

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA

SERVICIOS DE INFORMACION
Avenida PROVIDENCIA 871, SANTIAGO, CHILE
Cable: UNATIONS - SANTIAGO, Casilla 179 - D



NACIONES UNIDAS

NOVIEMBRE

Año 1964 - N° 24

NOTICIAS DE LA CEPAL

EVOLUCION Y PROBLEMAS DEL TRANSPORTE EN
AMERICA LATINA

Aumenta el tráfico automotor, fluvial y de
cabotaje pero se contrae el ferroviario

El desarrollo de las redes viales
nacionales e internacionales y la creciente
producción interna de vehículos automotores
contrasta con el deterioro de muchas líneas
y equipos férreos

Desde 1949 casi se ha duplicado la
capacidad de las flotas latinoamericanas
aunque su participación en el transporte del
comercio exterior de la región sigue siendo
muy bajo

Los elevados fletes marítimos continúan
pesando considerablemente en los problemas
del balance de pagos.

NOTA: La presente entrega de "Noticias de la CEPAL" constituye el sexto de una serie de resúmenes sobre el "Estudio Económico de América Latina, 1960-63" elaborado por la Secretaría de la CEPAL, que aparecerá próximamente. El siguiente número reseñará la evolución del sector energético en los últimos años.

INDICE

	<u>Página</u>
LA EVOLUCION DEL SECTOR TRANSPORTE EN AMERICA LATINA	1 - 16
El tráfico ferroviario	2
Evolución del tráfico automotor	3
Tráfico fluvial y de cabotaje	4
Transporte marítimo exterior	5
La evolución de las vías básicas y los equipos de transporte	7
Redes y vías ferroviarias	8
Carreteras	9
Equipo ferroviario	11
Vehículos automotores	12
Las flotas mercantes	13
Los programas de desarrollo del transporte	14
Financiamiento externo	15
La situación financiera de los sistemas ferroviarios ...	16

LA EVOLUCION DEL SECTOR TRANSPORTE EN AMERICA LATINA

La característica más destacada de la evolución del sector transporte en América Latina durante el período 1950-63 es el "aumento considerable" del tráfico automotor tanto en lo que se refiere al transporte interno de carga como al de pasajeros. Si bien esa expansión "restó, a veces, importancia relativa a la navegación, en general ocurrió a expensas del tráfico ferroviario", en el cual "se acentuó la tendencia al estancamiento" llegando en algunos casos a una disminución, en términos absolutos, del número de toneladas-kilómetro transportadas.

En cuanto al transporte exterior, las vías marítima y fluvial "han continuado representando los medios de transporte más importantes - y en muchos casos casi exclusivos - para el comercio internacional de la región". Como término medio, "se mueve por vía acuática el 97 por ciento de las exportaciones e importaciones" de los principales países comerciales del área.

Así pueden resumirse algunas de las principales conclusiones a que llega el Estudio Económico de América Latina, 1963,* elaborado por la Secretaría de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), de las Naciones Unidas, al analizar el desarrollo y problemas del transporte en esta región en los últimos años.

El capítulo pertinente del Estudio abarca: primero, las tendencias y los cambios de mayor actualidad en el tráfico de pasajeros y carga ferroviaria, automotor, fluvial y marítimo; luego, las modificaciones recientes en materia de vías básicas y equipos de transporte; y, finalmente, algunos aspectos económicos y financieros, incluidas diversas referencias a los programas de desarrollo del transporte, al aporte del financiamiento exterior y a la situación financiera de los principales sistemas ferroviarios latinoamericanos.

Subraya el Estudio que "se trata de un sector en el que se genera actualmente una proporción significativa del producto bruto" de la región, y en él se ocupa "una proporción más elevada aún del capital total acumulado". Al mismo tiempo, las necesidades de ampliación, conservación y mejoramiento de las vías básicas,

* La versión completa, impresa, de dicho Estudio aparecerá próximamente; su versión provisional, mimeografiada, acaba de ser aprobada por el Consejo Económico y Social de la ONU en Ginebra y ahora será transmitida a la consideración de la Asamblea General de las Naciones Unidas, que iniciará su décimonoveno período de sesiones el 1º de diciembre en Nueva York.

así como las de reposición y ampliación de los equipos, absorben anualmente recursos de inversión "que requieren grandes esfuerzos de amortización de ahorros internos y un importante concurso de capitales externos",*

El tráfico ferroviario

Observa el Estudio de la CEPAL que durante el período comprendido entre 1960 y 1963 "se acentuó la tendencia al estancamiento del tráfico ferroviario latinoamericano", según se deduce de las informaciones disponibles para ocho de los principales países de la región (Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Perú y Uruguay).

Este fenómeno - "en el que influyó en gran medida una importante contracción del tráfico ferroviario argentino" - contribuyó a agravar los efectos del lento crecimiento mostrado por el tráfico ferroviario de carga durante la década 1950-60, en que la carga total transportada aumentó apenas en 9 por ciento.

