



CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL
E/CN.12/C.1/14
28 de marzo de 1959
ORIGINAL: ESPAÑOL

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
COMITE DE COMERCIO
Segundo período de sesiones
Panamá, mayo de 1959.

LOS PROBLEMAS DEL TRANSPORTE
EN AMERICA LATINA

Posibles estudios en función del mercado común

CONTENIDO

	<u>Párrafos</u>	<u>Páginas</u>
I. <u>Introducción</u>	1- 8	1
II. <u>Problemas relativos a los transportes en general</u>	9-12	5
III. <u>Problemas en materia de transporte marítimo</u> ...	13-19	8
1. Nivel e incidencia de los fletes.....	14	8
2. Condiciones portuarias.....	15	10
3. Estado de las flotas regionales y su modernización.....	16	11
4. Industrias conexas del transporte marítimo	17	12
5. Acuerdos sobre distribución de cargas....	18	13
6. Tráficos subatendidos.....	19	13
IV. <u>Problemas en materia de transporte ferroviario</u>	20-25	14
1. Estado y utilización de las líneas ferroviarias internacionales más importantes..	21	15
2. Fomento de la cooperación técnica y comercial entre los ferrocarriles latinoamericanos.....	22-24	15
3. Industrias conexas del transporte ferroviario.....	25	17
V. <u>Problemas en materia de transporte fluvial</u>	26-29	17
1. Estudio de la navegación fluvial internacional en la cuenca del Plata.....	27-28	18
2. Industrias conexas del transporte fluvial	29	19
VI. <u>Problemas en materia de carreteras y transporte automotor</u>	30-35	20
1. Convenciones y recomendaciones internacionales en materia de tráfico por carretera.	31	21
2. Medidas para facilitar el tráfico automotor internacional en las principales carreteras latinoamericanas.....	32	22
3. Coordinación técnica y financiera regional en materia de carreteras internacionales.	33-34	22
4. Industrias conexas del transporte automotor y de la construcción y mantenimiento de carreteras.....	35	23
VII. <u>Problemas del transporte aéreo</u>	36-39	23
VIII. <u>Resumen de los principales problemas de los transportes regionales en América Latina y sugerencias para su estudio</u>	40	25
Apéndice: <u>Ferrocarriles internacionales de América Latina</u>		27

I. INTRODUCCION

1. El propósito de este documento es esbozar a grandes rasgos, para su examen por el Comité de Comercio en su segundo período de sesiones, los principales problemas que se plantean actualmente en los países latinoamericanos en materia de transportes regionales y formular algunas sugerencias en lo tocante a los estudios que cabría hacer sobre ellos por la Secretaría de la Comisión, si así se considera aconsejable. El contenido del presente documento se ha enfocado teniendo particularmente en cuenta los problemas que se derivan de la formación de un mercado común latinoamericano, así como del desarrollo económico y de la expansión del comercio exterior de América Latina ligados a él.

2. No cabe duda que dentro del conjunto de problemas que promueve la creación de un mercado común latinoamericano, los relativos al transporte son de capital importancia. Alcanzar ese objetivo final no es concebible sin un sistema de vías y medios de transporte que vincule con la máxima eficiencia a los países y regiones integrantes y les permita a todos participar en el desarrollo de tal mercado, como en las ventajas que él importe.

3. Parece oportuno, en primer término, recordar a grandes rasgos el estado actual del sistema de transportes de los países que integrarían el susodicho mercado común.

El Estudio del comercio interlatinoamericano,^{1/} realizado por la Secretaría hace pocos años, puso de relieve el gran predominio del transporte marítimo en el comercio interlatinoamericano, como por lo demás en todo el comercio exterior de estos países. Conviene reiterar la advertencia hecha en el mencionado estudio referente a las limitaciones impuestas por lo incompleto de las informaciones estadísticas y otras, y al carácter provisional e indagatorio de muchas de sus conclusiones. Parecería, pues, aconsejable reanudar el estudio de los problemas del transporte marítimo, enfocándolos desde el punto de vista de los objetivos del mercado común.

La estructura general del transporte en el comercio exterior de América Latina ha sufrido en los últimos años escasas variaciones. Según los datos

^{1/} E/CN.12/369/Rev.1, publicación de las Naciones Unidas (Nº de venta: 1956.II.G.3).

de aquel estudio, en el trienio 1950-52 el tráfico marítimo cubría alrededor del 92 por ciento del movimiento comercial intersudamericano; el resto correspondía al tráfico fluvial, sobre todo en el río Paraguay-Paraná, y al transporte terrestre, principalmente entre la República Argentina y algunos países vecinos y entre Colombia y el Ecuador. Datos más recientes sobre los medios empleados en el transporte del comercio exterior de la Argentina vienen a confirmar el papel insignificante del transporte terrestre, ferroviario y camionero en el intercambio dentro del ámbito territorial del mercado común.^{2/}

4. Son de sobra conocidas las condiciones deficientes de varios sectores del sistema de transporte en la mayoría de los países de América Latina. Ellas se han puesto de relieve en los estudios de la Secretaría sobre el comercio interlatinoamericano, así como en otros sobre el desarrollo económico general de la Argentina, Bolivia, el Brasil y Colombia. Enfocando estos problemas desde el punto de vista del comercio regional sobresalen aun más la escasez y las deficiencias de las vías de comunicación internacionales para el transporte de cargas, máxime si se hace abstracción de los servicios marítimos. En el apéndice al presente trabajo se presentan algunos datos sobre las muy pocas comunicaciones ferroviarias internacionales que existen en América Latina, la casi totalidad de las cuales se concentra además en la parte sur del continente, entre la Argentina y los países vecinos, y aun allí el tráfico es muy pequeño. En términos generales, puede decirse que la situación en materia de vinculaciones camineras internacionales es similar a la de los ferrocarriles, a pesar de la indudable importancia potencial de la carretera panamericana y de algunas otras vías internacionales, la mayoría de las cuales también se concentra en la parte meridional del continente. Sin embargo, en la zona de México y la América Central el sistema caminero regional se está desarrollando en forma mucho más satisfactoria y el tráfico internacional va adquiriendo volúmenes relativamente importantes.

^{2/} De un total de 13.7 millones de toneladas de importaciones argentinas en 1957, el volumen importado por ferrocarril y camión llegaba a sólo 21 600 y 27 600 toneladas respectivamente. En cuanto a las exportaciones, de un total de 7.7 millones de toneladas, se transportaron por esos mismos medios sólo 68 600 y 3 600 toneladas, respectivamente.

5. A pesar de la importancia especial que para el desarrollo del mercado común revisten los problemas referentes a las vías de comunicación internacionales, no sería posible ni oportuno separarlos rígidamente de los relativos a los transportes internos. Aparte del problema portuario, cuya gran importancia se destacará al tratar del transporte marítimo, es evidente que el estado y las condiciones de utilización de las vías internas de transporte terrestre - ferrocarriles, carreteras y ríos navegables - como enlaces de los servicios marítimos con el interior, son también vitales para el funcionamiento y el desarrollo del mercado común. No es del caso examinar aquí la formación y el desenvolvimiento de las redes de transporte de los países latinoamericanos, en particular las ferroviarias. Sólo cabe subrayar que un estudio cabal de esta materia mostraría que en varios aspectos su conformación y ordenamiento actuales - inclusive a veces los de las redes camineras - no responden a las necesidades de una nueva fase de desarrollo económico, cuyas tendencias se robustecerán con el progreso gradual del mercado común. La constitución actual del sistema de transporte regional, que abarca los servicios marítimos y las vías terrestres correspondientes, ha contribuido a imprimir a la economía latinoamericana, incluyendo el intercambio interno, un carácter geográfico marcadamente periférico.

