

# notas sobre la economía y el desarrollo de américa latina



Preparadas por los Servicios Informativos de la CEPAL \* N° 20 - Jun. 16 - 1969

## *para noviembre programan reunión de alto nivel sobre aspectos sociales del desarrollo regional en latinoamérica*

Del 3 al 14 de noviembre próximos se efectuará en Santiago un Seminario de alto nivel técnico sobre los Aspectos Sociales del Desarrollo Regional, bajo los auspicios conjuntos de la CEPAL, el Instituto Latinoamericano de Planificación Económica y Social y la Oficina de Cooperación Técnica de las Naciones Unidas.

La reunión ha sido programada para atender el creciente interés de los gobiernos y los planificadores en torno a la "regionalización" y "localización" de los esfuerzos que ellos han venido realizando en un plano nacional, en materia de política y planificación del desarrollo.

Por tal motivo, el Seminario tratará de contribuir a aclarar las funciones que desempeñan las estructuras, los objetivos y estrategias sociales en los programas regionales en el ámbito latinoamericano. Asimismo, buscará establecer pautas para la formulación de políticas y estrategias destinadas a lograr un desarrollo integrado a nivel regional y local; y procurará llamar la atención de los gobiernos, funcionarios y técnicos latinoamericanos sobre los aspectos sociales del desarrollo regional y urbano.

- temas para el análisis -

Para los fines del Seminario, se considera que los aspectos sociales engloban el conjunto de problemas y procesos inherentes a la participación activa de la población en el logro y el disfrute de los beneficios del desarrollo. En consecuencia, las deliberaciones girarán en torno a tres temas principales:

- \* Contenido y alcances de los aspectos sociales del desarrollo regional;
- \* La experiencia latinoamericana en el manejo de los problemas y la política sociales en los programas de desarrollo regional; y,
- \* Los elementos de política y estrategia sociales que se requieren para el desarrollo regional.

- pasa a la última página -

## *indicadores demográficos, sociales y económicos*

Con el concurso de la División de Estadística de la CEPAL, en la página 3 de esta edición publicamos una versión actualizada con cifras de 1967, 1968 y 1969, del cuadro "Indicadores Demográficos, Sociales y Económicos", que apareció en el número 19 de "Notas". Por lo tanto, la nueva versión reemplaza la anterior.

## *política económica ferroviaria común para los países latinoamericanos acuerda ALAF*

América Latina constituye uno de los mayores territorios geográficos del mundo, con una superficie aproximada de 20 millones de kilómetros cuadrados. A su vez su configuración - dos triángulos con el Istmo de Panamá como nexo - aumenta el largo de los recorridos de un punto a otro de la región tanto por mar como por tierra. Por estas razones el desarrollo y la política de los transportes han sido preocupaciones permanentes de la CEPAL, ya que sólo mejorando los transportes es posible vencer los obstáculos impuestos por las enormes distancias.

En el pasado, la estructura y orientación de las redes ferroviarias tuvo que ajustarse generalmente a las necesidades de la exportación de materias primas y productos agrícolas básicos, o debió enlazar los polos de tipo comercial y los puertos con los centros de consumo interior. Por ello su trazado no siempre obedeció a planes de desarrollo de largo plazo o al propósito de enlace con otros sistemas nacionales.

A pesar de estas circunstancias, y del desarrollo de otros medios, los ferrocarriles continúan representando una pieza vital en los sistemas de transporte nacionales y regionales de América Latina.

Ejemplo claro al respecto lo ofrecen las cifras de 1967, en las que las redes ferroviarias, con una extensión de 129 mil kilómetros, constituían el 10.5 por ciento de la longitud total de los ferrocarriles del mundo. Además, su construcción ha significado un notable esfuerzo, y su funcionamiento eficiente constituye una herramienta indispensable para el progreso de la región.

Con el fin de que el transporte ferroviario desempeñe un papel más importante en las economías latinoamericanas, y para racionalizar y modernizar sus condiciones de explotación, la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) está empeñada en la tarea de promover una mayor colaboración entre las empresas ferroviarias de la región.