Los efectos de "tan escaso crecimiento" en el volumen de carga fueron "compensados sólo muy parcialmente" por el aumento de la distancia media de transportes (de 283 km en 1950 a 315 km en 1960), si bien "hay indicios de que continuó aumentando en años recientes, a causa de la competencia del tráfico automotor en distancias cortas y medianas". El Estudio anota que en 1960 el tráfico total en toneladas-kilómetro de todos los ferrocarriles sudamericanos sólo llegaba "a algo menos del uno por ciento del tráfico ferroviario mundial, aunque la longitud de la red sudamericana representaba alrededor del 8 por ciento de la red del mundo".

La causa principal del estancamiento general del tráfico ferroviario latinoamericano "reside en las deficiencias técnicas, operativas y comerciales de los ferrocarriles, y en su consiguiente incapacidad para competir eficazmente con el transporte automotor". Este último "está absorbiendo no sólo las nuevas corrientes de tráfico, sino también otras que eran tradicionalmente ferroviarias, y su competencia se deja sentir hasta en las distancias largas, pues se construyen carreteras paralelas a las vías férreas".

* Cabe anotar que la Secretaría de la CEPAL - en conjunto con la Organización de Estados Americanos (OEA) - adelanta un estudio especial, más pormenorizado, que estará terminado dentro de algunos meses, sobre los múltiples factores que afectan a los distintos medios de transporte en América Latina.

Las tendencias generales descritas no se registran uniformemente en los diversos países de la región. Así, el sistema ferroviario de la Argentina es el que presenta la mayor declinación del tráfico de carga, "hasta el punto de que el número de toneladas transportadas en 1963 representa apenas la mitad de la carga movilizada en 1950". Brasil, que continúa siendo el principal desde el punto de vista del volumen de carga transportada (45 millones de toneladas por año), "mostró un aumento apreciable de tráfico en la década de 1950, pero se ha caracterizado recientemente por una tendencia más bien estacionaria, con ligeras fluctuaciones", al igual que México. En Colombia, "hubo una reducción acentuada del tráfico pese a la inauguración del ferrocarril del Atlántico en 1961". En Chile, la disminución del tráfico en la red sur se compensó por el incremento del transporte de mineral de hierro en la red norte, "aunque con una disminución de la distancia media". En el Perú, el incremento del tráfico de minerales y la marcada disminución del transporte de carga general - principalmente en los ferrocarriles estatales - "se han traducido en un estancamiento del total de la carga transportada". En Uruguay, "disminuyeron simultáneamente el volumen de carga y la distancia media del transporte".

Al igual que el tráfico de carga, se observa una tendencia contractiva en el transporte ferroviario de pasajeros, pero la evolución del transporte urbano difiere del interurbano. El primero aumentó considerablemente debido, en gran parte al rápido crecimiento de ciertas grandes ciudades (Buenos Aires, Río de Janeiro, Sao Paulo, etc.) mientras el segundo encuentra "creciente competencia del automotor y la aviación".

Evolución del tráfico automotor

El estancamiento o aumento muy lento del tráfico ferroviario "contrasta con el desarrollo espectacular del tráfico automotor en los primeros años de postguerra". Aunque no se dispone de informaciones estadísticas suficientes para apreciar la magnitud de los cambios ocurridos en los últimos años, se estima que este crecimiento ha continuado pero, a partir de 1960, se "ha atenuado considerablemente" en comparación con la década anterior.

En efecto, de la información disponible para 14 países de América Latina se deduce que en 10 de ellos el ritmo de crecimiento del parque automotor en el período 1960-63 es inferior - y en algunos casos en proporciones muy elevadas

- al que mostraron como promedio en el decenio 1950-60. Las únicas excepciones son la Argentina - "probablemente a causa de la expansión de su propia producción y de las restricciones a la importación vigentes en períodos anteriores" - y El Salvador, Guatemala y Panamá.

Tráfico fluvial y de cabotaje

En el tráfico de carga fluvial y de cabotaje se ha acentuado en general la expansión que se registraba ya en el decenio 1950-60. Eliminados los principales factores de entorpecimiento de ese tráfico, derivados sobre todo de la antigüedad de las flotas y de las deficiencias de los puertos, se logró aprovechar las ventajas que representa el hecho de que los países de mayor volumen de tráfico operan principalmente en rutas que no están atendidas por sistemas ferroviarios.

El aumento correspondió, sin embargo, al tráfico de carga a granel, de materias primas y sobre todo de petróleo, mientras permaneció estancado o creció muy lentamente el tráfico de carga general, en el cual se dejan sentir con más fuerza la competencia ferroviaria y del automotor.

