ademais, permitirá utilizar, através desse Sistema, os alcances do Convênio TIR que se aplica nos países da Europa, Estados Unidos e Japão, com os quais ainda se mantêm fortes relações comerciais.

(*) Convênio TIR, "Convênio aduaneiro referente ao transporte internacional de mercadorias", CEE e o IRU (Organização internacional do transporte terrestre) aprovado em 1959, modificado em 1957 e adotado pelas Nações Unidas, do qual é depositário o Secretário-Geral.

O Convênio TIR, ao aplicar-se ao trânsito de mercadorias, contempla a utilização de compartimentos de carga especiais, nos quais as autoridades aduaneiras nacionais devem colocar precintos ou carimbos aduaneiros, devido a que o Convênio aplica-se a cargas sem manipulação intermediária (*).

Apesar de que o Convênio TIR pode ser aplicado indistintamente a qualquer país, sua aplicação deveria assumir-se mediante prévia constatação da magnitude dos tráficos, de modo que se justifique economicamente as respectivas despesas. Isto supõe a conveniência de avaliar sua correta aplicação na ALADI.

(*) A aplicação do Convênio TIR requererá coordenação, adequação e organização das redes de transporte dos países da região.

IV - CONCLUSÕES

1. Os problemas essenciais do transporte, do ponto de vista dos processos de integração, referem-se a dois níveis:
 - Problemas de base estrutural, entre os quais contam os de ordem político-eco-nômica e de ordem institucional; e
 - Problemas de natureza técnica e operacional, entre os quais se localizam a organização multimodal do transporte e a coordenação e o acordo operacional entre o transporte e o tráfico entre países.
2. Entre os problemas de ordem político-econômica se localizam:
 - a) Os problemas concernentes a uma estrutura de intercâmbio entre países, a qual se apresenta fraca, instável, dependente e desnivelada.
 - b) Os problemas relacionados com as políticas de transporte, que são formuladas na América Latina, contemplando parcialmente o componente e a visão nacional, sem considerar os problemas do comércio exterior e o transporte inter-nacional, seja de origem, destino ou trânsito.
 - c) Os problemas de consolidação de cargas, por não existir mecanismos de disputa entre as demandas e ofertas de carga na escala regional, razão pela qual é essencial considerar os problemas de frete e custos, estes últimos com relação aos problemas de aceleração de trâmites e manipulação de cargas.
3. Entre os problemas de ordem institucional consideram-se aqueles que afetam a circulação e o tráfico entre países; estes estão relacionados com a eliminação de barreiras não-tarifárias e seu correlativo com a organização das redes e dos serviços de transporte.
4. Com relação aos problemas de natureza técnico-operacional, convém dar priorida-de aos seguintes:
 - a) A desarticulação regional das Conferências de Transporte Marítimo, negocia-das sem um contexto da problemática e tendências dos processos de integração regional.
 - b) A falta de coordenação entre os sistemas e facilidades de equipamento e de operação multimodal, a junção e continuidade intrazonal dos sistemas de transporte.
 - c) A descontinuidade de corredores transversais de transporte, os quais têm uma grande projeção de efeitos sobre o reforço intracontinental do processo de integração.

//

V - POSSIBILIDADES E ALTERNATIVAS DO TRANSPORTE NOS
PROCESSOS DE INTEGRAÇÃO DA AMÉRICA LATINA

Das conclusões enunciadas elaborou-se uma série de propostas, a serem avaliadas, estimando a conveniência de implementar nessa direção os estudos e ações, não apenas no plano da ALADI, senão no conjunto de organismos públicos e privados da Região.

1. Modificação da estrutura de intercâmbio

Caracterização do problema

Os intercâmbios entre os países da região caracterizam-se por apresentar as seguintes condições:

- Graves desníveis com origens e destinos díspares.
- Inestabilidade de mercado por sustentar-se em grande parte sobre produtos manufaturados de mercado inestável.
- Tendência a ir consolidando com o Brasil, e de certo modo com a Argentina, uma estrutura desigual, ao importar destes países mercadoria manufaturada, exportando principalmente matéria-prima.
- Dificuldade e barreiras não-tarifárias na circulação dos tráficos.
- Carência de políticas de integração, principalmente na agricultura e na indústria, agravando desníveis de carga que gravitam nos preços finais.

É interessante medir a capacidade ou tradição de intercâmbio material, a medição da evolução dos fluxos de carga e o valor dos intercâmbios, basicamente exportações, resultando argumentos explicativos dos processos de deteriorização ou recuperação do comércio exterior.

A estrutura dos fluxos e sua composição mostra-nos ou antecipa a demanda econômica dos transportes e o significado das medidas de facilitação de transportes. As relações de fluxos não podem, igualmente, mostrar o grau de coesão econômica ou comercial entre os países ou grupos de países.

As disparidades econômicas entre os países da região e os problemas de continuidade cultural.

Assumiremos, conceitualmente, que a base dos intercâmbios está na organização internacional e inter-regional da produção. O enlace dos processos produtivos constitui, teoricamente, o fundamento estável dos intercâmbios ampliados. A continuidade dos intercâmbios significa assegurar cobertura e estabilidade espacial e temporária.

Os fluxos de carga mostram a evolução do intercâmbio material em um determinado âmbito ou espaço economicamente relacionado.

No Continente sul-americano aprecia-se que os padrões de continuidade dos intercâmbios ocorrem entre alguns grupos de países, particularmente pelos seguintes fatores:

//

sp

//

- Distância e aproximação geográfica.
- Volume e natureza dos bens de intercâmbio.
- Variação dos fretes de carga.
- Tradição de comercialização.

Se observarmos o Quadro no. 10 notaremos que se consolidaram fluxos de intercâmbio entre países agrupados em quatro áreas que são: (Mapa 5).

- Área de países do litoral Atlântico Sul, Área 1.
- Área de países do litoral do Pacífico, Área 2.
- Área de países do litoral Norte, Área 3.
- Área de países mediterrâneos, Área 4.

Da análise dos Quadros nos. 9, 10 e 11 obtemos os seguintes resultados:

- Que considerando que o volume total de cargas analisadas alcança 11,414.5 mil TM, os tráficos marítimos com 7,281.7 mil toneladas, representam 64 por cento da carga analisada.
- Que, no conjunto dos tráficos totais, a área de países do litoral do Atlântico Sul (Área 1), ao originar 5,054.1 mil TM gera o maior volume de tráfico, representando 44.28 por cento do tráfico total. Este predomínio reflete-se da mesma maneira na estrutura de carga marítima que totaliza 3,620 mil toneladas; representa 49.7 por cento destes fluxos.
- Em segundo lugar localiza-se a área do litoral Pacífico (Área 2), que origi nando 3,583 mil TM, representa 31.4 por cento; em ordem subsequente se tem a área mediterrânea (Área 4). Esta região assume 21.66 por cento do fluxo total.
- Os países da área, ao receber 7,478.46 mil TM atraem 65.52 por cento.
- O segundo nível de atração tem a Área 2, que recebe 23.2 por cento dos fluxos.

Os intercâmbios entre áreas de análise obtêm-se da seguinte maneira: enquanto a Área 1 envia 3,721.0 à Área 2, esta última apenas envia 1,327.7 TM, arrastando um saldo de 2,393.3 TM, que representam 42 por cento do envio.

- É interessante precaver-se de que, por vias continentais, aprecia-se o predo mínio da Área 4 que em total envia 54.4 por cento e recebe 48.87 por cento. Os maiores volumes se originam na Área 1.
- Se observarmos a consolidação intra-área teremos que na Área 1 os tráficos fe chados neste circuito representam 32.6 por cento do movimento na região. Em segundo lugar, localiza-se a Área 2, que concentra em seu interior 14.48 por cento do fluxo total.