6. En este orden de ideas, el desenvolvimiento futuro de las redes de transporte, de acuerdo con las exigencias del desarrollo económico general y del mercado común, plantea con particular agudeza el problema de los países menos avanzados de América Latina, aunque la misma observación se aplica con igual fuerza a extensas comarcas de varios de los países más avanzados que la forman. Todo ello, sin perjuicio de la necesidad de mejorar y ampliar las redes de transporte de las zonas o países más avanzados. Sin un desarrollo más acelerado del sistema de transportes en los países y zonas menos avanzados, se presenta el peligro de una polarización todavía mayor de las actividades económicas en las regiones geográficamente periféricas de América Latina.

7. Estas observaciones generales referentes al estado del sistema de transporte en los países que integrarían el mercado común quedarían incompletas si no se mencionara la gran importancia de la aviación civil internacional en el transporte de pasajeros en América Latina. Un análisis estadístico del tráfico internacional de pasajeros mostraría sin duda que en

/este respecto

este respecto los servicios aéreos ocupan el primer lugar, sobre todo si se prescinde del tráfico de pasajeros, muchas veces de carácter casi fronterizo, que en algunas zonas se hace por tierra. Ello no es de extrañar, pues las ventajas específicas, técnicas y económicas, de este medio de transporte se ven considerablemente reforzadas por la configuración geográfica del continente, las características topográficas de extensas regiones, las grandes distancias y las mismas deficiencias de los otros medios de transporte. Además de su función importante en el desplazamiento de pasajeros, el transporte aéreo internacional se destaca también por su contribución a la rapidez de las comunicaciones postales, cuya importancia económica y social es tan evidente que muchas veces pasa inadvertida. El papel económico de la aviación civil tampoco es desdeñable en el transporte de algunos tipos de carga, sobre todo durante la primera fase de desarrollo económico general de zonas de difícil acceso terrestre. Deben señalarse asimismo los agudos problemas que plantean en la actualidad la precaria situación económica y financiera de numerosas empresas de aviación latinoamericanas, y la necesidad de hacer frente al rápido progreso técnico de los transportes aéreos.

8. Cabe subrayar por último la estrecha interdependencia entre el deficiente estado del sistema de transporte latinoamericano y el limitado intercambio comercial. En efecto, si por una parte las deficiencias del transporte constituyen uno de los obstáculos principales para un incremento sustancial del comercio, por otra el muy limitado volumen de éste implica condiciones poco favorables para una explotación eficiente y económica de aquél. Se trata de uno de los innumerables círculos viciosos de los cuales tanto se ha hablado en el caso de países o regiones insuficientemente desarrolladas y que es imperioso romper con un impulso recíproco y dinámico. El propio desarrollo del mercado común, al impulsar el intercambio, originará tráficos adicionales y, por lo tanto, mejorará las condiciones de explotación de las vías y medios regionales de transporte existentes.

El grado en que hayan de mejorarse y ampliarse los sistemas de transporte que se emplean en el tráfico regional está, pues, supeditado también al efectivo aumento del comercio que pueda alcanzarse en lo futuro y a sus características. De ahí que las previsiones concretas del posible incremento del comercio regional sean indispensables para analizar el desarrollo de los sistemas de transporte.

Desde otro punto de vista, las condiciones de transporte irán adquiriendo en el futuro importancia creciente con el funcionamiento y desarrollo normal del mercado común. En efecto, considérese que las deficiencias de los transportes, su elevado costo y, en general, el obstáculo económico que representa la distancia en un continente muy dilatado, pueden constituir una barrera tanto o más seria que otras restricciones al desarrollo del intercambio comercial. A medida que en el mercado común se vayan reduciendo o eliminando estas últimas restricciones, el obstáculo que significan la distancia y el espacio adquirirá una importancia relativa todavía mayor.

II. PROBLEMAS RELATIVOS A LOS TRANSPORTES EN GENERAL

9. Si los Gobiernos miembros de la Comisión aprobaran en general las bases del proyecto de mercado común elaborado por el Grupo de Trabajo correspondiente, así como las recomendaciones acerca de su estructura y de las normas que hubiesen de regirlo, quizá sería conveniente hacerlas extensivas a los servicios de transporte, lo que haría necesario estudiar las modalidades particulares de su aplicación a dicho sector. En efecto, parece lógico suponer que las bases y normas generales relativas al mercado común tengan igual validez tratándose de los transportes. Aun teniendo en cuenta las características específicas de éstos - que en ciertos aspectos podrían justificar tratamientos especiales -, las actividades y transacciones del transporte internacional no difieren en principio y en esencia del intercambio relacionado con otras actividades económicas en el ámbito del mercado común. Es difícil concebir un mercado común cuyos servicios - entre ellos los transportes - y otros sectores económicos estuviesen regidos por principios básicos divergentes. Las disposiciones particulares relativas a los servicios de transporte que se incluyesen eventualmente en un proyecto de acuerdo sobre el mercado común, habrían de armonizarse, pues, con los principios básicos de dicho mercado.

10. Un estudio eventual de las disposiciones generales que hiciesen posible llegar gradualmente a un mercado regional de los transportes debería tener en cuenta la importancia muy variable, actual y futura, de los distintos medios de transporte en el intercambio regional y las características particulares de cada uno de ellos. Es indudable que el transporte marítimo

/continuará siendo

continuará siendo en el futuro previsible el medio predominante en el intercambio interlatinoamericano, por lo que parecería conveniente otorgar la más alta prelación al estudio de los problemas que suscita.

Además, los transportes marítimos podrían ser objeto de convenios o acuerdos en que participasen, si no todos, al menos la mayoría de los países de América Latina. Se plantean en este respecto problemas relacionados con la competencia por parte de terceros países. Los sistemas de transporte terrestre y fluvial, en cambio, son y seguirán siendo en el futuro previsible, comunes sólo a grupos restringidos de países. En general, estos sistemas podrían ser objeto de acuerdos entre dos o varios países latinoamericanos vecinos, cuidando de que tales arreglos se encuadrasen dentro de principios generales para toda la América Latina.

11. Es de prever que con la formación y el desarrollo del mercado común los transportes terrestres y las vías navegables irán adquiriendo gradualmente una importancia mayor en el transporte internacional de cargas de toda clase. Un estudio de las condiciones actuales de utilización de dichas vías de comunicación mostraría quizá que muchas de ellas no se utilizan en toda su capacidad y que sería posible incrementar sustancialmente el tráfico que circula por ellas. Conviene subrayar también la gran importancia que revisten estas vías para la unión entre países y zonas de distinto grado de desarrollo, así como para el transporte del comercio exterior de países mediterráneos como Bolivia y el Paraguay.

En materia de vías terrestres y fluviales también existen entre varios países latinoamericanos acuerdos, bilaterales o plurilaterales, sobre aspectos técnicos y legales de su utilización. Convendría quizás hacer un balance de dichos acuerdos. En cuanto al tráfico por carretera, existen varias convenciones internacionales, celebradas bajo los auspicios de las Naciones Unidas que sería recomendable ratificaran todos los países de América Latina.

Por lo tanto, aun teniendo en cuenta la alta prioridad que corresponde al transporte marítimo, podría considerarse la conveniencia de llevar a cabo un estudio de los problemas que para el desarrollo del intercambio regional plantean las más importantes vías de comunicación,

/terrestres y

terrestres y fluviales, en América Latina. Más adelante se formularán algunas sugerencias adicionales y concretas al respecto.