- continúa a la vuelta -

Dentro de esta tarea y con el concurso de la CEPAL y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo se realizó un Seminario sobre Estadísticas, Contabilidad y Costos de Empresas Ferroviarias, en septiembre de 1968. El Seminario recomendó, entre otras medidas, el establecimiento de un comité permanente que se encargue de estos aspectos, y solicitó a la CEPAL asesoría permanente para tal comité, que comenzó a funcionar en mayo de 1969.

Además, la ALAF está promoviendo la adopción de normas técnicas comunes por las empresas ferroviarias y un mayor tráfico entre los países que disponen de conexiones internacionales. Recientemente la Asociación acordó, en Buenos Aires, una Definición de Principios para establecer una política económica ferroviaria común en los países de América Latina. Esta definición, cuyos lineamientos fueron trazados en octubre pasado, durante la IV Asamblea de la ALAF, dice:

\* igualdad de tratamiento a los diferentes medios de transporte en cuanto a las cargas financieras que deben soportar \*

La igualdad de tratamiento a los diferentes medios de transporte en cuanto a las cargas financieras que deben soportar, deberá estar basada, entre otros, en los siguientes puntos:

a) Que el Estado recompense oportunamente al medio de transporte al cual le imponga obligaciones de Servicio Público, en cuanto éstas no sean rentables. En este aspecto, cabe citar:

- La obligación de efectuar algunos transportes a tarifas rebajadas, inferiores a las comerciales.
- La obligación de mantener servicios no rentables por requerirlo así el interés nacional u otras consideraciones de desarrollo regional.

b) Otorgar a los Ferrocarriles un grado de autonomía en su gestión, comparable al de los demás medios de transporte, especialmente en lo que se refiera a:

- Libertad de los Ferrocarriles para efectuar las reformas necesarias para su adaptación continua a la evolución del mercado de transportes. Si por razones de interés colectivo no es conveniente impulsar las reformas que están de acuerdo con el interés comercial de la Empresa, el Gobierno debería otorgarle a ésta la compensación que corresponda.
- Libertad para la fijación de tarifas, comparable a la que mantengan los demás medios de transporte. Si por consideraciones especiales de la economía de cada país, el estado estima conveniente imponerle un nivel más bajo, será necesario que los ferrocarriles y sus Gobiernos se pongan periódicamente de acuerdo sobre un nivel razonable de tarifas, con respecto al cual se calculará una compensación para la Empresa.

Será indispensable que este nivel razonable de tarifas tenga en cuenta la situación que afecte a los demás medios de transporte.

c) Implantación de un sistema homogéneo de imputación de los costos de infraestructura, en los diferentes medios de transporte, conforme a una metodología que deberá estudiarse entre los Organismos estatales y ferroviarios interesados, la que debe inspirarse, en el caso del transporte carretero, en el principio de que los vehículos más pesados y voluminosos deben contribuir en mucha mayor proporción que los más livianos y pequeños.

d) Igualdad de trato a los diferentes medios de transporte en materia de régimen tributario. Si las contribuciones por concepto de impuesto sobre los combustibles y lubricantes se consideran una contribución a los gastos de infraestructura de transporte, debería crearse un Fondo Nacional de Inversiones sobre esta materia, el que podría distribuirse de acuerdo a las prioridades fijadas por los Planes de Inversión del Sector Transporte elaborados dentro del marco de la Planificación Nacional.

\* formulación y aplicación de una reglamentación de los transportes \*

Es recomendable que los Gobiernos constituyan Organismos Ejecutivos, en que participen todos los sistemas de transporte, para el estudio y solución de los problemas de la coordinación de los distintos medios, iniciando su labor en forma urgente con la formulación y aplicación de una reglamentación mínima.

\* planificación de las inversiones sectoriales \*

A fin de evitar la dispersión de esfuerzos y recursos, es conveniente que los Gobiernos dediquen especial atención a la coordinación de las inversiones en los distintos medios de transporte, de modo que la asignación de fondos se efectúe de acuerdo con un Plan Integral de Transporte, que consulte las auténticas necesidades de los países en la materia.