En la Argentina, el incremento de 42 por ciento que registró el movimiento total de cabotaje entre 1960 y 1962 lo determinó en gran parte el transporte de combustibles líquidos y, en menor medida, el aumento de 376 por ciento que experimentó la carga a granel (debido principalmente a las nuevas necesidades de transporte de minerales y carbón para la industria siderúrgica); la carga general disminuyó, en cambio, 12 por ciento en el tráfico costero y 3 por ciento en el tráfico fluvial. En el Brasil, el tráfico de cabotaje - que comprende el comercio interestatal por vía marítima y fluvial - aumentó entre 1960 y 1962 desde 7.650.000 a 9.454.000 toneladas; expansión que fue proporcionalmente mayor para las "materias primas en bruto y preparadas" - especialmente para los combustibles líquidos - ya que el resto del tráfico, y en particular el de artículos alimenticios y bebidas, disminuyó en términos absolutos. En Colombia, la navegación fluvial, sobre todo por el río Magdalena, creció en una proporción cercana al 20 por ciento entre 1960 y 1963 "pese a la competencia del nuevo Ferrocarril del Atlántico"; en cambio, el tráfico de cabotaje "mostró una aguda contracción" (de 397.000 a 259.000 toneladas entre 1960 y 1962). Finalmente en Chile se registraron también aumentos importantes en el período 1960-63, que alcanzaron a 70 por ciento en el caso del tráfico de cabotaje, debido principalmente al transporte de combustibles líquidos y de la carga a granel - compuesta exclusivamente por carbón y minerales - pues se mantuvo estacionaria la carga general.

Transporte marítimo exterior

Como se indicó anteriormente, el transporte marítimo constituye el medio principal para el movimiento de carga de las exportaciones e importaciones de la región, por eso su evolución está estrechamente vinculada a las fluctuaciones del comercio exterior.

En el quinquenio 1957-61, el comercio de América del Sur y México por vía marítima y fluvial alcanzó un promedio anual de 229 millones de toneladas métricas.

Esta cifra aumentó (9 por ciento) en 1962, llegando a 249 millones de toneladas, de las cuales correspondieron 212.6 millones a las exportaciones a terceros países (que aumentaron en 14 por ciento), 23 millones a las importaciones provenientes de dichos países (que disminuyeron en 15 por ciento) y 13.5 millones al intercambio inter-latinoamericano (que registró una contracción de 9 por ciento).

Al desglosar las cargas del comercio exterior total del área, el Estudio de la CEPAL anota que en 1962 el 68 por ciento correspondió a combustibles líquidos y el 32 por ciento a carga seca, proporciones que en 1961 fueron de 69 y 31 por ciento, respectivamente. Aunque la proporción de los combustibles líquidos en el intercambio total de América Latina ha disminuido desde 1952, año en el que era de 78 por ciento, ésta es todavía bastante elevada, "gracias, sobre todo a las exportaciones de petróleo de Venezuela que han aumentado año tras año y que en 1962 alcanzaron a 150 millones de toneladas del total de 153 millones para toda la región".

Más de la mitad de la carga seca de exportación es a granel, es decir, carga sin envase, en cargamentos completos, cuyo acarreo se hace normalmente en barcos volanderos (tramps) o en buques de servicio industrial o fletados a largo plazo por los consorcios industriales interesados. Los productos a granel de mayor tráfico en América Latina son: minerales de hierro (31 millones de toneladas anuales), cereales, carbón y fertilizantes en bruto y manufacturados. Casi todo el resto corresponde a la carga general, esto es la mercadería surtida, comúnmente de más alto valor unitario y que constituye la base en que descansan las líneas regulares de navegación comercial. Un "pequeñísimo porcentaje" alrededor del uno por ciento del total está formado por carga refrigerada, compuesta sobre todo de carnes y frutas frescas.

La movilización de ese tonelaje supone el pago de fletes marítimos muy elevados, que para el conjunto latinoamericano podría estimarse en 1962 en cerca de 2 mil millones de dólares, "cifra que supera el valor de cualquiera de los rubros de importación o exportación de América Latina, con la sola excepción del petróleo de Venezuela".

Aunque se carece de datos completos sobre fletes y precios de los productos de la región, según una estimación media bastante aproximada los fletes representarían del 10 al 11 por ciento del valor f.o.b., en las importaciones, y del 13 al 15 por ciento del valor f.o.b., en las exportaciones. Sin embargo, estos valores varían mucho según el producto y la distancia que debe recorrerse, pudiendo oscilar aproximadamente entre 5 por ciento de su valor, en el caso de importaciones de maquinarias y equipos de alto valor, y 20 por ciento en el de los productos siderúrgicos o similares. Por otro lado, para las exportaciones fluctúa entre límites aún mayores siendo de 1.5 por ciento para el cobre que se exporta desde Chile y Perú a los Estados Unidos, de 5 a 10 por ciento para el café del Brasil, según el destino, más del 15 por ciento para cereales de la Argentina y de 30 a 40 por ciento para ciertas materias primas como el mineral de hierro, el petróleo crudo y el salitre. Además, las fluctuaciones de los fletes "suelen ser muy fuertes" para los buques volanderos, sobre todo en períodos excepcionales, y menores para los buques de línea (10 a 15 por ciento anual como máximo en casos extraordinarios).