12. Por último, en materia de cuestiones generales de transportes conviene señalar que numerosos gobiernos latinoamericanos se enfrentan en la actualidad con los problemas que crea la coordinación económica de los varios medios de transporte, en particular los terrestres (ferroviarios y automotores) y los fluviales. Estos problemas han sido y continúan siendo objeto de numerosos estudios de parte de la Comisión Económica para Europa y también de la Comisión Económica para el Asia y el Lejano Oriente. Un primer paso en el estudio de este conjunto complejo y delicado de problemas podría ser el examen de la situación y de las disposiciones legales y otras que rigen en la materia en los países latinoamericanos, así como de las dificultades y obstáculos con que se tropieza al aplicarlas. Un examen de esta naturaleza podría constituir al mismo tiempo un valioso intercambio de experiencias entre los países interesados. El problema referido parece de singular importancia si se consideran las cuantiosas inversiones en el sector transportes que requiere un desarrollo económico más acelerado.

III. PROBLEMAS EN MATERIA DE TRANSPORTE MARÍTIMO

13. No es del caso resumir aquí el primer análisis realizado por la Secretaría sobre el transporte marítimo en América del Sur.^{3/} Basta con reiterar la utilidad de ahondar y continuar el estudio de varios de los problemas abordados en ese análisis. En las consideraciones siguientes se tendrán en cuenta las conclusiones provisionales a que en él se llegara en lo tocante a varios factores que provocan deficiencias en los transportes marítimos regionales y que, por lo mismo, constituyen obstáculos para el intercambio. De ello pueden también derivarse los principales aspectos que pudiesen servir como primer punto de partida de estudios adicionales y concretos. Aunque en varios respectos es difícil y hasta imposible distinguir rígidamente entre los transportes marítimos estrictamente regionales y los que sobrepasan el ámbito latinoamericano, parecería conveniente, por razones prácticas y por la magnitud y complejidad del problema, empezar analizando los aspectos correspondientes al tráfico regional dentro de América Latina.^{4/}

1. Nivel e incidencia de los fletes

14. Según el estudio anterior de la Secretaría, basado en la situación imperante en 1950-53, el nivel de los fletes en el tráfico marítimo regional resultaba relativamente elevado, en parangón con fletes similares en otras rutas o regiones del mundo. Conviene observar que, por numerosas razones, son extremadamente azarosas las comparaciones de esta naturaleza; en todo caso, sería necesario volver a examinar el problema a la luz de la situación presente. Por el momento se carece de información precisa acerca del régimen actual de fijación de los fletes marítimos en el tráfico regional, pues existen conferencias marítimas y compañías miembros de ellas, compañías independientes, servicios regulares y ocasionales, barcos "tramp", etc., que participan en ese tráfico.

^{3/} E/CN.12/369/Rev.1, cap.VI.

^{4/} En toda esta materia sería también deseable una estrecha coordinación con los estudios y trabajos de la Organización de Estados Americanos sobre transporte marítimo, fletes y puertos. (Véase la resolución 120 (VII) de la CEPAL, en E/2998, pp.30 s.)

Tampoco se dispone de datos precisos acerca de la gravitación o incidencia de los fletes en el intercambio; también sería necesario examinar este aspecto desde el punto de vista de la expansión del mercado común y de los nuevos tráficos susceptibles de desarrollarse. Es evidente que dicha incidencia o gravitación puede variar considerablemente según los tráficos interesados. Además, en la actualidad la gravitación de los fletes sobre los volúmenes del intercambio y del tráfico regional se encuentra con frecuencia disimulada por otras restricciones al intercambio; pero cuando estas últimas se eliminen gradualmente, puede tornarse decisiva la incidencia de los fletes.

Parecería oportuno limitar los estudios futuros sobre el problema de los fletes marítimos a algunos de los productos más importantes de los principales renglones del intercambio regional; a) bienes primarios, b) bienes manufacturados de consumo corriente, y c) bienes de capital y otros bienes duraderos e intermedios. Acaso sería de particular interés examinar los fletes marítimos de los bienes de capital y demás bienes duraderos. Como lo subrayaba el Grupo de Trabajo del Mercado Regional en el segundo informe de su segunda reunión (México, 16-27 de febrero de 1959),^{2/} el desarrollo de estas industrias dinámicas, así como de la especialización y del intercambio regional en la materia, son de decisiva importancia para el mercado común. Es de suponer que en varios casos los fletes marítimos, así de los productos referidos como de las materias primas que requieren dichas industrias, pueden ser muy importantes para determinar su localización y permitir su desarrollo racional. Al concentrar el estudio de los fletes marítimos sobre algunos de los productos más importantes del intercambio regional, sería posible reducir los estudios a proporciones manejables, a la vez prácticas y concretas.

^{2/} Recomendaciones acerca de la estructura y normas del mercado común latinoamericano (E/CN.12/C.1/WG.2/10/Rev.1), pp.23-24.

2. Condiciones portuarias ^{6/}

15. Entre las deficiencias de los servicios marítimos regionales, sobresalen las de las condiciones portuarias de la mayoría de los puertos marítimos. Este aspecto tiene por lo demás igual importancia para el conjunto del tráfico marítimo latinoamericano, incluyendo el tráfico con el resto del mundo. Es cosa sabida la alta proporción (40 por ciento aproximadamente) que pueden representar los diversos costos portuarios y gastos terminales en los costos totales de los servicios marítimos.^{7/} Como se trata, en los servicios marítimos regionales, de una navegación a distancias con frecuencia relativamente cortas, el porcentaje mencionado acaso sea aun mayor para los servicios en cuestión. La incidencia real de las condiciones portuarias en los servicios regionales se agrava por las largas permanencias de los buques en los puertos, por lo cual los gastos propiamente dichos de las naves, que corren durante su estadía, se elevan anormalmente para un volumen determinado de tráfico.

Estas breves indicaciones bastan para subrayar la importancia considerable del problema portuario.^{8/} Se presenta en esta materia un amplio campo para la aplicación de un programa coordinado y regional de asistencia técnica.^{9/} También podría ser deseable un intercambio amplio de informaciones entre autoridades portuarias de América Latina, así como consultas y acuerdos entre ellas. Estos contactos y consultas serían muy valiosos para el estudio y la aplicación coordinada de mejoras en los

^{6/} E/CN.12/369, pp.162-163.

^{7/} Este porcentaje es menor en el caso de buques-tanque y de barcos "tramp" que transportan productos a granel, suponiendo desde luego material portuario que asegure un giro rápido de los barcos.

^{8/} En trabajos preliminares que sirvieron de base al referido estudio de la Secretaría se señalaba que "no cabe duda - y así lo han estimado las autoridades de diversos países latinoamericanos - que, en la medida en que se perfeccione este factor primordial de los transportes marítimos, irán saliendo de su aislamiento importantes sectores, con lo cual se abrirán nuevas posibilidades al intercambio comercial de la región".

^{9/} Sobre la formación de personal portuario véase la resolución 104 (VI) de la CEPAL en F/2796/Rev.1, p.30.

métodos de organización, administración y explotación portuarias. También podrían prestar a estos fines valiosa colaboración las compañías marítimas interesadas y las entidades representativas de importadores y exportadores.^{10/}

3. Estado de las flotas regionales y su modernización

16. Otro aspecto que conviene destacar es el estado de los buques utilizados en el tráfico regional. En la actualidad se dispone únicamente de datos precisos acerca de la flota argentina de cabotaje mayor utilizada en los tráficos con el Brasil, Chile y el Perú. En el estudio de la Secretaría sobre el desarrollo económico de la Argentina ^{11/} se ha puesto de relieve la antigüedad y la obsolescencia excepcionales de dicha flota, cuya reposición casi total será indispensable en el próximo decenio, aparte de la ampliación necesaria para el incremento del comercio exterior del país.