\* modernización e integración de los ferrocarriles latinoamericanos \*

Puesto que los Ferrocarriles, a más de representar un importante patrimonio de las respectivas naciones, son un poderoso instrumento del desarrollo económico y social de los pueblos latinoamericanos, capaces de realizar determinados tráfic<sup>o</sup>s y servicios en óptimas condiciones técnicas y económicas, fácilmente incrementables con la adaptación y aplicación de las innovaciones que ofrece la técnica moderna, mediante inversiones mucho menores que sean requeridas por cualquier otro medio de transporte, es urgente que los Gobiernos se decidan a reestructurar y modernizar sus Empresas Ferroviarias sea por una colaboración directa o bien ayudándolas a obtener los créditos necesarios en igualdad de condiciones con los demás medios de transporte, facilitándoles - además - como aporte de capital, fondos para conservar el valor del activo.

Con el propósito de alcanzar la complementación de los Ferrocarriles latinoamericanos, es imprescindible que se prosiga con la construcción de las líneas ferroviarias que sean necesarias para la integración de las redes básicas de los países, o que unan dos o más naciones, procurando los recursos que correspondan.

Es necesario reconocer que el desarrollo de la industria de material ferroviario del área, está ligado estrechamente a los programas de modernización, los que, a su vez, dependen fundamentalmente de la sensibilidad de los Organismos Internacionales de crédito que, mediante préstamos a largo plazo e intereses reducidos, posibiliten tal desarrollo y tal modernización.

En consecuencia, la ALAF, reitera la necesidad de la intervención de los respectivos Gobiernos, y su posición de coadyuvar en una acción conjunta y mancomunada ante dichos Organismos de crédito, para el financiamiento de proyectos ferroviarios que contemplen los objetivos enunciados.

- concluye a la vuelta -

## indicadores demográficos, sociales y económicos

VERSION REVISADA Y ACTUALIZADA  
CON CIFRAS DE 1965, 1967, 1968 Y 1969

	Población a mitad del año 1969 (en miles)	Densidad de Población		Distribución de la población por edad en porcentajes a la fecha de los censos más recientes			Población: \$ en centros de veinte mil y más hab., a la fecha de los censos más recientes.	Tasa de crecimiento de la población			Esperanza de vida al nacer (en años)	EDUCACION				Tasa anual de crecimiento del producto global, 1966-1968	Ingresos tributarios del gobierno central como porcentaje del PIB (1967)	Porcentaje del gasto total del gobierno central en	
		Nacional por km <sup>2</sup> 1969	Rural (por 1000 hab.) 1969	0-14	15-64	65 y más		Total	Urbana	Rural		Matrícula total como porcentaje de la población (1965)	Tasa anual promedio de incremento de la matrícula total (1965)	Porcentaje de la matrícula en la enseñanza media y superior.	Educatión 1967			Salud 1967	
																			(1)
ARGENTINA	23.982	9	46	30.8	63.6	5.6	57.7	1.8	3.0	0.4	67	19.8	2.9	28.7	2.9	9.4	17.7	4.8	
BOLIVIA	4.546	4	-	39.6	56.1	4.3	19.6	-	-	-	44	17.8	9.4	15.8	5.1	8.4	31.3	3.1	
BRASIL	90.633	11	335	42.8	54.5	2.7	28.1	3.1	6.5	2.1	56	14.7	8.0	18.9	4.1	8.4	7.2	3.0	
COLOMBIA	21.407	19	443	46.6	50.4	3.0	36.2	3.2	7.0	1.7	60	17.9	9.5	17.3	4.6	8.5	15.9	5.2	
COSTA RICA	1.731	34	632	47.7	49.1	3.2	24.0	4.0	4.5	3.8	66	22.7	9.0	15.7	6.4	10.6	29.8	10.1	
CUBA	8.179	71	-	36.3	59.4	4.3	42.8	2.1	3.7	1.3	66	20.8	8.2	15.2	-	-	-	-	
CHILE	9.559	13	216	39.6	56.1	4.3	54.7	2.8	5.9	-0.2	59	19.9	4.4	19.9	5.4	20.0	20.1	2.0	
ECUADOR	5.829	21	620	45.0	51.8	3.2	25.9	3.0	6.6	2.0	54	17.2	6.4	13.2	4.3	8.9	17.4	3.3	
EL SALVADOR	3.326	155	1.673	44.8	52.0	3.2	17.7	2.8	5.8	2.3	52	15.8	7.6	13.2	6.5	9.6	25.2	13.1	
GUATEMALA	5.034	46	1.442	46.0	51.2	2.8	15.5	3.1	5.6	2.7	47	10.5	9.2	11.8	5.2	7.2	13.5	8.2	
HAITI	5.095	184	-	38.0	58.0	4.0	5.1	-	-	-	45	6.5	3.7	9.8	1.3	5.3	12.6	12.0	
HONDURAS	2.496	22	410	47.8	49.7	2.5	11.6	3.0	8.1	2.5	49	14.5	12.0	8.4	5.5	10.0	20.2	8.5	
MEXICO	48.995	25	185	44.4	52.2	3.4	29.6	3.1	5.2	2.3	60	19.4	8.6	12.7	6.3	6.8	25.3	6.3	
NICARAGUA	1.960	15	558	48.2	48.9	2.9	23.0	2.6	5.9	1.9	49	15.4	9.9	11.0	7.6	9.7	19.4	5.3	
PANAMA	1.361	18	489	43.2	53.2	3.6	33.1	2.9	4.5	2.3	61	20.7	5.6	23.8	8.4	11.2	28.3	15.7	
PARACUAY	2.336	6	118	45.9	50.2	3.9	15.9	2.7	2.8	2.6	58	20.5	3.8	10.8	3.6	9.4	15.1	4.3	
PERU	13.171	10	314	43.3	52.9	3.8	28.0	2.2	5.7	1.3	54	18.8	8.1	18.4	6.4	12.4	29.9	5.2	
REP. DOMINICANA	4.200	87	1.480	47.3	49.7	3.0	18.7	3.6	9.1	2.7	52	16.1	2.7	9.9	2.8	14.4	14.0	7.8	
URUGUAY	2.854	16	47	28.0	64.2	7.8	61.3	1.7	3.0	0.6	71	18.6	2.9	26.9	1.1	12.0	23.3	-	
VENEZUELA	10.401	11	153	45.7	51.7	2.6	47.3	3.7	7.3	1.4	60	19.7	14.9	18.5	5.1	13.2	14.0	8.8	
BARBADOS	267	621	-	38.3	55.3	6.4	-	-	-	-	65	-	-	-	-	-	-	-	
GUYANA	734	3	-	46.2	50.4	3.4	-	-	-	-	61	-	-	-	-	-	-	-	
JAMAICA	1.816	166	-	41.3	54.4	4.3	24.8	1.5	4.1	0.9	65	18.6	4.3	8.9	-	-	-	-	
TRINIDAD Y TOBAGO	1.095	214	-	42.4	53.5	4.1	-	-	-	-	64	-	3.5	9.5	-	13.3	17.8	8.7	