Do exposto conclui-se que a estrutura dos intercâmbios deverá modificar-se setorial e espacialmente nos seguintes termos:

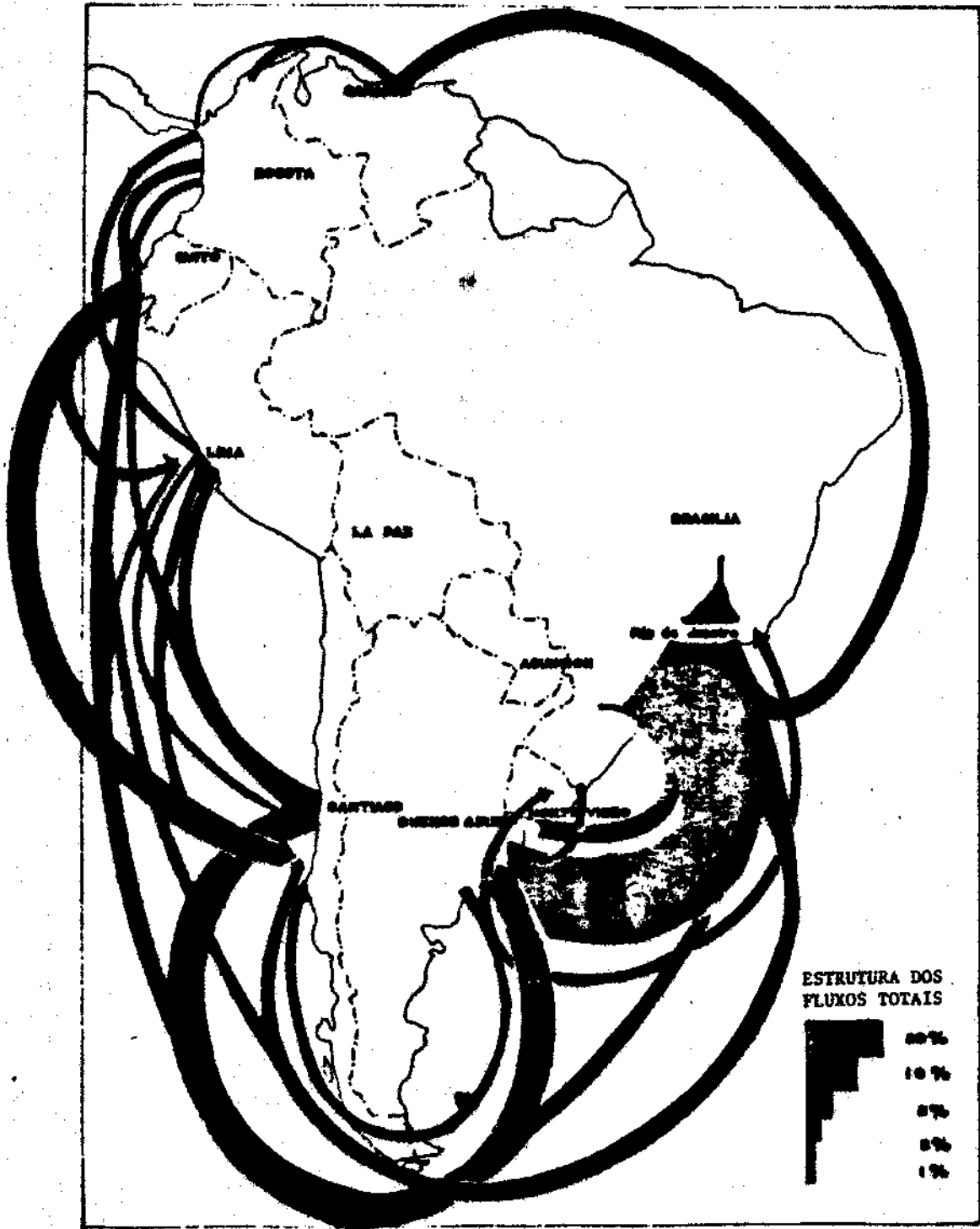
- a) Uma reorientação setorial dos fluxos de intercâmbio em sua composição e grau de estabilidade; com isso se buscará compensar intercâmbios em proporções graduais maiores de exportações manufatureiras de países de menor desenvolvimento relativo e de posição média a zonas com grande mercado como Brasil, Argentina e México (*).

(*) Corresponde também promover atividades produtivas outorgando o adequado apoio tecnológico e financeiro com esta finalidade.

//



ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO ALADI (Montevideu)		I CONGRESSO PAN-AMERICANO DE TRANSPORTE - BUENOS AIRES	
TEMA: PROBLEMÁTICA DO TRANSPORTE DO PONTO DE VISTA DOS PROCESSOS DE INTEGRAÇÃO ECONÔMICA		ORGANIZADOR: DR. CESAR LARA MORE	
TÍTULO: ZONIFICAÇÃO DE PAÍSES DA AMÉ RICA DO SUL - Intercâmbios			5
DATA: Maio 1983	COPIAS: 100	REVISED	



ASSOCIAÇÃO LATINO-AMERICANA DE INTEGRAÇÃO ALADI (Montevideu)		I CONGRESSO PAN-AMERICANO DE TRANSPORTE - BUENOS AIRES	
TEMA: PROBLEMÁTICA DO TRANSPORTE DO PONTO DE VISTA DOS PROCESSOS DE INTEGRAÇÃO ECONÔMICA 1975		CONSULTOR: DR. CESAR LAMA MORE	
TÍTULO: FLUXOS MARÍTIMOS DE CARGAS AMÉRICA DO SUL		FONTE: ELABORAÇÃO PRÓPRIA DO CONSULTOR	6
DATA Maio 1983	ESCALA 1:100.000.000	REVIZADO	

//

É necessário também que os programas de tratamento tarifário coadjuvem esta modificação da estrutura dos fluxos de intercâmbio.

- b) Uma reorientação espacial dos fluxos interoceânicos, muitos dos quais usam via marítima, buscando reforçar complementarmente os corredores interoceânicos:
- . Buenos Aires - Santiago - rodoviário
 - . São Paulo - Corumbá - Cochabamba - La Paz para Arica no Chile e Puno - Arequipa no Peru
 - . Buenos Aires - Salta - La Paz - Arica ou La Paz - Puno - Arequipa, uso combinado ferroviário-rodoviário
 - . Buenaventura - Bogotá - Barranquilla, uso alternativo trem ou rodovia
 - . São Paulo - Porto Alegre - Manaus - Iquitos e Manaus - Caracas, uso combinado fluvial-rodoviário
- c) Devem avaliar-se as medidas de facilitação do comércio, o transporte e organização dos serviços e adequação da infra-estrutura e equipamento nos corredores mencionados.

2. A prioridade na análise e tratamento das políticas de transporte

A CEPAL considera que a expansão das economias desenvolvidas, através da recuperação de seu ritmo de crescimento no período 1983-85 e da eliminação gradual de barreiras protecionistas, pode criar condições favoráveis a uma expansão das exportações da América Latina para os países centrais; no entanto, a América Latina poderia ver-se afetada, mais que outras regiões, pelas dificuldades derivadas do serviço da dívida externa.

Formula-se então que, em perspectiva, as relações do comércio exterior dos países da região devem verificar a incidência dos seguintes processos:

- A recomposição intra-regional da estrutura e tamanhos econômicos entre os países;
- A factibilidade de reforçar a integração horizontal do comércio intra-regional; e
- As modificações esperadas nas relações Norte-Sul.