No se dispone de datos similares para otros países latinoamericanos, pero es muy probable que las flotas brasileña, chilena y peruana que se dedican al tráfico regional comprendan también un alto porcentaje de naves viejas y antieconómicas, o que se acercan al término de su vida útil. En tales circunstancias el nivel de los fletes tiene tendencia a fijarse, sobre todo cuando la competencia es débil, en el nivel de las empresas o de los buques que tienen costos más elevados.

Convendría, pues, estudiar el estado actual de las distintas flotas en el tráfico marítimo regional, así como sus necesidades de reposición

^{10/} Abundan en los círculos comerciales latinoamericanos quejas sobre la larga permanencia de las mercancías en los recintos portuarios, debido a deficiencias en los métodos y en el material de explotación. Aparte de las pérdidas económicas relacionadas con los "tiempos muertos" que inflige la lentitud de las operaciones portuarias a las mercancías, materias primas y maquinarias, deben también mencionarse las pérdidas resultantes de daños, deterioros y hasta sustracciones.

^{11/} El desarrollo económico de la Argentina (E/CN.12/429/Rev.1), vol. V de la serie "Análisis y proyecciones del desarrollo económico" (en prensa). Véase también Los problemas del transporte en la Argentina y la orientación de sus soluciones (E/CN.12/491 y Add.1).

y ampliación, teniendo en cuenta el desarrollo del mercado común.^{12/}
La selección de los tipos de buques, con especificaciones ajustadas a las características del tráfico regional actual y futuro, es también de particular importancia para una explotación económica y racional de los servicios.

En cuanto al desarrollo y a la modernización de las flotas y de los servicios sería muy deseable, con el apoyo de los organismos del mercado común y de las autoridades públicas de los países miembros, una cooperación económica y comercial más estrecha entre las compañías navieras de América Latina. A fin de asegurar la participación de todos los países en el desarrollo y las ventajas del mercado común, podría fomentarse la creación de compañías navieras con la participación de capitales públicos y privados de varios países latinoamericanos, asegurándose al mismo tiempo la formación de empresas con una sólida base económica y medios adecuados para una explotación racional.^{13/}

4. Industrias conexas del transporte marítimo

17. Conviene mencionar también, aunque sea de paso, la gran importancia que para el desenvolvimiento del mercado común parece revestir un estudio del desarrollo coordinado de la industria de construcción y reparaciones navales. Se trata de una de las industrias dinámicas más importantes de la categoría II, definida por el Grupo de Trabajo del Mercado Regional, y que ofrece un amplio margen para la sustitución de importaciones. La reposición, ampliación y modernización de las flotas regionales, así como las de ultramar, constituiría una base sólida para el desarrollo progresivo y coordinado de la industria naval y de la industria hermana de reparaciones navales.^{14/}

^{12/} Si el Comité de Comercio no considerara conveniente este estudio podría también ampliarse al conjunto de las flotas marítimas de los países de América Latina.

^{13/} Soluciones de esta naturaleza no son sencillas en la práctica, como lo demuestra, por ejemplo, el caso de la Flota Mercante Gran Colombiana.

^{14/} En la actualidad, la carencia o las deficiencias en materia de reparaciones de buques implican para los países latinoamericanos una importante salida de divisas.

5. Acuerdos sobre distribución de cargas

18. Como lo indicaba el estudio anterior de la Secretaría, "la mayor parte de los países sudamericanos tienden a concertar acuerdos para asegurar la participación de sus naves en la conducción de cargas dentro de tráficos determinados, ya sea mediante convenios directos entre empresas o por cláusulas incorporadas a instrumentos comerciales".^{15/} Actúan en el mismo sentido las disposiciones relativas a acuerdos de pagos y control de cambios. En casi todos los casos son bilaterales los acuerdos, instrumentos o disposiciones en cuestión. Ahora bien, es evidente que un sistema de distribución de cargas de base bilateral puede llevar a una mala o insuficiente utilización de la capacidad de bodegas o de carga de los buques y servicios, máxime si se tiene en cuenta que ello significa el fraccionamiento de un volumen de carga de por sí que ya apenas basta o es muchas veces insuficiente para la explotación económica de servicios regulares, frecuentes y estables. Este fenómeno se agrava en el caso de tráficos con desequilibrios direccionales entre determinados países y contribuye evidentemente a aumentar los costos y los fletes correspondientes.

El estudio de este aspecto particular de los servicios marítimos regionales, con miras a una posible y progresiva multilateralización de los acuerdos bilaterales existentes entre los países de América Latina, merecería ser abordado con cierta preferencia.

6. Tráficos subatendidos

19. Entre las causas que limitan el comercio regional, el aludido estudio de la Secretaría señalaba ^{16/} la ausencia de servicios marítimos regulares y directos entre puertos en varias rutas del litoral sudamericano. Se trata esencialmente de rutas entre países de la zona norte del continente y entre ésta y la parte sur. Conviene subrayar al respecto que el intercambio comercial entre los países y regiones mencionadas es ahora de mínima importancia, si se exceptúa el tráfico especial de combustibles

^{15/} E/CN.12/369/Rev.1, p.161.

^{16/} Ibidem, pp. 160 s.

líquidos. No cabe pronunciarse aquí sobre este problema, en particular sobre la cuestión de saber si la ausencia de los mencionados servicios es consecuencia sobre todo de la mínima importancia del intercambio comercial actual, o si la falta de servicios conspira en grado sustancial contra el desarrollo del intercambio. En todo caso parece conveniente estudiar también este aspecto.^{17/}

IV. PROBLEMAS EN MATERIA DE TRANSPORTE FERROVIARIO

20. Ya se ha puesto de relieve la reducida importancia que hoy tiene el tráfico ferroviario internacional en el intercambio regional. Sin embargo, considerar sólo desde este punto de vista el transporte ferroviario dentro de la estructura del mercado común, sería adoptar un criterio estrecho y unilateral. También debería tenerse en cuenta como elemento de las vías de acceso a los puertos, es decir, como un complemento importante del transporte marítimo. Con un criterio más general aún, las redes ferroviarias - en cuanto elemento vital de las economías nacionales y del desarrollo económico general - son de considerable importancia para el desarrollo futuro del mercado común. No sería posible entrar aquí en un análisis, por breve que fuese, del estado de las redes ferroviarias en los países latinoamericanos. En todo caso, es de sobra conocida su situación poco satisfactoria y hasta deplorable en muchos respectos. A fin de acelerar el desarrollo de las economías nacionales integrantes del mercado común, se necesitará un esfuerzo considerable para la renovación gradual de las redes, y su reorientación o ampliación eventuales de acuerdo con las exigencias del progreso económico y comercial.

Los problemas mediatos e inmediatos que se plantean desde este amplio punto de vista son extremadamente vastos y de alcance considerable. Podría recomendarse en esta materia, si el Comité de Comercio lo estima pertinente, que los gobiernos latinoamericanos den el máximo impulso compatible con sus recursos a la renovación y a la modernización de las redes ferroviarias, utilizando para los estudios del caso los recursos del Programa de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas.

^{17/} Véase la citada resolución 120 (VII) de la CEPAL.