FUENTES: Columnas (1), (2) y (11): Boletín Estadístico de América Latina, IV.1 y VI.1. Columnas (3), (16), (17) y (18): "Progreso socio-económico de América Latina", 1966 y 1968. Columnas (4), (5) y (6): Demographic Yearbook 1955 y 1967; Archivo para el Anuario Demográfico 1968. Publicaciones de censos nacionales. Columnas (7), (8), (9) y (10): Cálculos y estimaciones de CEPAL. Columnas (12), (13) y (14): UNESCO/MINDECAI/6. Columna (15): Estudio Económico de América Latina, 1968.

NOTAS: Columna (7): Argentina, Brasil, Chile, México, Panamá, República Dominicana y el Caribe, 1950; Bolivia y Haití, 1950; Colombia y Guatemala, 1964; Costa Rica, Cuba, Nicaragua y Uruguay, 1963; Ecuador y Paraguay, 1962; El Salvador, Honduras, Perú y Venezuela, 1961.

Columna (11): Datos referentes al período 1960-65, con las siguientes excepciones: Colombia y Nicaragua, 1964; Costa Rica, Cuba y Uruguay, 1963-68; Ecuador, 1965; El Salvador, 1961-66; Venezuela, 1961-68; y el Caribe, 1959-61.

Columnas (17) y (18): Haití, 1967-1968; Colombia y El Salvador: cifras provisionales; Ecuador: columna (18) cifra provisional; México: datos presupuestales; Panamá: el dato de salud incluye trabajo y provisión social.