Em concordância com a modificação setorial e espacial dos fluxos de intercâmbio proposta anteriormente, (*) é necessário adotar decisões acordadas no plano bilateral, para o caso de países vizinhos, e multilateral para o caso de corredores interoceânicos; estas decisões manejam-se no plano multisetorial, que inclui a indústria, a agricultura e outros setores da oferta de mercadorias, o comércio - quanto ao manejo de preços, incentivos e canais de distribuição - e finalmente a adoção de medidas de política de transporte.

(*) Refere-se à proposta 1 de modificar a estrutura dos intercâmbios.

//

Conceitualmente, as políticas de transportes em cada país movem-se no plano estritamente nacional e têm um nível ad hoc; este se refere principalmente ao conjunto dos elementos do Sistema de Transportes.

A adoção de uma política ou estratégia de transportes no plano regional tem outro contexto e busca principalmente o tratamento combinado de transporte, o comércio e as facilidades institucionais; o acordo canaliza-se através de esquemas de integração e das associações de países.

Nesse sentido, metodologicamente, o tratamento de políticas de transporte efetuar-se-á segundo o seguinte processo:

- Recopilar e processar as políticas de transporte por países e grupos de países;
- Impulsar, através de seminários, o desenvolvimento de debates metodológicos e operacionais das políticas de transporte em cada esquema de integração;
- Processar em nível da região os requerimentos multissetoriais à prestação de serviços de transporte; o processamento será efetuado com participação dos países interessados;
- Dar prioridade às redes de transporte localizadas dentro dos esquemas de integração, incluindo os portos, as rodovias, as ferrovias e os aeroportos que se encontram enlaçados intermodalmente; e
- Identificar os aspectos de ordem empresarial relacionados com o funcionamento do transporte em escala regional, buscando orientar o fortalecimento de associações e transportadores em nível regional ou sub-regional.

3. A consolidação dos sistemas de transporte

Em geral, o transporte desempenha um papel essencial nos processos de integração. Sua desarticulação e desproporção é causa da frustração de muitos processos de intercâmbio.

Os problemas de desarticulação refletem-se em todas as fases do processo de prestação de serviços, formando, desde a base informativa, o diagnóstico, a programação e o acordo operacional, uma espécie de círculo vicioso de difícil solução, carecendo-se na escala regional e nacional de suficiente base para assumir adequadas decisões.

A existência de discontinuidades físicas nos esquemas ferroviário, rodoviário e fluvial influiu e ainda condiciona, junto com problemas institucionais, os fracos processos de intercâmbio através de vias continentais.

A harmonização e promoção de políticas de transporte acordadas e a reorientação básica dos intercâmbios no plano global e específico requerem a organização dos indicadores e do seguimento e atualização dos principais indicadores.

Os objetivos principais que se busca com a consolidação do sistema de transporte são os seguintes:

a) Consolidar e atualizar periodicamente o sistema de informática de transportes em relação a:

- . Fluxos de carga e passageiros e tráfico de veículos e navios em coordenação com valores do comércio exterior, entre países e grupos de países.

//

- . Estado da infra-estrutura básica de integração.
 - . Situação das empresas de transporte, que fazem o serviço internacional e estado de parque e equipamento.
 - . Situação de empresas vinculadas com a manipulação da carga internacional.
 - . Compilação, concordância e atualização dos depósitos legais em cada país e que afetam o transporte internacional.
- b) Formulação e atualização de indicadores do transporte.
- c) Formulação de programas e projetos orientados a consolidar um sistema multi modal de transporte nos aspectos da infra-estrutura, o parque e equipamento e quanto à organização do serviço.
- d) Coordenar ações específicas que afetem ou melhorem o sistema internacional de transporte multimodal na América Latina.

O alcance desta ação refere-se à escala da América Latina, podendo consolar parcialmente os grupos de países, tais como o MCCA, o CARICOM e o Pacto Andino.

A consolidação do sistema de transporte constituirá o mecanismo e instrumento que deve permitir formular uma adequada política comum de transportes para a ALADI.

4. A realização do foro sobre navegação e cooperação do transporte marítimo

Estima-se que o total de carga mobilizada por via marítima da América Latina alcançou 96 por cento da carga total, que superou 250 milhões de TM.

A carga mobilizada entre os países da América do Sul alcançou em 1975 11.4 milhões de TM, dos quais 7.3 milhões, ou seja 65 por cento, foi mobilizado em tre portos por transporte marítimo; o resto foi transporte continental, incluindo do transporte fluvial (Quadro no. 6).

A análise dos fluxos mostra uma composição predominante em matéria-prima, que em 1980 alcançou 74 por cento da carga total exportada; por outro lado as importações são predominantes em produtos manufaturados, que alcançam 83.4 por cento da carga total.

Os requerimentos especializados e massivos das exportações, bem como o caráter cativo das importações entre filiais de empresas transnacionais, que segundo a CEPAL alcançam 50 por cento dos movimentos de carga de exportação, fazem com que a maior parte da carga seja movimentada por empresas localizadas fora da região.

A este fato deve acrescentar-se que, devido à escala de operações das grandes empresas navais internacionais e às distâncias de percurso, os fretes resultam favoráveis ao esquema mundial de transnacionais e em desvantagem para as empresas latino-americanas que manejam volumes menores; existem evidências de que o frete por TM do México à Venezuela foi de \$ 24, enquanto que o frete de Finlândia à Venezuela foi apenas de \$ 17 por TM; em muitos destes custos se acu

//

//

mulam os dos portos; em um percurso entre Callao e Valparaíso assumiu-se que 65 por cento do custo de transporte correspondeu aos portos e 35 por cento ao per curso total (*).

A estrutura do comércio marítimo intrasul-americano, como se aprecia nos mapas 4 e 6, apresenta três grandes setores costeiros: A Costa Norte (Eixo Car^{ta}gena-La Guaira), a Costa do Pacífico e a Costa do Atlântico.

Desde 1964 discute-se a conveniência de que a ALALC (ALADI) implemente o princípio de efetuar reservas multilaterais de carga; no entanto, até a data não se implementaram os acordos; isso se deve principalmente a que a estrutura dos intercâmbios e as pressões e decisões das empresas transnacionais chegam a monopolizar as cargas mais importantes dos países da ALADI.

A natureza inestável e a debilidade dos fluxos entre os países da ALADI não garante carga contínua para as empresas, o que leva a utilizar, talvez in convenientemente, "bandeira de conveniência". Alguns produtos massivos e espe cializados, tais como combustíveis, grãos e câmara frigorífica, têm -por seu controle externo- poucas possibilidades de sustentação do sistema de linhas na vais dos países da ALADI.

Somente se se consegue estabelecer reservas multilaterais de carga entre países da ALADI, poderiam obter-se boas perspectivas para a realização de con ferências de carga fortes e estáveis.

A nova abertura da ALADI para a adoção de acordos multilaterais e parciais, e a antes questionada bilateralidade de reservas, torna necessário realizar um foro sobre transporte marítimo com o propósito de orientar acordos parciais cu jos objetivos são:

- Garantir um crescimento das contratações de carga dos países às empresas na vais da ALADI;
- Fazer frente à penetração de empresas transnacionais de transporte na mobili zação de carga, em especial da carga geral e especializada;
- Formular uma política geral de transporte marítimo, que sirva de enquadramen to para as conferências de navegação;
- Coordenar e executar uma estratégia de negociação coletiva das reservas mul tilaterais de carga entre os países da ALADI;
- Propor os mecanismos adequados para obter a eliminação de barreiras não-tari fárias e diminuir os custos de operação, manipulação e armazenagem nos por tos; e
- Propor a forma e procedimento para eliminar as barreiras institucionais que impedem outorgar continuidade de transporte multimodal.