1. Estado y utilización de las líneas ferroviarias internacionales más importantes

21. En cuanto a los estudios - orientados en particular hacia el desarrollo del intercambio regional - que el Comité de Comercio estimase conveniente encomendar a la Secretaría por razones prácticas y para fijar objetivos limitados y concretos, parecería aconsejable concentrarlos en las condiciones de utilización y en el mejoramiento de algunas de las más importantes líneas internacionales y conexiones ferroviarias de América Latina. Examinaríanse en ellos los factores que motivan el poco tráfico de las líneas mencionadas y las medidas aconsejables para facilitar y fomentar su utilización. Con el desarrollo progresivo del mercado común puede razonablemente preverse un incremento considerable del transporte ferroviario internacional. Además, a pesar de las condiciones físicas y técnicas poco satisfactorias de la mayoría de las líneas internacionales existentes, el escaso tráfico actual hace suponer que se encuentran en realidad subutilizadas y que, por lo tanto, sería posible incrementar ese tráfico sin grandes inversiones. Por otra parte, la intensificación del intercambio comercial y del tráfico llevaría a una mejora financiera - y por consiguiente técnica y física - de las líneas ferroviarias de que se trata.

2. Fomento de la cooperación técnica y comercial entre los ferrocarriles latinoamericanos

22. En el mismo orden de ideas, con la colaboración de la Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, que agrupa a todos los ferrocarriles de América Latina, sería conveniente estudiar las medidas oportunas para fomentar la cooperación técnica, administrativa y comercial entre los ferrocarriles que poseen líneas internacionales.

Esta forma de cooperación internacional es una de las más antiguas. En Europa su origen remonta, por razones fáciles de comprender, al siglo XIX y en la postguerra se ha desarrollado en medida considerable. Aunque la escala y el campo de esta cooperación entre ferrocarriles latinoamericanos no podrían alcanzar en un futuro previsible la amplitud que tienen en el continente europeo, no deben desdeñarse las ventajas potenciales que acaso ofrecería su intensificación. Existen ya algunos acuerdos de

/esta naturaleza

esta naturaleza entre ferrocarriles de países vecinos, pero no se dispone por el momento de datos precisos sobre su contenido, alcance y grado de aplicación práctica.

28. La cooperación técnica y comercial entre las administraciones ferroviarias interesadas tiende a facilitar en varios aspectos el tráfico internacional. Además de mejorar la calidad del servicio prestado, contribuye a reducir los costos de explotación. Ella abarca, entre otros, los aspectos siguientes:

a) Cooperación técnica: régimen liberal de intercambio de vagones, evitándose retornos vacíos; unificación y tipificación del material rodante y de sus principales elementos en el tráfico internacional; constitución de un "pool" de vagones reservados al tráfico internacional, que utilizarían indistintamente los ferrocarriles interesados; unificación de las características de las vías y de las condiciones de circulación del material rodante; condiciones de inspección y mantenimiento del material rodante en el tráfico internacional; instrucciones para carga y descarga de los vagones; coordinación de los horarios de servicio y de los trenes; aceleración de las formalidades de paso en la frontera, problema que implica también aspectos aduaneros, etc.

b) Cooperación comercial y administrativa: arreglos financieros y administrativos relacionados con la cooperación técnica; unificación de las condiciones y reglamentaciones generales del transporte y de las tarifas en el transporte internacional de mercancías y personas, manteniéndose sin embargo la independencia total de las administraciones en la fijación de sus tarifas particulares; unificación de las disposiciones legales relativas al transporte internacional, derechos y obligaciones de las administraciones ferroviarias y de los usuarios, etc.

24. También sería necesario estudiar las tarifas ferroviarias correspondientes a algunos de los principales renglones del comercio regional y la incidencia de las mismas sobre el desarrollo del intercambio entre los países latinoamericanos interesados. En este sentido merecerían especial atención las tarifas ferroviarias de que dispusieren las nuevas industrias dinámicas, tanto para sus productos como para las materias que se utilizarasen,

/así como

así como algunos otros productos importantes en el intercambio regional. Podría también pensarse en la posibilidad de adoptar tarifas internacionales directas para algunos renglones básicos.

3. Industrias conexas del transporte ferroviario

25. Para completar estas sugerencias acerca de los problemas que se presentan en materia de transporte ferroviario, y que habría necesidad de estudiar, conviene destacar también la importancia considerable que reviste, tanto desde el punto de vista del desenvolvimiento industrial como para la renovación y modernización de las redes ferroviarias, el desarrollo coordinado de las industrias conexas del transporte ferroviario: material rodante (locomotoras, vagones y coches); material diverso, repuestos, etc. para mantenimiento y reparación del mismo; material de vías (durmientes, rieles y accesorios metálicos diversos); material de señalización, etc. El desarrollo de estas industrias, de gran capacidad de sustitución de importaciones, puede desempeñar un papel dinámico considerable en la formación gradual de un mercado común. La Secretaría ya ha iniciado estudios al respecto, teniendo como mira el fomento de la producción y del intercambio regional de material ferroviario de toda clase que ya podrían proporcionar las fábricas latinoamericanas existentes o cuyo establecimiento se encuentra en proyecto.

V. PROBLEMAS EN MATERIA DE TRANSPORTE FLUVIAL

26. Si se tienen en cuenta las grandes posibilidades de navegación que ofrecen las vías de agua interiores, puede afirmarse que no se han utilizado con la intensidad debida en los principales ríos que recorren o enlazan varios países latinoamericanos.

El tráfico fluvial internacional se concentra actualmente, en su mayor parte, en los ríos de la cuenca del Plata y, en particular, en el Paraná-Paraguay. Sabida es la gran importancia que esta vía reviste para el comercio exterior del Paraguay. En un informe presentado por el gobierno de ese país a la Conferencia Económica de la Organización de Estados Americanos (Buenos Aires, 1957), se decía que "los países ribereños del río de la Plata y sus afluentes internacionales deben concentrar, mediante una acción conjunta, sus esfuerzos, en forma

/permanente, para

permanente para resolver todos los problemas relacionados con el uso de los mismos, dentro de un amplio espíritu de comprensión y cooperación interamericana. A este efecto sugerimos un acuerdo zonal o regional entre los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay. En este acuerdo se debe contemplar todo lo relacionado con el uso de estos ríos, del que el transporte representa sólo un aspecto, si bien el más importante". ^{18/}

También existe cierto tráfico internacional, aunque de poca importancia, en la cuenca del Amazonas entre el Perú y el Brasil, y en los ríos de la cuenca del Amazonas y de la región del Beni, que abarcan Bolivia, el Brasil y el Perú. En marzo de 1958 se firmó entre Bolivia y el Brasil, un protocolo preliminar relativo a la navegación en algunos de estos últimos ríos.

Dentro de la estructura del mercado común cabe subrayar, por tanto, la gran importancia que el fomento de la navegación fluvial tiene para algunos países y zonas menos avanzadas de América Latina.

1. Estudio de la navegación fluvial internacional en la cuenca del Plata

27. Cuanto precede pone de manifiesto la conveniencia de estudiar los problemas de la navegación fluvial internacional en la cuenca del Plata, en particular en el Paraná-Paraguay.

Los ríos que forman esa cuenca han sido objeto de varias convenciones y acuerdos internacionales, entre los cuales cabe recordar en particular los adoptados en la Conferencia Regional de los Países del Plata (Montevideo, 1941). No se dispone en la actualidad de los datos e informaciones necesarias para sentar juicio sobre el contenido de esos acuerdos y convenciones y el grado o alcance de su aplicación práctica, sobre todo en relación con el tráfico fluvial internacional. ^{19/}

^{18/} Fundamentos a las ponencias presentadas por la delegación del Paraguay, relativas a los temas: transporte y comercio (Conferencia Económica de la OEA, documento 73), p. 4. Un acuerdo como el que se sugiere quizás equivaldría a establecer en los ríos citados un régimen internacional similar al que existe en algunos otros europeos.