Los fletes marítimos siguen pesando considerablemente en el balance de pagos de América Latina, pues la mayor parte del transporte por esta vía se realiza en barcos extranjeros. Según datos del Fondo Monetario Internacional, el déficit en la cuenta de transporte ascendió en 1961 a 657 millones de dólares para la región en su conjunto, de los cuales 527 correspondieron a fletes, 67 millones a seguros sobre mercancías y 63 millones a otros rubros de transporte. Ese déficit de 657 millones representa alrededor de la tercera parte del déficit global por concepto de transacciones de servicios, incluidos - aparte los transportes - los rubros de viajes y turismo, ingresos por inversiones, transacciones de gobiernos y otros servicios menores.

Por lo que toca a la participación de las marinas mercantes de los países latinoamericanos en el transporte de su comercio exterior, se estima que éstas transportan sólo unos 15.5 millones de toneladas en 1962, equivalentes apenas al 6 por ciento del tonelaje total de los fletes. Esta situación obedece principalmente a las siguientes causas: capacidad insuficiente de transporte de las

flotas latinoamericanas; el predominio de los combustibles líquidos "que en su mayor parte se transportan en buques-tanque controlados por las grandes compañías internacionales productoras de petróleo"; el elevado volumen de carga a granel que se transporta en buques de servicio industrial privado o en barcos volanderos frecuentemente bajo banderas de conveniencia y, por último, los efectos que ejerce sobre la contratación de los fletes la práctica de contabilizar las exportaciones latinoamericanas sobre la base f.o.b. y las importaciones sobre la base c.i.f.

En cuanto al tráfico intrazonal - que se desarrolla casi en su totalidad por las vías marítima y fluvial - el Estudio de la CEPAL anota que es difícil precisar, por insuficiencia de información, la participación de las flotas latinoamericanas en este comercio. Señala que los esfuerzos por acrecentar la participación de las marinas mercantes de los países latinoamericanos en el transporte de su comercio exterior "se reforzaron con las acciones promovidas en el seno de la ALALC y la reciente creación (en julio de 1963) de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR)". En efecto, la Comisión Asesora de Transporte de la ALALC aprobó en abril de 1964 un anteproyecto de convenio general de transporte marítimo, fluvial y lacustre, que deberá ser ratificado por cinco países para entrar en vigor, "quorum que se estima podrá alcanzarse sin dificultad a corto plazo".

La evolución de las vías básicas y los equipos de transporte

Observa el Estudio de la CEPAL que las características principales ya mencionadas respecto a la evolución del tráfico "constituyen al mismo tiempo causa y consecuencia de los cambios ocurridos en la dotación y calidad de los distintos tipos de vías básicas y equipos de transporte". La acentuada declinación, por lo menos en términos relativos, del tráfico ferroviario, por ejemplo, se explica en parte por la disminución de la longitud de las vías, pero sobre todo por el empeoramiento de su estado técnico, así como por la creciente obsolescencia del material de tracción y de remolque y las diversas deficiencias de operación. Estas deficiencias tienden a acentuarse, a su vez, por efecto de los problemas económicos y financieros derivados de la misma declinación del tráfico ferroviario. En cambio, la expansión del transporte automotor, a la par que se beneficia de los proyectos de construcción y mejora de carreteras, crea condiciones favorables a su ampliación ulterior y al crecimiento persistente del parque de vehículos automotores.

Redes y vías ferroviarias

Señala el Estudio de la CEPAL que las características y problemas actuales de las redes férreas latinoamericanas sufren aún, en buena medida, la influencia de las condiciones en que dichas redes se construyeron inicialmente. Comenzadas por lo general a partir de 1850, "casi siempre por capitales extranjeros y destinadas fundamentalmente a los sectores de exportación de materias primas y productos básicos, agropecuarios y minerales, se desarrollaron en forma aislada e incoherente, sin planes de conjunto y no pocas veces con especificaciones técnicas bajísimas. Privó en ello tanto el interés de obtener utilidades rápidas como de vencer, con un mínimo de inversiones, difíciles condiciones orográficas". Sólo en algunas zonas de América Latina adquirieron con el tiempo características de redes parcialmente integradas. No obstante estas deficiencias, las redes férreas "determinaron en alto grado la estructura geoeconómica presente de los países de la región".

Tras un fuerte aumento en la construcción de nuevas líneas a comienzos del siglo, siguió una etapa de crecimiento más lento "que se ha paralizado prácticamente a partir de la última guerra". Desde entonces, la longitud total de las redes ferroviarias latinoamericanas aumentó en menos del 5 por ciento, y en algunos países incluso disminuyó, con lo que en definitiva llegó a alcanzar en 1960 a unos 137.647 km.