Para o foro será necessário realizar sucessivas reuniões de peritos para discutir os documentos de base sobre "Transporte Marítimo" e sobre "Facilida des de transporte multimodal".

(*) Brown Robert, *ibid*, páginas 146 e 147.

//

//

5. A consolidação dos corredores interoceânicos

Hoje, o Canal do Panamá apresenta difíceis condições econômicas e políticas para garantir um adequado trânsito interoceânico (*).

Da mesma forma, as dificuldades crescentes de natureza política entre países limítrofes no setor das Ilhas Malvinas, de Darwin e no Estreito de Magalhães, limitam o adequado uso interoceânico através da continuidade marítima.

Torna-se necessário estudar e reforçar alternativas de transporte, através do continente, que permitam trasladar grandes volumes de carga do Atlântico ao Pacífico e vice-versa.

Diversos organismos como o INTAL, a CEPAL e a JUNAC analisaram parcialmente as possibilidades de alguns corredores transversais; no entanto, cada um deles foi analisado isoladamente, ficando também pendente o estudo de alguns corredores como o de Buenos Aires - Mendoza - Santiago, o do corredor amazônico e o de Buenaventura - Bogotá - Barranquilla.

A análise integral deve considerar não apenas a soma das atuais demandas, mas também as diferentes variantes de solução com o uso seletivo ou integral dos corredores mencionados.

A presente ação orientada a promover acordos bilaterais ou parciais no âmbito de um esquema global, promovida pela ALADI por exemplo, tem como objetivos:

- Selecionar e/ou integrar variantes das vias interoceânicas por setores Norte, Centro e Sul da América do Sul.
- Identificar ações de ordem mediata e imediata para resolver os problemas de trechos críticos e disponibilidades de uniões, promovendo com os Governos os investimentos segundo prazo de implementação.
- Estimar, por conta de futuras ações, as novas demandas de parque, frota e equipamento de transporte.
- Acordar facilidades de transporte e comércio em concordância com uma estratégia geral.

Finalmente, resta acrescentar que estas são algumas das propostas que fazemos para consideração das instituições que estão, de uma ou outra maneira, comprometidas com o desenvolvimento dos transportes na região; indubitavelmente, não são as únicas nem as definitivas, embora acreditemos que pudesse apoiar o objetivo que já se perfila: a integração econômica da América Latina.

(*) Situação tratada na Resolução 25 da ALADI, março 1983, e que propõe a colocação em andamento do sistema de reservas de trânsito, anunciadas pela Comissão do Canal.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- (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. - "O papel da política comum de transporte na integração da Comunidade Econômica Européia". Ed. Integración Latinoamericana. Revista mensal do INTAL no. 67, abril 1982. pp. 11-14. Buenos Aires
- (3) CONESSA, Eduardo - "A Integração da América Latina no decênio de 80". Ed. Integración Latinoamericana. INTAL no. 36, junho 1979. pp. 3-14. Buenos Aires
- (4) CEPAL/NNUU - "As relações econômicas externas da América Latina nos anos 80". Revista de Estudos e Relatórios da CEPAL. NN.UU. Santiago, 1981
- (5) CEPAL - Citado
- (6) CEPAL - Citado
- (7) ECHEVERRIA, Ignacio - "Aspectos institucionais do transporte terrestre internacional". Cap. V. Projeto CEPAL/INTAL, Serviços de transporte terrestre nos corredores Lima-Buenos Aires

OUTRA BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

CEPAL/NNUU - O transporte de carga entre o Brasil e o Grupo Andino (E/CEPAL/L.236). setembro 1982. Santiago

INTAL/BID - O transporte internacional na América Latina - Divisão Assistência Técnica

----- - Infra-estrutura e Serviços na integração da América Latina. Buenos Aires, 1978

JUNAC - Comércio Exterior 1970-1980. Sistema Sub-regional de informação estatística. Lima

----- - O comércio dos países andinos com a Argentina, 1971-1980. J/UE/DO/3. Junho 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

Ministério de Transportes e Comunicações - Plano Diretor de Transportes 1978-1986. Projeto-Lima 1977

MALPISA, Carlos - O mito da ajuda externa-1966. Lima

//

739

//

ANEXO ESTATÍSTICO

sp

//

QUADRO No. 1

AMÉRICA DO SUL - INFORMAÇÃO MACRO-ECONÔMICA

PAÍS	Poblação (milhares)	Densidade (Hab/Km ²)	PBI (10 ⁶ u\$s)	PBI/Hab.	PBI Industrial	Km Rotas Km ²	Ton/Km Hab.	KWh FF.CC. Hab.
ARGENTINA	25.710	14,4	29.048	1.144	39,5	37,94	417	1.146
BOLÍVIA	5.793	9,3	1.320	234	13,6	7,05	61	166
BRASIL	111.318	5,3	57.635	540	25,0	20,26	123	635
COLÔMBIA	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
EQVADOR	6.952	25,7	2.666	396	17,0	33,10	7	266
PARAGUAI	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
URUGUAI	3.090	16,5	2.556	835	23,0	71,54	89	760
VENEZUELA	12.362	13,8	14.692	1.242	17,5	48,17	1	1.478
TOTAIS	215.695	12,5	134.581	624	26,3	25,52	132	719

Fonte: INTAL, Integração Latino-Americana, Buenos Aires, março de 1977
 km Rotas, Quadro

//

//

QUADRO No. 2

ALALC: VALOR E PARTICIPAÇÃO DAS EXPORTAÇÕES AO MUNDO E INTRAZONAIS E PAÍSES - 1961

(10⁶ de dólares)

ORIGEM	EXPORTAÇÕES AO MUNDO				EXPORTAÇÕES INTRAZONAIS			
	Total bens	Total de manufatu- ras	Produtos não manu- faturados	Combustível	Total de bens	Total de manufatu- ras	Produtos não manu- faturados	Combustível
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%
BOLÍVIA	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 88.6%	23.3 1.7%	97.2 100%	45.2 46.5%	52.0 53.5%	-- --
COLÔMBIA	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%

Continue...

Quadro no. 2 (Cont.)

ORIGEM	EXPORTAÇÕES AO MUNDO				EXPORTAÇÕES INTRAZONAIS			
	Total bens	Total de manufaturas	Produtos não manufaturados	Combustível	Total bens	Total de manufaturas	Produtos não manufaturados	Combustível
EQUADOR	87.2 100%	3.4 4.0%	83.7 96.0%	-- --	7.5 100%	1.1 14.7%	6.4 85.3%	-- --
MÉXICO	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%	-- --
PARAGUAI	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%	2.6 8.4%	24.6 74.6%	5.6 17.0%
URUGUAI	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%	160.8 100%	0.3 0.2%	8.2 5.1%	152.3 94.7%

Ponte: CEPAL 8 - NNUU - Ed. 1981, Santiago do Chile.
"Integração e Cooperação Regionais nos anos oitenta".
Estudos e Relatórios.

QUADRO No. 3

ALALC: VALOR E PARTICIPAÇÃO DAS EXPORTAÇÕES AO MUNDO E INTRAZONAIS E PAÍSES - 1965

(10⁶ de dólares)

ORIGEM	EXPORTAÇÕES AO MUNDO				EXPORTAÇÕES INTRAZONAIS			
	Total bens	Total de manufaturas	Produtos não manufaturados	Combustível	Total de bens	Total de manufaturas	Produtos não manufaturados	Combustível
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
BOLÍVIA	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%	-- --
COLÔMBIA	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%	-- --

Quadro no. 3 (Cont.)