^{19/} Actualmente, varios aspectos técnicos de la navegación fluvial en el Paraguay son objeto de estudio por un experto de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas.

En el estudio sugerido habría que prestar atención especial a problemas tales como la mejora de las condiciones de navegabilidad de los ríos interesados, la renovación y modernización de las flotas y los puertos fluviales,^{20/} la incidencia de los fletes fluviales en el comercio exterior del Paraguay y las medidas que habrían de adoptarse para asegurar una participación equitativa de todos los países interesados en la navegación fluvial internacional. También sería necesario establecer en la materia una estrecha coordinación con la Organización de Estados Americanos.^{21/}

28. Aunque parece conveniente dar la primera prioridad al estudio de la navegación en los ríos de la cuenca del Plata, el Comité de Comercio podría recomendar asimismo que, dentro de la medida de lo posible, se prestase la necesaria atención al desarrollo de la navegación fluvial en otras zonas del mercado común. En varios casos, el fomento enérgico de esta forma de transporte, combinado con la construcción de una red sencilla de caminos de acceso a los puertos fluviales, puede constituir una primera base indispensable para acelerar el desenvolvimiento económico de algunas de las zonas menos desarrolladas de América Latina.

2. Industrias conexas del transporte fluvial

29. Al igual que en el caso de los transportes marítimos, conviene destacar también la considerable importancia de las industrias vinculadas al transporte fluvial, como son las de construcción y reparación de buques y embarcaciones fluviales de toda clase. Si además de las necesidades en el campo de los transportes marítimos, se tienen en cuenta las de reposición y ampliación de las flotas fluviales, se comprenderán las perspectivas favorables del fomento coordinado de las industrias mencionadas - de carácter dinámico - dentro de la estructura del mercado común que se proyecta.

^{20/} El transporte fluvial latinoamericano se caracteriza hoy por la marcada deficiencia de los puertos fluviales y la avanzada antigüedad de la mayor parte del material flotante.

^{21/} Una resolución sobre aprovechamiento de sistemas fluviales y facilidades a los estados mediterráneos, adoptada en la Conferencia Económica de la Organización de Estados Americanos (Buenos Aires, 1957), recomendaba "a los Estados Miembros integrantes de cada sistema fluvial, que con el fin de facilitar el tráfico internacional y dar impulso al desarrollo económico de dichos Estados, celebren acuerdos para concretar el estudio de los ríos internacionales, dentro de sus respectivas jurisdicciones, en los aspectos técnicos referentes a la navegabilidad, a su aprovechamiento industrial y agrícola, así como para el mejoramiento de los sistemas de transporte". Véanse también las resoluciones 122 (VII) y 131 (VII) de la CEPAL, en E/2998, pp. 32 y 36.

VI. PROBLEMAS EN MATERIA DE CARRETERAS Y TRANSPORTE AUTOMOTOR.

30. Los estudios de la Secretaría sobre el desarrollo económico general de Argentina, Bolivia, el Brasil y Colombia han puesto de relieve la gran importancia que en esos países tiene hoy el transporte automotor de carga y de pasajeros. La situación es similar en otros países latinoamericanos, es decir que el volumen de tráfico del transporte automotor alcanza con frecuencia órdenes de magnitud comparables con el transporte ferroviario, y hasta lo supera en ciertos países. Aunque ello se deriva en parte del atraso técnico y de la decadencia y descapitalización de los ferrocarriles, el auge del transporte automotor se explica también por las numerosas ventajas intrínsecas propias de éste, así como por la expansión de las redes camineras en todos los países latinoamericanos durante los últimos veinticinco años.

El considerable desarrollo del tráfico automotor de carga en los transportes internos contrasta con su importancia mínima en el tráfico internacional, salvo en la América Central y en algunas zonas fronterizas de países vecinos de América del Sur, como el Ecuador, Colombia y Venezuela, aunque también en estos casos se trata de volúmenes pequeños en términos absolutos.

La importancia casi insignificante del tráfico automotor internacional de carga puede explicarse por el número muy reducido y las deficiencias de los caminos y carreteras internacionales que existen. A ello deben agregarse las grandes distancias que involucra a menudo cualquier transporte o tráfico internacional en América Latina. Las actuales carreteras internacionales atraviesan a menudo zonas particularmente subdesarrolladas. Finalmente, también deben influir en los bajos volúmenes de tráfico el incipiente intercambio comercial y la probable ausencia de medidas adecuadas para facilitar los transportes automotores internacionales.

Lo mismo que en el caso de los ferrocarriles, es probable que varias de las carreteras internacionales existentes no se aprovechen hoy en toda su capacidad, o que por lo menos sea posible aumentar su tráfico sin grandes inversiones. Por otra parte, en numerosos casos el incremento del tráfico que resultase de un mayor intercambio justificaría realizar en caminos internacionales inversiones complementarias cuya necesidad u oportunidad parece ahora injustificada y azarosa.

1. Convenciones y recomendaciones internacionales en materia de tráfico por carretera

31. Ya se hizo referencia (párrafo 11) a las convenciones internacionales sobre tráfico internacional por carreteras, concertadas bajo los auspicios de las Naciones Unidas. Al respecto, parecería oportuno que se estudiaran, en colaboración con la Sede Central las medidas que convendría adoptar para que los gobiernos latinoamericanos que aún no lo hubieren hecho, ratificasen la Convención sobre Circulación por Carreteras,^{22/} aprobada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre transporte por carretera y transporte por vehículos automotores (Ginebra, 1949). Dicha Convención tiende esencialmente a facilitar, promover y asegurar la circulación internacional por carretera, para cuyo efecto establece normas y condiciones uniformes aplicables al tránsito de vehículos de toda clase, a los requisitos técnicos, pesos y dimensiones de los mismos, y a los conductores de vehículos automotores de líneas internacionales. Dentro del mismo orden de ideas y para los mismos fines, cabe recordar las convenciones sobre facilidades aduaneras para el turismo y la importación temporal de vehículos particulares de carretera,^{23/} así como las recomendaciones de las Naciones Unidas referentes al otorgamiento de permisos de conducción de vehículos automotores, un sistema uniforme de señales de carreteras, etc.

Debe destacarse aquí el notorio progreso alcanzado en la materia por los países centroamericanos, cuyos gobiernos aprobaron en junio de 1958 tres acuerdos sobre circulación por carretera, señales viales uniformes^{24/} e importación temporal de vehículos motorizados.

^{22/} Esta Convención está vigente desde el 26 de marzo de 1952; en diciembre de 1958 la habían ratificado 39 gobiernos, incluyendo 4 latinoamericanos (Cuba, Haití, el Perú y la República Dominicana).

^{23/} La Convención sobre facilidades aduaneras para el turismo entró en vigor el 11 de septiembre de 1957; en diciembre del año siguiente había sido ratificada por 29 gobiernos, incluyendo tres latinoamericanos (El Salvador, Haití y México). La Convención sobre la importación temporal de vehículos particulares de carretera entró en vigor el 5 de diciembre de 1957; en diciembre de 1958 había sido ratificada por 27 gobiernos, incluyendo los tres latinoamericanos ya mencionados.