Esa tendencia se acentuó en los últimos tiempos. En efecto, entre 1960 y 1963 la longitud total de las redes ferroviarias de 11 países - que en conjunto representaban más del 93 por ciento del total latinoamericano - disminuyó en cerca de 4 por ciento, principalmente por las reducciones en la Argentina (3.679 km). La disminución es todavía mayor, si se toma en cuenta que en el Brasil se computó solamente la supresión de las líneas en que se había iniciado el levantamiento físico, aunque ya se había suspendido el tráfico en alrededor de 5.000 km.

Estas cifras, afirma el Estudio, prueban que la tendencia general "es más bien hacia la supresión de vías férreas que a la construcción de nuevas líneas".

Desde 1955 las únicas líneas importantes que se construyeron fueron el ferrocarril del Atlántico en Colombia, el Chihuahua-Pacífico en México -ambos ya en servicio y la troncal principal sur (São Paulo-Porto Alegre) en el Brasil, donde se está construyendo ahora la conexión a Brasilia. Es probable que en los próximos

años se acentúe la política de supresión de ramales antieconómicos, a juzgar por las recomendaciones formuladas por entidades internacionales y las decisiones contenidas en planes nacionales de desarrollo, cuya aplicación elevaría la supresión total de líneas en unos 24.000 km.

Por otra parte, la condición técnica de la infraestructura ferroviaria latinoamericana generalmente "es mala e incluso podría decirse que está peor que en 1938". Las líneas son en su casi totalidad (97 por ciento) de vía simple, por lo general "con rieles livianos, viejos y desgastados, en buena parte sin balasto y con durmientes deficientes". La diversidad de trochas (10 en total en los países latinoamericanos) es un problema general, con las solas excepciones de Bolivia, Colombia y Uruguay. Asimismo, son escasas las líneas electrificadas (menos de 3 por ciento de la longitud total) y todas ellas son de corriente continua y voltajes que varían de 600 voltios en los suburbios de Buenos Aires a 3.000 en Brasil y Chile.

Frente a tales características, varios países iniciaron en los últimos años vastos programas de renovación y modernización de las vías, del material rodante y otras instalaciones. Así ocurre, por ejemplo, en Colombia, con la cooperación del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento; en el Brasil, a partir de la creación de la Red Ferroviaria Federal en 1957; y en Chile, conforme al Plan Decenal de Desarrollo. En otros países, aunque no se ha llegado aún a la fase ejecutiva, existen ya programas y se han efectuado compras parciales para atender a los problemas de urgencia en los tramos o puntos más débiles, como es el caso de Argentina, Bolivia, Perú y Uruguay.

Carreteras

Según el Estudio de la CEPAL, el desarrollo de las redes viales "contrasta notablemente con el de las vías férreas", pues mientras estas últimas han sufrido un deterioro y contracción desde la última guerra, las carreteras se han ampliado, mejorando también su calidad. Recientemente (1960-63), el ritmo de expansión de los sistemas viales ha disminuido, pero las tasas de crecimiento siguen siendo bastante altas en muchos países. En Honduras, por ejemplo, la longitud de las carreteras pavimentadas "se triplicó con creces en sólo dos años" cubriendo un período más largo - y por ello quizás más significativo - se anota que en el Brasil, el ritmo de crecimiento entre 1955 y 1962 fue de 26 por ciento

anual; en Nicaragua, la tasa media de crecimiento en un período de 11 años fue de 16.8 por ciento y en Venezuela alcanzó a 16 por ciento en promedio durante un lapso de 12 años. Aunque sin alcanzar un ritmo tan intenso y sostenido, merecen destacarse también el crecimiento de las redes viales pavimentadas del Ecuador, Colombia, Chile, El Salvador y Costa Rica. Otros países que desarrollaron rápidamente sus vías pavimentadas fueron México y Panamá. En los restantes países se observan tasas de crecimiento más moderadas.

Junto al impulso dado a las obras viales de interés preferentemente nacional, se registró también en años recientes "un progreso considerable" en materia de carreteras internacionales en particular la Carretera Panamericana. A comienzos de 1963 la longitud del Sistema Panamericano alcanzaba a 45.658 kms; el 61 por ciento de su extensión estaba pavimentado y el 31 por ciento, aunque no pavimentado, permitía el tránsito durante todo el año, de modo que el 92 por ciento de la longitud total era de tránsito permanente. El único obstáculo importante que todavía interrumpe la comunicación vial entre América Central y América del Sur es un trecho de 830 kilómetros - el "Tapón del Darien" - en la zona limítrofe de Panamá y Colombia. En Centroamérica, el programa de integración económica ha inducido una coordinación vial que se viene cumpliendo paulatinamente. La terminación y el mejoramiento de esta red regional centroamericana (que ya comprende unos 5.200 kms) recibieron prelación cada vez mayor en los últimos años, faltando todavía la reconstrucción o construcción de 1.632 kms.