ORIGEM	EXPORTAÇÕES AO MUNDO				EXPORTAÇÕES INTRAZONAIS			
	Total bens	Total de manufatu- ras	Produtos não manu- faturados	Combustível	Total de bens	Total de manufatu- ras	Produtos não manu- faturados	Combustível
EQUADOR	131.9 100%	5.4 4.1%	124.4 94.3%	2.1 1.6%	13.5 100%	2.3 17.0%	9.1 57.1%	2.1 15.6%
MÉXICO	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%	-- --
PARAGUAI	57.3 100%	23.1 40.3%	34.2 59.7%	-- --	17.6 100%	3.9 22.2%	13.7 77.6%	-- --
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%
URUGUAI	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%	7.1 4.4%	147.4 91.6%

Fonte: CEPAL 8 - NNUU - Ed. 1981, Santiago do Chile.
"Integração e Cooperação Regionais nos anos oitenta".
Estudos e Relatórios.

QUADRO No. 4

ALALC: VALOR E PARTICIPAÇÃO DAS EXPORTAÇÕES AO MUNDO E INTRAZONAIS E PAÍSES - 1970

(10⁶ de dólares)

ORIGEM	EXPORTAÇÕES AO MUNDO				EXPORTAÇÕES INTRAZONAIS			
	Total bens	Total de manufaturas	Produtos não manufaturados	Combustível	Total de bens	Total de manufaturas	Produtos não manufaturados	Combustível
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%
BOLÍVIA	229.2 100%	8.7 3.8%	210.3 91.8%	10.2 4.4%	22.1 100%	0.8 3.6%	11.1 50.2%	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%
COLÔMBIA	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%	--
EQUADOR	189.9 100%	6.6 3.5%	180.4 95.0%	0.9 0.5%	20.1 100%	5.5 27.3%	13.8 68.7%	0.8 4.0%

QUADRO No. 5

ALALC: VALOR E PARTICIPAÇÃO DAS EXPORTAÇÕES AO MUNDO E INTRAZONAIS E PAÍSES - 1975

(10⁶ de dólares)

ORIGEM	EXPORTAÇÕES AO MUNDO				EXPORTAÇÕES INTRAZONAIS			
	Total bens	Total de manufaturas	Produtos não manufaturados	Combustível	Total de bens	Total de manufaturas	Produtos não manufaturados	Combustível
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%
BOLÍVIA	530.1 100%	28.3 5.3%	390.3 73.6%	111.5 21.0%	184.9 100%	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%
COLÔMBIA	1465.2 100%	322.7 22.0%	1040.0 71.0%	102.5 7.0%	253.0 100%	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%	369.6 100%	197.7 50.8%	188.3 48.3%	3.6 0.9%

Continua...

Quadro no. 5 (Cont.)

ORIGEM	EXPORTAÇÕES AO MUNDO				EXPORTAÇÕES INTRAZONAIS			
	Total bens	Total de manufaturas	Produtos não manufaturados	Combustível	Total de bens	Total de manufaturas	Produtos não manufaturados	Combustível
EQUADOR	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%
MÉXICO	3464.0 100%	854.2 25.0%	2134.8 61.8%	465.0 13.4%	283.3 100%	171.7 60.6%	106.9 37.7%	4.7 1.7%
PARAGUAI	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%
URUGUAI	384.9 100%	125.9 32.9%	256.4 66.6%	1.9 0.5%	109.7 100%	55.4 50.5%	52.4 47.8%	1.5 1.7%
VENEZUELA	8975.6 100%	101.5 1.1%	522.1 5.5%	8352.0 93.0%	376.8 100%	25.7 6.8%	36.8 9.8%	314.3 83.4%

Fonte: CEPAL 8 - NNUU - Ed. 1981. Santiago do Chile.
"Integração e Cooperação Regionais nos anos oitenta".
Estudos e Relatórios.

QUADRO No. 6PROTEÇÃO APLICADA A IMPORTAÇÕES DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, MERCADO COMUM EUROPEU (CEE) E JAPÃO

	<u>EE.UU.</u>	<u>CEE</u>	<u>JAPÃO</u>
Matéria-prima agrícola	10.0	15.0	14.0
Alimentos elaborados	20.1	69.0	66.0
Matérias-primas têxteis	14.0	22.0	12.0
Produtos têxteis e confeções	42.5	40.0	45.0
Minérios	10.0	10.6	6.0
Indústrias leves	18.1	13.0	20.0
Indústrias mais complexas	10.0	8.4	19.0

Fonte: CEPAL, As Relações Econômicas Externas da América Latina nos anos oitenta
- no. 7 - pp 18-19.

//

QUADRO no. 7

AMÉRICA LATINA: VOLUME TOTAL DO INTERCÂMBIO ENTRE OS PAÍSES DA REGIÃO E
EXPORTAÇÕES COM OS ESTADOS UNIDOS - JAPÃO - EUROPA, 1965

(Carga total) Toneladas

DESTINO ORIGEM	ARGENTINA	BOLÍVIA	BRASIL	COLÔMBIA	CHILE	ECUADOR	MÉXICO	PARAGUAI	PERU	URUGUAI	VENEZUELA	ALALC	TOTAL AMÉRICA LATINA	EUROPA	MEDITERRANEO	JAPÃO	EE.UU.	TOTAL
ARGENTINA	-	47771	1402129	40003	199156	1526	10209	166594	459319	122797	42693	2580197	2598115	4887493	3382774	441475	971646	1236150
BOLÍVIA	71196	-	16908	-	13353	4	-	-	1248	-	5	106514	106511	59131	15	11714	82873	270244
BRASIL	1989345	5446	-	6326	79186	89	12640	3917	86551	101698	6579	2292177	2305798	8271345	2591064	1059664	4592677	18820581
COLÔMBIA	20293	-	23083	-	561	8342	8531	-	165316	8445	53572	280103	2150359	1770577	238206	32767	2598443	5819352
CHILE	432901	5018	116540	7023	-	8412	30392	171	34410	7849	3318	644621	903327	1488267	173173	6657215	3422809	12706081
ECUADOR	17222	16	29	13612	30466	-	3	1	1249	22	34	74864	79814	414543	9566	157401	591519	1252842
EL SALVADOR	15641	528	35123	28027	51816	283	-	82	6102	2055	18112	160331	281936	1851059	44812	1213644	9946402	13337852
PARAGUAI	298633	300	1792	2	1119	101	3	-	37	18533	-	456464	456464	49556	1172	546	47793	565931
PERU	138313	2703	108010	23408	157597	5176	36783	33	-	5039	22953	500007	508978	3113539	498977	4720758	14575476	23413756
URUGUAI	13223	1189	103257	4031	5186	53	146	525	2576	-	26	130144	130199	167324	70961	4613	30256	403592
VENEZUELA	1204761	5	4343610	17195	1059215	385921	376	11889	451564	886399	-	8361555	17836981	30386432	4633408	1528969	76675179	133061275
TOTAL	2148687	62896	6230091	148419	1596857	409807	99033	163212	1218866	1145367	147292	15584140	27091776	52482066	11501128	15138966	115535422	233549356

Fonte: Elaboração própria a partir de: "Os fretes marítimos no comércio exterior da América Latina, 1967". UNCTAD-NN.UU.