^{24/} Véanse en E/CN.12/492, pp.45-54 y 55-72. En el preámbulo de dichos acuerdos centroamericanos se dice que los gobiernos interesados reconocen que, al celebrarlo, se facilitaría su adhesión a la Convención

2. Medidas para facilitar el tráfico automotor internacional en las principales carreteras latinoamericanas

32. Aparte de estos problemas generales relacionados con el fomento del tráfico internacional por carretera, podría emprenderse un estudio de las actuales condiciones de utilización de algunas de las principales carreteras internacionales existentes y de la facilitación del tráfico en ellas.

De particular importancia en materia de transporte internacional, tanto de carga como de personas, son las facilidades aduaneras, administrativas y otras relativas a trámites fronterizos diversos, a la entrada y explotación en tráficos internacionales de vehículos comerciales por carretera y al transporte internacional de mercaderías por carretera. Al respecto, parecería oportuno estudiar las numerosas disposiciones que sobre estas materias han adoptado los países europeos, sobre la base de resoluciones, acuerdos y convenios concertados en el seno de la Comisión Económica para Europa. Claro está que habría que tener en cuenta las condiciones particulares de la América Latina, así como el hecho de que durante un período bastante largo ese tráfico quedaría restringido a grupos de dos o más países vecinos y regiones fronterizas, en particular de la América del Sur. De ahí que en general, el transporte automotor podría ser objeto de acuerdos y arreglos zonales, pero que se inspiraran en principios básicos uniformes para toda América Latina.

3. Coordinación técnica y financiera regional en materia de carreteras internacionales

33. Parece oportuno estudiar, en estrecha colaboración con los gobiernos interesados, las medidas capaces de permitir entre ellos una mayor coordinación técnica y financiera para modernizar las carreteras internacionales existentes que así lo requieran a fin de adaptarlas a las necesidades de un tráfico regional en aumento, y de construir las nuevas vías que conveniría abrir para tráficos potenciales susceptibles de un rápido desarrollo.

27/ (Cont.) sobre la Circulación por Carretera (Ginebra, 1949). El régimen de importación temporal libre de derechos o gravámenes para los vehículos de motor se establece en el artículo XV del tratado multilateral de Libre Comercio e Integración económica Centroamericana suscrito por los gobiernos de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica (Tegucigalpa, 10 de junio de 1958), que puede verse en el documento citado, pp. 32-42.

Ya se han concertado o se proyectan acuerdos entre algunos gobiernos para la construcción de carreteras internacionales de interés común. Dentro del mismo orden de ideas, conviene señalar la conveniencia de completar y mejorar la carretera panamericana que en muchos respectos constituye la espina dorsal de una futura red de caminos internacionales en América Latina, objetivo a largo plazo de los países integrantes del mercado común.

34. Respecto de cuanto se lleva dicho acerca de transporte automotor y caminos, sería deseable que todos los trabajos y estudios referidos se coordinasen estrechamente con las actividades de la Secretaría de la Organización de Estados Americanos y en particular del Congreso Panamericano de Carreteras.^{25/}

4. Industrias conexas del transporte automotor y de la construcción y mantenimiento de carreteras

35. También cabe mencionar, aunque sólo sea de paso, la importancia que para el proyectado mercado común, reviste el desarrollo coordinado de las industrias dinámicas de montaje y fabricación de vehículos automotores de toda clase - automóviles, autobuses, camionetas y camiones -, así como de las industrias de fabricación de maquinaria para construcción y mantenimiento de carreteras.

Las primeras están ya en vías de desarrollo en algunos países de América Latina, pero las segundas se encuentran apenas en un estado incipiente. Convendría estudiar por ello los problemas relativos al desarrollo coordinado de las mencionadas industrias.

VII. PROBLEMAS DEL TRANSPORTE AEREO

36. En este esbozo general de los principales problemas regionales del transporte en América Latina, se ha tratado casi exclusivamente del transporte de carga. Puede suponerse, en efecto, sobre todo desde el punto de

^{25/} El mencionado Congreso ha preparado un proyecto de convenio sobre tránsito internacional de vehículos automotores comerciales por el sistema panamericano de carreteras.

vista del desarrollo del intercambio latinoamericano, que este último presenta una importancia mucho mayor que el de personas. Por otra parte y desde un punto de vista más amplio, no cabe duda de que el desarrollo sano y racional de los transportes aéreos en el ámbito del mercado común latinoamericano que se proyecta es asunto de importancia trascendental. El papel fundamental de este medio de transporte es evidente en el tráfico nacional e internacional de pasajeros, en las comunicaciones postales y aun, en ciertos casos, en el tráfico de algunas cargas.

37. Señalóse antes (párrafo 7) que en la actualidad la situación económica y financiera del transporte aéreo latinoamericano parece poco satisfactoria, aparte de que en muchos casos entraña cargas elevadas, directas e indirectas, para las economías nacionales respectivas. Se ha desembocado en una verdadera guerra tarifaria entre varias compañías, a la que trata de poner fin la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, (IASA), que agrupa a la mayoría de las empresas aéreas del mundo, aunque varias latinoamericanas no forman parte de ella.

Por otro lado, numerosas empresas latinoamericanas tropiezan en la actualidad con el agudo problema de las nuevas inversiones que requieren los rápidos progresos técnicos de la aviación civil. Tales inversiones, que incluyen los aeropuertos y diversos servicios de aeronavegación, son de tal magnitud que sería desde todo punto ventajoso proceder a una cuidadosa coordinación de las mismas entre los países y empresas interesadas. También cabe pensar que, en el ámbito del mercado común, una mayor cooperación técnica y comercial entre empresas aéreas, y hasta una integración en ciertos casos, podría contribuir en medida sustancial a sanear y robustecer la situación económica del transporte aéreo latinoamericano.^{26/}

El funcionamiento de los servicios internacionales dentro de América Latina parece en la actualidad encuadrado en arreglos y acuerdos de naturaleza diversa, pero de carácter rígidamente bilateral. Quizás conviniere estudiar las posibilidades, dentro del ámbito del mercado común, de concertar entre los países interesados uno o varios acuerdos multilaterales sobre servicios aéreos regionales.

^{26/} Sobre las varias formas y ventajas de la cooperación técnica y comercial entre empresas aéreas, véase Institut Français de Transport Aérien, Existing forms of commercial and technical cooperation between European Airlines in regional air services (Montreal, OACI, 1952).

38. Cabe señalar al respecto que, en una conferencia que se reunió en Estrasburgo (Francia) en 1954, convocada por la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI), de acuerdo con el Consejo de Europa, los países europeos ^{27/} establecieron un organismo regional permanente denominado Conferencia Europea de Aviación Civil. El objetivo primordial de este organismo es el fomento de la cooperación entre los gobiernos para el desarrollo de los transportes aéreos regionales, así como el fomento de la cooperación económica y técnica entre las empresas aéreas europeas. En estrecha cooperación con la OACI, la mencionada conferencia ha examinado, entre otras cosas, la posibilidad de concertar entre los países europeos un acuerdo multilateral sobre administración y explotación de servicios aéreos intraeuropeos.