Existen además otros proyectos de vinculaciones viales entre países limítrofes, tales como la Carretera Transversal Panamericana que unirá al Brasil, el Paraguay, Bolivia y el Perú. Por otra parte, el Brasil, Colombia y el Ecuador estudian la posibilidad de construir una carretera que una los tres países a través de las selvas amazónicas; en esta forma se vincularían, vía Manaos, las costas del Pacífico de Colombia y el Ecuador con la del Atlántico en el Brasil. El Estudio también destaca un proyecto "vigorosamente impulsado" por el Gobierno del Perú: el de la Carretera Marginal Bolivariana de la Selva, que uniría las inexploradas tierras ubicadas al oriente de la Cordillera de los Andes que se desaguan en los tres mayores sistemas fluviales del continente, el Orinoco, el Amazonas y el Paraná. Representantes de los cuatro países interesados en este proyecto - Bolivia, el Perú, el Ecuador y Colombia - firmaron recientemente un convenio para estudiar, con la colaboración del Banco Interamericano de Desarrollo la factibilidad de la carretera, que iría desde Puerto Carreño hasta Corumbá, con una longitud total de alrededor de 6.500 kilómetros.

Equipo ferroviario

Al igual que en el caso de las vías, se observa "una acentuada obsolescencia en el equipo con que cuentan los ferrocarriles latinoamericanos. Esta situación "es particularmente grave" en lo referente al material de remolque, ya que por lo que respecta al de tracción se han desplegado esfuerzos importantes de modernización debido principalmente al proceso de sustitución gradual de las locomotoras a vapor por locomotoras diesel, cuyo número se cuadruplicó prácticamente en el decenio del cincuenta en los ferrocarriles de Argentina, Brasil y México. Las importaciones de dichos países - unidas a las de Bolivia, Colombia, Chile, Uruguay y Perú - alcanzaron entonces a 2.000 locomotoras diesel. A partir de 1960, Argentina, Brasil y Chile efectuaron importantes compras adicionales (más de 500 locomotoras) y también, aunque en menor grado, México, Uruguay, Perú y Colombia. Con todo la utilización de estas locomotoras no alcanza en general - salvo el caso de México - "niveles adecuados de eficiencia", debido principalmente a que se han mantenido en lo fundamental los métodos de explotación con trenes de bajo tonelaje y aún los horarios que estaban en vigor mientras predominaba la tracción a vapor.

Los trenes de carga general transportan poca carga y siguen siendo lentos, ya que raramente sobrepasan velocidades comerciales de alrededor de 20 kilómetros por hora y 400 toneladas de carga por tren. Sobre la mitad del parque total de vagones de carga tenían en 1960 más de 40 años de servicio, es de tipo pesado e implica el empleo de la fuerza de tracción disponible en el arrastre de un peso muerto excesivo. En lo que respecta a los coches de pasajeros, "son en general viejos, incómodos y en gran parte de caja de madera, con los consiguientes riesgos para los usuarios".

Frente a esta situación, los principales ferrocarriles latinoamericanos han emprendido la adquisición de nuevos vagones y coches y el reacondicionamiento de un gran número de unidades existentes. La magnitud de tales necesidades de reposición queda bien reflejada en el hecho de que solamente los planes de compra de Argentina, Brasil y Chile prevén la adquisición de alrededor de 25.000 vagones de carga y 3.500 coches de pasajeros.

Por otra parte, en dichos países y en México existe una importante industria nacional de construcción de vagones "con baja participación de material importado y que, por lo general, dispone de capacidad ociosa debido a la discontinuidad e inseguridad de la demanda". Observa el Estudio de la CEPAL que los talleres

"constituyen, quizás, el punto más débil de los ferrocarriles latinoamericanos". A excepción de unos pocos en Brasil y México, no se dispone de instalaciones modernas y eficientes para la reparación de locomotoras diesel y, debido a dificultades financieras y cambiarias, las existencias de repuestos son insuficientes. Anota deficiencias similares a propósito de los sistemas de señalización y comunicaciones.

Vehículos automotores

El acelerado crecimiento del tráfico automotor de cargas y pasajeros fue sustentado por un aumento paralelo de la existencia de vehículos en circulación. Después del notable crecimiento del parque de vehículos automotores de América Latina desde la postguerra hasta 1960, el ritmo de incremento disminuyó en general marcadamente en el trienio más reciente (1960-63), aunque todavía se dan en varios países altas tasas de incremento.

El cuadro que sigue recoge las cifras de existencia de vehículos automotores en la fecha más reciente disponible y permite apreciar la magnitud de las flotas automotoras del Brasil, la Argentina y México, los tres países mayores del área; también es importante, sobre todo si se tiene en cuenta su menor superficie y población, la existencia de vehículos de Venezuela.