QUADRO No. 7A

AMÉRICA LATINA: VOLUME TOTAL DO INTERCÂMBIO ENTRE OS PAÍSES DA REGIÃO
E EXPORTAÇÕES COM OS ESTADOS UNIDOS - JAPÃO - EUROPA. 1965

Frete marítimos (toneladas)(cifras relativas)(com relação ao total)

TIPO DE CARGA	ARGENTINA	BOLÍVIA	BRASIL	COLÔMBIA	CHILE	ECUADOR	MÉXICO	PARAGUAI	PERU	URUGUAI	VENEZUELA	TOTAL				EU. UU.	TOTAL
												AMÉRICA LATINA	ALALC	EUROPA	JAPÃO		
RISEM																	
Carga Granel	0.02	1.71	0.0	0.12			0.0	0.10	0.47	0.08	0.0	2.57	2.37	3.93	0.37	0.10	10.84
Combustível Líquido								0.05	0.04	0.02		0.11	0.11			0.39	0.70
Carga Geral	0.13	0.51	0.79	0.44		0.0	0.0	0.11	0.19	0.14	0.12	1.79	1.84	1.39	0.65	0.77	12.81
Carga Granel		0.02		0.0					0.0			0.33	0.33		0.0	0.71	0.12
Combustível Líquido	0.05								0.0			0.05				0.02	0.02
Carga Geral	0.05		0.01	0.01		0.0			0.0		0.0	0.09	0.09	0.0	0.01	0.11	0.49
Carga Granel	1.11			0.05		0.0		0.01	0.38	0.03		1.21	1.23	2.97	1.21	4.69	18.44
Carga Geral	4.85	0.02	0.02	0.12		0.0	0.05	0.01	0.38	0.33	0.02	5.86	7.11	0.48	0.43	3.73	15.17
Carga Granel															0.01	0.11	0.13
Combustível Líquido			0.01									0.01	1.47	0.27		1.75	4.98
Carga Geral	0.08		0.82	0.0		0.03	0.04		0.73	0.0	0.24	1.16	1.62	0.21	0.10	3.48	7.44
Carga Granel	0.39	0.0	0.04									0.44	0.44	1.23	0.15	3.56	14.87
Combustível Líquido	0.02		0.0									0.02	0.22	2.29	0.22	0.62	0.02
Carga Geral	0.40	0.18	0.30	0.03		0.04	0.13	0.0	0.15	0.03	0.01	1.12	1.14	0.22	0.25	1.17	5.08
Carga Granel												0.0	0.0	0.01		0.01	0.01
Combustível Líquido	0.01											0.01	0.01	1.79	0.04	2.61	5.4
Carga Geral	0.0	0.0	0.0	0.06	0.13		0.0	0.0	0.06	0.0	0.0	0.25	0.27	0.04	0.69	2.61	5.4
Carga Granel												0.07	0.15	2.09	1.31	4.72	9.32
Combustível Líquido												0.0	0.0	0.0	0.0	1.28	1.25
Carga Geral	0.06	0.0	0.09	0.04	0.12	0.0	0.15	0.0	0.02	0.0	0.08	0.45	0.50	0.80	0.69	20.54	22.33
Carga Geral	1.32	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0		0.0	0.08		2.01	2.01	0.22	0.04	0.21	2.49
Carga Granel	0.02		0.0	0.08		0.0						0.12	0.12	2.35	5.75	17.58	25.10
Combustível Líquido	0.05		0.07	0.08								0.20	0.20	0.12	0.02	0.0	0.38
Carga Geral	0.15	0.01	0.06	0.10	0.09	0.01	0.15	0.0	0.02	0.01	0.10	0.72	0.73	4.82	1.02	1.21	9.51
Carga Granel	0.0		0.08									0.08	0.08	0.03			0.11
Carga Geral	0.37	0.0	0.16	0.1	0.02	0.0	0.0	0.0	0.10		0.0	0.24	0.26	0.63	0.31	0.02	1.38
Carga Granel	0.92		0.82	0.55		0.32						0.02	0.02	4.73	0.97	0.15	15.49
Combustível Líquido	0.41	0.0	3.54	0.0	0.04	0.0	0.0	0.0	0.32	0.73		6.72	14.48	3.15	1.13	53.06	93.05
Carga Geral	0.42	0.24	1.91	0.06	0.31	0.0	0.0	0.09	0.46	0.11	0.02	4.56	4.69	22.55	8.41	17.50	46.74
Carga Granel	1.07		3.64	0.0	0.92	0.32		0.61	0.36	0.75		7.14	16.35	21.39	3.44	1.17	56.6
Combustível Líquido	7.41	0.19	1.27	0.58	1.02	0.10	0.43	0.13	1.79	0.62	0.58	14.56	15.53	32.20	4.56	3.45	44.23
Carga Geral																	100
TOTAL																	

... Via Portos Marítimos no Comércio Exterior da América Latina 1967"

QUADRO No. 8

AMÉRICA LATINA 8. VOLUME TOTAL DO INTERCÂMBIO ENTRE OS PAÍSES DA REGIÃO
E EXPORTAÇÕES COM OS ESTADOS UNIDOS - JAPÃO - EUROPA, 1965

(Carga total) (cifras relativas)

ORIGEM	DESTINO	TOTAL											MEDITE- RANEO	JAPÃO	EEAU.	T O T A L		
		ARGENTINA	BOLÍVIA	BRASIL	COLÔMBIA	CHILE	ECUADOR	MÉXICO	PARAGUAI	PERU	URUGUAI	VENEZUELA					AMÉRICA LATINA	EUROPA
ARGENTINA	-	0.02	0.66	0.02	0.09	0.00	0.00	0.07	0.20	0.05	0.02	2.18	1.16	2.19	1.51	0.20	0.43	5.53
BOLÍVIA	0.03	-	0.01	-	0.01	0.00	-	-	0.00	-	0.00	0.05	0.05	0.01	0.00	0.01	0.03	0.12
BRASIL	0.89	0.00	-	0.00	0.04	0.00	0.00	0.00	0.04	0.05	0.00	1.02	1.03	3.70	1.16	0.47	2.05	8.42
COLÔMBIA	0.01	-	0.01	-	0.00	0.00	-	-	0.07	0.00	0.02	0.13	0.96	0.79	0.17	0.01	1.34	2.50
CHILE	0.19	0.00	0.05	0.00	-	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.28	0.40	0.67	0.07	3.11	1.53	5.68
ECUADOR	0.01	0.00	0.00	0.01	0.01	-	0.00	0.00	0.01	0.00	0.00	0.03	0.03	0.10	0.00	0.07	0.26	0.56
MÉXICO	0.01	0.00	0.02	0.01	0.02	0.00	-	0.00	0.00	0.00	0.01	0.07	0.12	0.82	0.02	0.54	4.45	8.96
PARAGUAI	0.13	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	-	0.20	0.20	0.02	0.00	0.00	0.02	0.25
PERU	0.06	0.00	0.05	0.01	0.07	0.00	0.02	0.00	-	0.00	0.01	0.22	0.22	1.39	0.22	2.11	6.52	10.47
URUGUAI	0.01	0.00	0.05	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	0.00	0.05	0.06	0.07	0.03	0.00	0.01	0.18
VENEZUELA	0.53	0.00	1.94	0.01	0.47	0.17	0.00	0.01	0.20	0.40	-	3.74	7.98	13.59	2.07	0.63	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	5.97	12.11	23.48	5.32	7.2	51.36	100

Fonte: Elaboração própria a base do Estudo:
Os fretes marítimos no comércio exterior da América Latina.
UNCTAD - NN.UU. 1967 Nova Iorque.