39. Teniendo presentes las consideraciones que preceden, se podría considerar la oportunidad de emprender un estudio de los principales problemas económicos que plantea la actual situación de los transportes aéreos latinoamericanos. De estimarse así, cualquier estudio de esa naturaleza requeriría consultas previas y una estrecha colaboración y coordinación con la OACI, organismo especializado de las Naciones Unidas. ^{28/}

VIII. RESUMEN DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DE LOS TRANSPORTES REGIONALES EN AMERICA LATINA Y SUGESTIONES PARA SU ESTUDIO

40. He aquí, sintetizados, los principales problemas regionales de transporte que se plantean hoy en la América Latina, particularmente desde el punto de vista del propuesto mercado común, y cuyo estudio sería conveniente emprender. Son los siguientes:

- 1) Problemas generales de los transportes en relación con el mercado común.
- 2) Coordinación de los transportes.
- 3) Transporte marítimo:
 - a) Nivel y gravitación de los fletes marítimos en algunos renglones importantes del intercambio regional;
 - b) Mejoras en las condiciones portuarias;
 - c) Flotas marítimas y

^{27/} En la mencionada conferencia participaron 17 países europeos.

^{28/} Según el art. 55 de la Convención de Aviación Civil Internacional de Chicago, el consejo de la OACI puede crear comisiones subordinadas de transporte aéreo con ámbito regional o de otra amplitud.

- d) - Desarrollo coordinado de las industrias conexas del transporte marítimo;
 - e) Acuerdos sobre distribución de cargas y multilateralización de ellos;
 - f) Tráficos subatendidos en algunas zonas de América Latina.
- 4) Transporte ferroviario:
- a) Renovación y modernización de los sistemas ferroviarios;
 - b) Estado y condiciones de utilización de las líneas internacionales más importantes;
 - c) Fomento de la cooperación técnica y comercial entre los ferrocarriles latinoamericanos;
 - d) Nivel y gravitación de los fletes ferroviarios en algunos renglones importantes del intercambio regional;
 - e) Desarrollo coordinado de las industrias conexas del transporte ferroviario.
- 5) Transporte fluvial:
- a) La navegación fluvial internacional en la cuenca del Plata;
 - b) La navegación fluvial internacional en otras zonas;
 - c) Desarrollo de las industrias conexas del transporte fluvial.
- 6) Carreteras y transporte automotor:
- a) Ratificación y aplicación de convenciones y recomendaciones internacionales sobre circulación por carretera;
 - b) Medidas y arreglos para facilitar el tráfico internacional por carretera, en las principales carreteras internacionales latinoamericanas;
 - c) Coordinación técnica y financiera regional en materia de construcción y mantenimiento de carreteras internacionales;
 - d) Desarrollo coordinado de las industrias conexas del transporte automotor y de la construcción y mantenimiento de carreteras.
- 7) Situación económica de los transportes aéreos regionales y medidas tendientes a una mayor cooperación y coordinación técnica y comercial entre empresas aéreas de América Latina.

Apéndice

FERROCARRILES INTERNACIONALES DE AMERICA LATINA

Argentina 29/

a) Bolivia

- 1) La Quiaca (Argentina, FC. Belgrano) - Villazón (Bolivia, hacia La Paz). Trocha de 1 m.
- 2) Yacuiba (Argentina, FC. Belgrano); empalma con una línea en Bolivia, cuya vía está tendida prácticamente hasta Santa Cruz. Trocha de 1 m.

b) Chile

- 3) Salta (FC. Belgrano, Argentina) - Antofagasta (FF.CC. del Estado, Chile), empalme por Socompa. Trocha de 1 m.
- 4) Transandino. Une Mendoza (Argentina, FC. Belgrano) con Los Andes (Chile, FF.CC. del Estado) por Caracoles - Las Cuevas. Trocha de 1 m. Empalma con líneas de trocha ancha (1.676 m) en ambos países.

c) Paraguay

- 5) Posadas (Argentina, FC. Urquiza) - Encarnación (Paraguay, FC. Central de Paraguay). Conexión por ferry a través del Paraná. Trocha normal (1.435 m) en ambos países.

Bolivia

a) Chile

- 6) Antofagasta (Chile) - Oruro (Bolivia), con empalme a La Paz. Paso por Ollagüe. Trocha de 1 m.
- 7) Arica (Chile) - La Paz (Bolivia). Trocha de 1 m.

b) Perú

- 8) Puno (Perú, Peruvian Corp. Railways) - Guaqui (Bolivia) con navegación sobre el lago Titicaca. Trocha de 1.435 m en Perú y de 1 m en Bolivia. En el Perú empalma con

29/ El tráfico internacional de los ferrocarriles argentinos, en miles de toneladas durante los últimos años ha sido el siguiente:

	<u>Importación</u>	<u>Exportación</u>
1950	50.0	57.8
1951	38.6	53.8
1952	18.7	46.3
1953	6.2	30.3
1954	11.9	17.3
1955	28.9	18.6
1956	20.6	45.1
1957	21.6	68.6

/los puertos

los puertos de Mollendo y Matarani, y en Bolivia con La Paz. Parece que hay un proyecto de línea directa sin transbordo.

c) Brasil

- 9) Corumbá (Brasil, E.F. Nordeste do Brasil) - Santa Cruz (Bolivia). Empalma hacia Santos en Brasil. Trocha de 1 m.
- 10) Guajará-Mirim - Porto Velho (EF. Madeira-Mamoré, en territorio brasileño). Trocha de 1 m. Está unido con redes fluviales bolivianas y brasileñas. En principio, se proyectaba prolongarlo hasta Riberalta (Bolivia).

Brasil

a) Paraguay

- 11) Ponta Porá (Brasil, EF. Noroeste do Brasil) - Pedro Juan Caballero (Paraguay, FC. Central). Unido con Concepción (Paraguay). Trocha de 1 m.

b) Uruguay

- 12) Livramento (Brasil, EF. do Rio Grande do Sul) - Rivera (Uruguay, FF.CC. del Estado). Trocha de 1 m en Brasil y normal (1.435 m) en Uruguay.
- 13) Quareim (Brasil, EF. do Rio Grande do Sul) - Santa Rosa (Uruguay, FF.CC. del Estado). Trocha de 1 m y 1.435 m, respectivamente.
- 14) Quarai (Brasil, EF. do Rio Grande do Sul) - Artigas (Uruguay, FF.CC. del Estado). Trochas de 1 y 1.435 m, respectivamente. No se sabe si existe conexión ferroviaria efectiva.
- 15) Jaguarao (Brasil, EF. do Rio Grande do Sul) - Río Branco (Uruguay, FF.CC. del Estado). Trochas de 1 y 1.435 m, respectivamente. No se sabe si existe conexión ferroviaria efectiva.

c) Argentina

- 16) Uruguaiana (Brasil, EF. do Rio Grande do Sul) - Paso de Los Libres (Argentina, FC. Urquiza). Trocha de 1 m en Brasil y de 1.435 m en Argentina. No hay conexión por ferry.

Chile

a) Perú

- 17) Arica (Chile) - Tacna (Perú); línea aislada de 60 km. Trocha de 1.435 m.

/Colombia

Colombia

a) Venezuela

- 18) Cúcuta (Colombia)- Orope (Venezuela); línea aislada.
Trocha de 1 m.

Guatemala

a) El Salvador

- 19) Puerto Barrios (Guatemala) - San Salvador (El Salvador).
IRCA (International Railways of Central America). Trocha
de 3' (0.914 m). Conexiones con el puerto salvadoreño de
Cutuco (La Unión) por línea de IRCA y con el puerto
salvadoreño de Acajutla, por línea de El Ferrocarril
de El Salvador.

b) México

- 20) Ayutla (Guatemala) - Suchiate (México, FF.CC. Nacionales
de México) Trocha de 3' (0.914 m). Conexión hasta
Guatemala.

Uruguay

Parece no haber conexión efectiva con la República Argentina. En caso
de existir, podría ser en Concordia. Ambas trochas son de 1.435 m.