AMERICA LATINA: EXISTENCIA DE VEHICULOS MOTORIZADOS, 1963
(miles de unidades)

País	Automóviles	Autobuses	Vehículos de carga	Total
Argentina a/	623.8	15.6	513.0	1.152.4
Brasil	674.9	62.1	571.7	1.308.7
Colombia a/	108.0	22.5	78.2	208.7
Costa Rica	22.2	1.9	11.8	36.0
Chile	62.4	7.5	69.3	139.2
Ecuador	23.1	3.9	6.1	33.1
El Salvador a/	17.7	1.5	13.5	32.7
Guatemala a/	31.0	2.8	14.6	48.4
Honduras a/	5.8	1.4	4.4	11.6
México a/	548.2	26.1	327.9	902.2
Nicaragua a/	8.1	0.8	5.4	14.3
Panamá a/	20.2	1.8	8.7	30.7
Perú	105.4	9.0	70.5	184.9
Uruguay	98.0	2.6	74.0	174.6
Venezuela	325.2	7.9	128.5	461.6

Fuente: Estadísticas oficiales.
a/ 1962.

Ese rápido crecimiento del parque de vehículos automotores desde 1950 ha llevado a duplicar el coeficiente de motorización de los países latinoamericanos, que varían de 5.6 vehículos por mil habitantes en Honduras a 66.9 en el Uruguay. Pese a este progreso, el coeficiente latinoamericano de vehículos por cada mil habitantes (20.4), sigue siendo muy inferior al de otras áreas más desarrolladas como Estados Unidos y Canadá (400) Oceanía (214), Europa Occidental (100); pero es mayor al correspondiente a los países asiáticos y africanos, sobre todo si se toma en cuenta solamente el referente al parque de vehículos comerciales, es decir de camiones y autobuses, que en 1961 era de 8,2 para América Latina, en comparación con 2.8 y 2.5, respectivamente, para los países africanos y asiáticos.

El Estudio señala, sin embargo, que la expansión de las flotas automotoras latinoamericanas, se logró en muchos países "a costa de una prolongación excesiva del tiempo de servicio de los vehículos" lo cual, unido a otros factores desfavorables, explica el estado técnico "apenas regular" del equipo.

Por otra parte, se ha observado una tendencia a disminuir notoriamente la importación de vehículos, sea por dificultades de balance de pagos o por el desarrollo de una industria nacional de fabricación o montaje de vehículos. Argentina y el Brasil, han alcanzado ya un elevado contenido nacional en sus industrias respectivas. En la Argentina, aproximadamente el 60 por ciento del valor de la producción corresponde a material y obra de mano nacional; en el Brasil, alrededor del 80 por ciento del peso de la producción es agregado localmente. Esta favorable situación se ha logrado mediante inversiones considerables tanto en las fábricas de vehículos como en las industrias accesorias. En los demás países latinoamericanos que en mayor o menor grado han desarrollado la industria de automotores, se trata hasta ahora más bien de industrias de ensamblaje de vehículos, con incorporación de una proporción variable pero todavía pequeña de partes nacionales.

Las flotas mercantes

Los cambios experimentados recientemente por la capacidad de transporte de las flotas latinoamericanas han venido a reforzar las tendencias mostradas por su evolución a largo plazo. Entre 1949 y 1963, esa capacidad aumentó en cerca de 90 por ciento: de 2.655.000 toneladas a 5.006.000 toneladas de porte bruto, aunque disminuyó ligeramente su participación en el total mundial de tonelaje a flote (de 2.6 a 2.5 por ciento).

Durante ese período ocurrieron también cambios importantes en la composición de las flotas latinoamericanas, siguiendo una tendencia que se advierte en todo el mundo, al disminuir de 75 a 55 por ciento el tonelaje de porte bruto del total de los barcos de carga seca y aumentar de 25 a 45 por ciento el de los buques-tanque.

Tomando en cuenta las incorporaciones de nuevas unidades y las bajas por ventas, desguace o naufragio, las marinas mercantes de la región aumentaron en un 6 por ciento en 1963 (alrededor de 262.000 toneladas de porte bruto).

Las marinas latinoamericanas que más han crecido en 1963 han sido las de México, Brasil y Perú con 110.000 toneladas, 105.000 y 45.000 toneladas de porte bruto, respectivamente, que equivalen al 41, 7 y 24 por ciento de los tonelajes que poseían en 1962. En cambio, Argentina, y Uruguay disminuyeron sus disponibilidades en poco más de 1 por ciento; Chile aumentó su capacidad en 6 por ciento, Paraguay en 5 por ciento y las de otros países no experimentaron variaciones considerables.