QUADRO No. 9

AMÉRICA DO SUL. MATRIZ DE ORIGEM-DESTINO DE MOVIMENTO DE CARGAS

(Total) (Em milhares de toneladas)

DESTINO ORIGEM	BRASIL	ARGENTINA	URUGUAI	SUB TOTAL	COLÔMBIA	EQUADOR	PERU	CHILE	SUB TOTAL	VENEZUELA	COLÔMBIA	SUB TOTAL	BOLÍVIA	PARAGUAI	SUB TOTAL	TOTAL
BRASIL	—	2465.2	481.2	2946.4	253.8	14.4	1731.2	228.61	4433.21	185.49	87.08	2732.7	81.8	0.81	82.08	3546.75
ARGENTINA	260.4	—	126.8	487.2	11.7	7.4	228.4	165.64	2114.1	26.4	11.7	48.1	188.4	146.8	348.74	1082.75
URUGUAI	214.4	92.4	—	406.8	1.1	0.1	0.8	7.52	862	0.11	1.1	1.2	3.7	4.48	2.1	424.63
SUB TOTAL	674.8	2557.1	487.5	3721.0	228.8	21.9	1408.6	401.77	6843.4	223.0	99.88	282.87	294.4	81.76	448.89	5080.13
COLÔMBIA	401	26.7	17	605	—	91.42	28.28	44.27	1040.8	111.69	—	111.69	7.8	—	7.8	2040.8
EQUADOR	10	7.3	0.15	648	7.89	—	86.11	1084.7	1288.90	3.1	7.89	10.9	0.1	—	0.1	1488.48
PERU	272.0	80.7	1.1	352.8	21.84	22.43	—	84.84	174.88	28.28	21.84	88.88	84.08	0.11	84.19	250.81
CHILE	170.3	742.1	28.28	940.68	82.8	88.37	78.08	—	238.92	72.26	82.8	164.88	28.28	2.9	317.25	2400.48
SUB TOTAL	483.4	808.8	28.94	1287.74	81.73	208.22	201.49	1433.01	1481.48	228.28	81.84	306.93	378.28	4.01	378.28	3883.87
VENEZUELA	47.48	31.22	197.1	218.8	26.13	42.28	8.27	14	88.18	—	26.13	38.13	—	—	—	208.88
COLÔMBIA	40.18	26.7	17	80.86	—	91.42	28.28	44.27	164.08	111.6	—	111.6	7.8	—	7.8	7.8
SUB TOTAL	87.64	88.92	188.8	298.36	26.13	133.82	37.80	48.86	288.21	111.6	26.13	148.73	7.8	—	7.8	203.88
BOLÍVIA	47.4	208.28	—	2100.88	—	—	111.7	136.84	247.84	—	—	—	—	—	—	2348.88
PARAGUAI	180	81.4	286	1138.6	0.8	0.0	18	140	348	7.2	18	7.28	—	—	—	123.84
SUB TOTAL	63.4	244.68	886	2231.91	0.8	0.0	113.8	137.84	281.42	7.2	18	7.28	—	—	—	2472.84
TOTAL	12880.8	8483.27	646.10	7478.48	218.92	288.00	484.82	1708.82	2888.29	488.89	218.92	488.89	888.42	188.77	888.18	14448.8

Fonte: Elaborado pelo Consultor com base na informação obtida nos estudos: Infra-estrutura e serviços na integração da América Latina. INTAL-BID. 1978.
Inclui todas as formas de transporte.

QUADRO No. 10

AMÉRICA DO SUL. MATRIZ ORIGEM-DESTINO DE CARGA POR VIA MARÍTIMA - 1975

(Milhares de toneladas)

	Brasil	Argentina	Uruguai	Sub- Total 1	Colômbia	Equador	Peru	Chile	Sub- Total 2	Venezuela	Colômbia	Sub- Total 3	Bolívia	Para- guai	Sub- Total 4	TOTAL
Brasil	2245.5	316.9	2562.4	86.7	14.4	112.1	227.9	441.1	185.1	86.7	271.8	.10	.25	.35		
Argentina	133.6	--	133.6	11.2	7.3	25.2	111.5	155.2	35.7	11.2	46.9	72.74	--	--	72.74	
Uruguai	21.7	--	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	2717.7	99.0	21.8	138.2	346.5	605.5	220.9	99.0	319.9	76.54	.25	76.79	3620.9
Colômbia	39.4	38.6	1.7	79.7	--	90.8	27.03	44.11	162.0	74.6	--	74.6	7.7	--	7.7	
Equador	1.0	7.3	.15	8.45	7.4	--	94.9	1034.1	1136.4	3.0	7.4	10.4	.1	--	.1	
Peru	271.9	20.7	1.1	293.7	21.4	7.7	--	83.82	112.9	37.8	21.4	59.2	--	--	59.2	
Chile	161.2	604.7	32.2	798.1	52.1	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	183.5	196.43	1162.03	1622.9	187.1	80.9	268.0	14.4	2.99	17.39	3007.3
Venezuela	47.3	30.9	137.1	215.3	35.03	42.27	8.9	1.4	87.6	--	35.03	35.03	--	--	35.03	
Colômbia	39.4	38.6	1.7	79.7	--	90.82	27.03	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	35.93	45.5	249.5	74.6	35.03	109.63	7.7	--	7.7	626.8
Bolívia	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	
Paraguai	16.0	--	--	16.0	.18	.10	1.8	1.4	3.48	7.2	.18	7.38	--	--	--	
SUB-TOTAL 4	16.0	--	--	16.0	.18	.10	1.8	1.4	3.48	7.2	.18	7.38	--	--	--	26.7
TOTAL				4129.9					2319.4			630.3			94.2	7281.7

QUADRO No. 11

AMÉRICA DO SUL. MATRIZ DE ORIGEM-DESTINO DE CARGAS POR VIAS CONTINENTAIS - 1975

(Em toneladas 10³)

ORIGEM \ DESTINO	BRASIL	ARGENTINA	URUGUAI	SUBTOTAL	COLÔMBIA A	EQUADOR	PERU	CHILE	SUBTOTAL	VENEZUELA	COLÔMBIA B	SUBTOTAL	BOLÍVIA	PARAGUAI	SUBTOTAL	TOTAL
BRASIL	—	2.807	4.9	2.812	0.38	—	102	0.71	2.11	1.38	0.38	1.77	81.4	0.28	81.7	
ARGENTINA	225.8	—	122.5	348.3	0.5	0.13	144	841.4	96.31	0.7	0.5	1.2	125.2	145.8	271.0	
URUGUAI	222.7	22.4	—	245.1	—	—	—	0.42	0.42	—	—	—	—	4.45	4.45	
SUBTOTAL	21.5	303.1	170.7	1002.3	0.88	0.13	2.46	262.7	28.74	2.08	0.88	2.97	217.5	24.2	241.8	1434.11
COLÔMBIA	0.7	0.1	—	0.8	—	0.62	1.3	0.16	2.08	37.06	—	37.06	0.1	—	0.1	
EQUADOR	—	—	—	—	0.19	—	0.21	—	0.40	0.1	—	0.1	—	—	—	
PERU	0.1	—	—	0.1	0.34	20.73	—	0.22	21.75	0.46	0.24	0.72	94.05	0.11	94.14	
CHILE	8.1	137.4	0.38	145.88	0.40	0.37	3.88	—	4.32	0.66	0.40	1.06	305.75	0.30	307.05	
SUBTOTAL	2.9	137.8	0.38	147.76	0.63	21.72	2.06	0.96	28.89	38.23	0.64	38.83	250.28	0.41	251.29	275.7
VENEZUELA	0.19	0.32	—	0.51	0.10	0.11	0.37	—	0.88	—	0.10	0.10	—	—	—	
COLÔMBIA	0.75	0.10	—	0.85	—	0.62	1.30	0.18	2.08	37.0	—	37.0	0.10	—	0.10	
SUBTOTAL	0.94	0.42	—	1.36	0.10	0.73	1.67	0.16	2.08	37.0	0.10	37.10	—	—	—	41.22
BOLÍVIA	47.4	222.2	—	269.6	—	—	111.7	1363.4	247.94	—	—	—	—	—	—	
PARAGUAI	—	21.4	2.25	23.65	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
SUBTOTAL	47.4	243.6	2.25	253.25	—	—	111.7	1363.4	247.94	—	—	—	—	—	—	2445.85
TOTAL				2642.66					2322.93			4125			730.29	4472.88

Fonte: Elaborado pelo Consultor com base na informação obtida nos estudos: Infra-estrutura e serviços na integração da América do Sul. Tercer Fase: Infra-estrutura, ferroviária, fluvial e outras.