NACIONES UNIDAS

Notas sobre la Economía y el  
Desarrollo de América Latina

Preparadas por los Servicios  
Informativos de la CEPAL.  
Casilla 179-D. Santiago, Chile

\* tarificación coordi-  
nada del sector \*

Una vez que se hayan tomado las medidas de coordinación que se proponen, es recomendable que los Gobiernos mantengan una supervisión tarifaria de los diferentes medios de transporte, con el objeto de lograr, en esta materia, una adecuada coordinación de modo que las tarifas reflejen los costos al nivel de la colectividad y permitan, a través de la libre elección del usuario, el mejor aprovechamiento de los recursos nacionales.

\* participación ferroviaria en los  
eventos internacionales de transporte \*

Es altamente recomendable que los Gobiernos incluyan en las respectivas delegaciones que concurran a las reuniones que efectúen los Organismos Internacionales sobre problemas vinculados con el transporte terrestre a funcionarios técnicos ferroviarios en actividad que pertenezcan a las Empresas Asociadas, con el objeto de que se contemplen en la elaboración de los convenios internacionales los intereses del transporte ferroviario como elemento determinante del desarrollo de las Naciones Latino-Americanas.

\* apoyo gubernamental a la solución  
de los problemas ferroviarios \*

Es necesario que las Naciones Latino Americanas, cuyas Empresas ferroviarias integran ALAF, manifiesten públicamente su adhesión a la presente Definición de Principios a fin de que éstos se traduzcan en realizaciones concretas para alcanzar las condiciones de equidad que mejoren positivamente la situación de competencia e. que se desenvuelven nuestros Ferrocarriles.

La adhesión firme y solemne de las Naciones Latino Americanas a esta Declaración de Principios provocará significativos beneficios a las comunidades y a las Empresas Ferroviarias, las que, como consecuencia de la aplicación integral de todas las medidas propuestas estarán en condiciones de lograr su autonomía económica, teniendo así la posibilidad de elaborar planes de complementación, reestructuración y modernización y obtener los medios para su realización.

Así se habrá dado el primer paso en el camino de la integración del transporte ferroviario latinoamericano, en beneficio particular y general de las economías del área, objetivo que ALAF viene propugnando desde su fundación con renovada esperanza.

Las Empresas Ferroviarias asociadas a ALAF deberán preocuparse por la difusión y explicación de los alcances de la presente Definición de Principios, para lograr el apoyo de sus respectivos países.

- viene de la primera página -

Entre los elementos que se requieren para el desarrollo regional se estudiarán, entre otros: los que se refieren a la orientación de los asentamientos humanos y la política demográfica; los que tratan sobre reforma agraria y colonización interna; los que conciernen a la absorción sistemática de la mano de obra local; y los que se relacionan con la elevación progresiva de los niveles de vida y la participación popular.

- participantes -

A fin de entablar un diálogo eficaz entre planificadores, economistas y sociólogos, y estimular la preparación y difusión de nuevos estudios y documentos al respecto, se invitará, en calidad de participantes, a funcionarios de alto nivel técnico de organismos de varios de los países latinoamericanos, que se han especializado en la materia. Preferencialmente, los funcionarios que tengan a su cargo el desarrollo regional en los organismos nacionales de planificación, los directores de planificación o de estudios sociales de las corporaciones y proyectos regionales de fomento, y los profesores de centros académicos de investigación en desarrollo regional.

También se invitará al Seminario a funcionarios de los organismos de cooperación internacional y del sistema de Naciones Unidas, que estén vinculados a esos temas. De modo que la reunión permita un intercambio constructivo entre los gobiernos y las instituciones especializadas, tanto de las experiencias latinoamericanas en la materia como de los nuevos programas iniciados en el campo del desarrollo regional y local por Naciones Unidas, y en particular por la CEPAL, que interpretando el deseo expresado de varios gobiernos de la región, incluyó esos temas dentro de su programa de trabajo para el Segundo Decenio del Desarrollo. Inclusión que obedece no sólo al interés específico y a las repercusiones de esos programas, sino al creciente volumen de propósitos y proyectos multinacionales de integración económica. Como los relativos a Centroamérica, al Caribe y a la Cuenca del Plata, e incluso ciertos programas fronterizos, que por su naturaleza y alcance requieren el tratamiento "regionalizado" o "localizado", cuyos conceptos y técnicas difieren de los que se emplean en la escala global.