Al 31 de diciembre de 1963, la flota de los diez países contaba con 5.006.000 toneladas de porte bruto distribuidas en 2.739.000 en buques de carga seca y 2.267.000 en buques-tanque. La edad media de las naves latinoamericanas era de 15 años, mientras el término medio mundial en esa misma fecha se calculaba en poco más de 11 años.

Los programas de desarrollo del transporte

El Estudio entra luego a examinar algunos aspectos económicos y financieros del transporte en América Latina.

En este sentido, destaca primero la importancia de los programas de desarrollo del transporte. Al respecto, el Estudio anota que la cuantía de los recursos que sistemáticamente vienen asignándose a la mantención y mejoramiento de los transportes, el lento período de maduración de estas inversiones, el carácter permanente de muchas de las obras que con este fin se construyen y su relación con los demás sectores de la economía, son factores que determinan la necesidad de aplicar el máximo de racionalidad en las decisiones de este sector.

Aunque esos esfuerzos de programación "no son nuevos en América Latina en relación con este sector, se han dado recientemente por lo menos dos circunstancias que están llamadas a acrecentar su eficacia". La primera se

relaciona con la decisión de realizar esfuerzos más amplios de planificación en el ámbito nacional, lo que permite ubicar los programas de desarrollo del transporte en un marco más dilatado que asegure su coherencia con los objetivos de desarrollo de los demás sectores de actividad económica. La segunda se refiere a que dentro del propio sector, a los esfuerzos parciales de programación en determinadas vías básicas se han añadido recientemente los encaminados a extender esa programación a las necesidades de reposición, modernizada y ampliación de equipos, a la par que se han venido incorporando criterios de programación conjunta de los distintos medios de transporte que tiendan a su mejor coordinación. Ello no obstante, el Estudio de la CEPAL hace notar que del examen de los programas actuales se pueden extraer las siguientes conclusiones generales:

- Son pocos los países que han elaborado planes globales de transportes integrados en los planes generales de la economía;
- el alcance y los criterios de política en materia de transporte aplicados en los distintos planes no son uniformes;
- no siempre se han creado o fortalecido los organismos ya existentes de programación de transporte, ni se ha prestado suficiente atención a la necesidad de reorganización y modernización administrativa y operativa de los sistemas de transporte;
- se ha prestado poca atención hasta ahora a las necesidades de transportes que podrán surgir como consecuencia de la integración económica regional;
- la formulación de los primeros programas de transporte ha producido la favorable consecuencia de estimular estudios e investigaciones básicas que no se había iniciado hasta la fecha.

Financiamiento externo

Desde el término de la segunda guerra mundial y hasta 1960 cuatro instituciones crediticias - el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y su filial la Asociación Internacional de Fomento, el BID y el Eximbank - concedieron 792 millones de dólares a América Latina para programas de transporte, correspondiendo 604 a préstamos con un período de amortización superior a 10 años. En el cuatrimestre 1960-63 dichas instituciones concedieron 557 millones adicionales (445 con plazos de amortización superiores a 10 años). Estos recursos se han destinado preferentemente a ferrocarriles y carreteras y, en proporción muy inferior, a puertos.

Sumas modestas se han invertido también en aviación civil y muy poco en la adquisición de vehículos automotores, mientras el transporte marítimo no ha gozado de créditos.

El Estudio de la CEPAL subraya que los préstamos concedidos con anterioridad a 1960 han sido utilizados en su casi totalidad; en cambio, de los préstamos concedidos en el período 1960-63 sólo se ha utilizado un 35 por ciento, proporción que se reduce a 25 por ciento en el caso de los créditos de largo plazo. Aunque los proyectos de infraestructura requieren en general largos períodos de ejecución, "esa situación pudiera reflejar cierta insuficiencia de la capacidad operativa de los países para aprovechar debida o rápidamente los créditos otorgados".

La situación financiera de los sistemas ferroviarios

Finalmente, el Estudio señala que desde hace tiempo la mayoría de los ferrocarriles latinoamericanos vienen registrando elevados déficit de explotación. Esta situación se ha agudizado en años recientes. El coeficiente de gastos sobre ingresos (coeficientes de explotación) actualmente alcanza valores de 125 para Colombia, México y Perú y supera los 200 para Argentina, Brasil, Chile y Uruguay. La magnitud y aumento persistente de estos déficit justificadamente "constituyen motivo de honda preocupación para los gobiernos latinoamericanos, pero pese a que el problema ha sido objeto de numerosos y valiosos estudios (incluidos los de varias misiones de consultores del Banco Internacional), "no ha sido posible lograr hasta ahora resultados positivos". Aparte de sus importantes aspectos internos relativos a la obsolescencia técnica y operativa y la baja productividad de los ferrocarriles, "constituye sin duda en América Latina un problema central de la política general de desarrollo y de coordinación de los transportes en su conjunto", afirma el Estudio en conclusión.

NOTA: El próximo número de "Noticias de la CEPAL" reseñará la evolución del sector energía en América Latina en el período 1960-1963.