QUADRO No. 12

AMÉRICA DO SUL. MATRIZ DE DISTÂNCIAS DE ROTA DIRETA ENTRE PORTOS-MILHAS NÁUTICAS

DESTINO ORIGEM	RIO DE JANEIRO	BUENOS AIRES	MONTE VIDEU	SUB. TOTAL	BUENA VENTURA	GUAYAQUIL	CALLAO	VALPARAISO	SUB. TOTAL	LA GUAYAMAQUILLA	SUB. TOTAL	TOTAL
RIO DE JANEIRO		475	4050	-	6123	5545	4909	3670	-	3600	4131	-
BUENOS AIRES			125	-	7173	4701	4065	2826	-	4650	5181	-
MONTEVIDEU					7048	4826	3871	2732	-	4525	8080	-
SUB TOTAL												
SUENAVENTURA						600	1321	2641	-	1281	750	-
GUAYAQUIL							721	2031	-	1681	1150	-
CALLAO								1310	-	2402	1871	-
VALPARAISO										3712	3181	-
SUB TOTAL												
LA GUAYAMAQUILLA												
SUB TOTAL												
TOTAL												755

Fonte: Brown, Robert. Transport and the economic integration of South America.

QUADRO No. 13

AMÉRICA DO SUL. MATRIZ DE PRODUÇÃO DE SERVIÇOS-TRANSPORTE MARÍTIMO. 1975

(Cifras relativas)

DESTINO ORIGEM	RIO DE JANEIRO	BUENOS AIRES	MONTE VIDÉU	SUB TOTAL	BUENA VENTURA	GUAYA QUIL	CALLAO	VALPARA ISO	SUB TOTAL	LA OVA IRA	BARRAN QUELLA	SUB TOTAL	TOTAL
RIO DE JANEIRO	-	14.3	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	0.8	0.3	1.2	6.9
MONTEVIDÉU	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	48.1
BUENAVENTURA	1.2	1.4	0.1	2.7	-	0.3	0.2	0.6	1.1	0.1	-	0.1	3.8
GUALAQUIL	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	-	0.3	0.6	0.9	0.0	0.1	0.1	11.2
CALLAO	6.7	0.4	0.0	7.1	0.3	0.1	-	0.5	0.9	0.5	0.2	0.6	6.6
VALPARAISO	3.2	10.5	0.4	14.1	0.7	0.9	0.6	-	2.1	1.3	0.8	2.1	18.5
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	43.3
LA GUAYNA	0.6	0.7	3.1	4.7	0.2	0.3	0.1	0.0	0.7	-	0.1	0.1	5.9
BARRANQUELLA	1.0	0.8	3.5	5.3	-	0.5	0.3	0.7	1.3	0.2	-	0.2	7.1
SUB TOTAL	1.6	1.5	6.6	10.0	0.2	0.8	0.4	0.7	2.3	0.2	0.1	0.3	12.6
TOTAL	18.8	28.7	8.6	56.2	8.4	2.7	4.8	19.1	38.0	6.4	3.3	8.6	100

Fonte: Elaborado pelo Consultor com base na informação obtida nos estudos: infra-estrutura e serviços na integração da América Latina. INTAL-BID. 1978. Brown, Robert: Transport and the economic integration of South America.

QUADRO No. 14

COMÉRCIO MARÍTIMO MUNDIAL POR ZONAS GEOGRÁFICAS (1965-1973)

(Milhões de toneladas)

América do Sul (A.S)	MERCADORIAS CARREGADAS				MERCADORIAS DESCARREGADAS			
	Petróleo cru	Petróleo	Carga Seca	Total	Petróleo cru	Petróleo	Carga Seca	Total
A.S. Costa Setentrional(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 Ocidental (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

Fonte:

- (1) Inclui: Antilhas, Guiana Francesa, Surinam, Trinidad e Tobago, Venezuela.
 (2) Colômbia, Equador, Peru e Chile.
 (3) Brasil, Uruguai, Paraguai, Argentina e Ilhas Malvinas.

ÍNDICE DE QUADROS

<u>QUADRO No.</u>		<u>Página</u>
1	AMÉRICA DO SUL - INFORMAÇÃO MACRO-ECONÔMICA	30
2	ALALC: VALOR E PARTICIPAÇÃO DAS EXPORTAÇÕES AO MUNDO E IN TRAZONAIS E PAÍSES - 1961	31
3	ALALC: VALOR E PARTICIPAÇÃO DAS EXPORTAÇÕES AO MUNDO E IN TRAZONAIS E PAÍSES - 1965	33
4	ALALC: VALOR E PARTICIPAÇÃO DAS EXPORTAÇÕES AO MUNDO E IN TRAZONAIS E PAÍSES - 1970	35
5	ALALC: VALOR E PARTICIPAÇÃO DAS EXPORTAÇÕES AO MUNDO E IN TRAZONAIS E PAÍSES - 1975	36
6	PROTEÇÃO APLICADA A IMPORTAÇÕES DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉ RICA, MERCADO COMUM EUROPEU (CEE) E JAPÃO	38
7	AMÉRICA LATINA: VOLUME TOTAL DO INTERCÂMBIO ENTRE OS PAÍ SES DA REGIÃO E EXPORTAÇÕES COM OS ESTADOS UNIDOS - JAPÃO - EUROPA. 1965	39
7A	AMÉRICA LATINA: VOLUME TOTAL DO INTERCÂMBIO ENTRE OS PAÍ SES DA REGIÃO E EXPORTAÇÃO COM OS ESTADOS UNIDOS - JAPÃO - EUROPA. 1965	40
8	AMÉRICA LATINA 8. VOLUME TOTAL DO INTERCÂMBIO ENTRE OS PAÍSES DA REGIÃO E EXPORTAÇÕES COM OS ESTADOS UNIDOS - JA PÃO - EUROPA. 1965	41
9	AMÉRICA DO SUL. MATRIZ DE ORIGEM-DESTINO DE MOVIMENTO DE CARGAS	42
10	AMÉRICA DO SUL. MATRIZ ORIGEM-DESTINO DE CARGA POR VIA MA RÍTIMA. 1975	43
11	AMÉRICA DO SUL. MATRIZ DE ORIGEM-DESTINO DE CARGAS POR VIAS CONTINENTAIS. 1975	44
12	AMÉRICA DO SUL. MATRIZ DE DISTÂNCIAS DE ROTA DIRETA EN TRE PORTOS-MILHAS NÁUTICAS	45
13	AMÉRICA DO SUL. MATRIZ DE PRODUÇÃO DE SERVIÇOS-TRANSPOR TE MARÍTIMO. 1975	46
14	COMÉRCIO MARÍTIMO MUNDIAL POR ZONAS GEOGRÁFICAS 1965-1973.	47