NACIONES UNIDAS

CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL

Distr.
LIMITADA

E/CEPAL/L.263
6 de septiembre de 1982

ORIGINAL: ESPAÑOL

C E P A L

Comisión Económica para América Latina

Convenio IPEA/CEPAL
Proyecto Cooperación Económica y Complementación Industrial Latinoamericana: Brasil-Grupo Andino

EL TRANSPORTE DE CARGA ENTRE BRASIL Y LOS PAISES DEL GRUPO ANDINO

VOLUMEN I

Este documento fue preparado por la Oficina de la CEPAL en Brasilia y la División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL, conjuntamente con el Instituto de Planeamiento Económico y Social (IPEA) y la Empresa Brasileña de Planeamiento de Transporte (GEIPOT), ambos del Gobierno de Brasil.

82-8-1527

INDICE

/IX. OFERTA

Página

/INTRODUCCION

I. INTRODUCCION

El presente estudio forma parte del Proyecto de Cooperación Económica y Complementación Industrial Latinoamericana: Brasil-Grupo Andino, emprendido en el marco del Programa de Trabajo del Convenio IPEA-CEPAL.1/

Dicho Proyecto, cuyas entidades ejecutoras son la Superintendencia de IPLAN (Instituto de Planejamento) y la Oficina de CEPAL en Brasil, comprende los análisis necesarios para identificar las posibilidades y modalidades de cooperación que sirvan de base a la adopción de medidas tendientes a incrementar las relaciones económicas entre Brasil y el Grupo Andino.

El vasto material preparado al efecto está contenido en los documentos E/CEPAL /BRAS/IN.1 e IN.2, El nuevo proteccionismo de los países desarrollados y sus efectos sobre las exportaciones brasileñas y E/CEPAL/BRAS/IN.3, Las posibilidades de cooperación económica y complementación industrial de Brasil con el Grupo Andino, que consta de 19 anexos, en los cuales se trata en detalle la situación y perspectivas de dicha acción en los más diversos sectores.

Si bien los citados documentos comprenden un análisis integral de la materia en los aspectos económico e industrial, no se consideró inicialmente el rubro transporte en los términos de referencia, por lo que IPLAN y CEPAL juzgaron conveniente realizar un estudio paralelo del transporte para complementar los objetivos básicos del estudio de fondo.

Al disponer la preparación de este estudio se tuvo en cuenta la interdependencia esencial entre comercio y transporte, ya que sin transporte no hay comercio y sin intercambio comercial el transporte no tiene razón de ser.

En efecto, según el Profesor Stanley G. Sturmey "Como el comercio no puede realizarse sin la provisión de medios de transporte, está claro que el suministro de transporte internacional eficiente a precio razonable es un elemento esencial del proceso de desarrollo. Los servicios de transporte tienen una relación dual con el comercio. Por una parte, ellos sirven al comercio; esto es, el transporte se presenta en respuesta a una necesidad de comercio determinado. Pero tal vez más propiamente los servicios de transporte promueven el comercio. Históricamente, las secuencias en que se ha suministrado transporte y se ha desarrollado el comercio son mucho más importantes que los casos en que existe la posibilidad de comercio y se provee transporte para servirla."2/

Por otra parte, no hay duda que los servicios de transporte impulsan el desarrollo económico y social de la región a la cual sirven y contribuyen en forma determinante a la integración del territorio nacional y con los países vecinos.

Dada, pues, la importancia fundamental del transporte para la cooperación económica y la complementación industrial entre Brasil y los países del Grupo Andino, se preparó este documento, destinado a analizar las condiciones en que se transporta el intercambio comercial en la actualidad y las posibilidades de afrontar su expansión en el futuro cercano.

El análisis se centró en las consideraciones sobre la utilización del transporte internacional de carga desde la perspectiva del usuario actual y potencial de los servicios en el corto plazo. Este documento se completa con 7 anexos que se incluyen en el Volumen II.

1/ IPEA - Instituto de Planejamento Económico y Social, órgano del Gobierno de Brasil.

2/ S.G. Sturmey, The role of maritime transport in economic development. UNCTAD, Ginebra, 1976.

/En la

En la investigación se otorgó prioridad a las rutas marítimas y a los trayectos terrestres y aéreos que en realidad se emplean, sin perjuicio de presentar también algunos antecedentes sobre las opciones de transporte vial y fluvial que podrían emplearse en el futuro.

En el capítulo II se presenta un resumen del trabajo y las sugerencias que ha merecido su análisis. La conclusión más importante del estudio es que en la actualidad el total del intercambio comercial entre Brasil y el Grupo Andino -con la lógica excepción de Bolivia- se transporta por vía marítima y es difícil que esta situación pueda cambiar sustancialmente en el futuro próximo, dadas las condiciones geográficas y económicas prevalecientes y las ventajas comparativas de la vía marítima frente a los demás medios para el tipo de cargas que se comercian. De ahí la necesidad de dar prioridad a las medidas que tiendan a mejorar el transporte marítimo, sobre todo en materia de operación portuaria y de facilitación de la documentación y de las tramitaciones, aspectos en los cuales sería posible adoptar acciones que aumenten la eficiencia y reduzcan los costos.

Cabe destacar y agradecer la valiosa cooperación recibida de la Junta del Acuerdo de Cartagena y de la Superintendencia Nacional de Marina Mercante del Brasil (SUNAMAM), así como de la Cámara Marítima de Chile, de la Asociación Nacional de Armadores del Ecuador, del Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte (CUTMA), de la Asociación de Armadores de Venezuela, de la Empresa Portuaria de Chile, de la Empresa Puertos de Colombia, de la Autoridad Portuaria de Guayaquil y de la Empresa Nacional de Puertos del Perú. A la vez, se deja constancia del reconocimiento a la importante colaboración prestada a la realización de este trabajo por diversas empresas marítimas y agencias navieras y en especial, Ultramar Agencias Marítimas, de Chile, Pacor Aeromar Ltda., de Bolivia, Consorcio Naviero Peruano, del Perú, Remar y Navemar, del Ecuador, Despachos Becoblohm y H.J. Boulton & Co., de Venezuela, y las empresas de transporte terrestre Di Gregorio y Coral, de Brasil, y Cordicargas, de Perú y Colombia.

/II. RESUMEN

II. RESUMEN Y SUGERENCIAS

1. Resumen

El análisis coordinado de los estudios realizados, tanto en materia de transporte marítimo como de transporte terrestre, fluvial y aéreo, se puede resumir como se indica a continuación.

a) Aspectos de carácter general

i) En el capítulo III, Intercambio comercial, se muestra que el transporte de carga recíproco se realiza casi exclusivamente por vía marítima -con la excepción lógica del caso de Bolivia, dada su mediterraneidad. Esta situación no sufrirá variaciones de importancia durante mucho tiempo, debido a los factores geopolíticos del área: su posición geográfica, la ubicación de los principales centros poblados, mayoritariamente a orillas del océano, las enormes distancias que los separan entre sí y la oferta de transporte, además de las ventajas comparativas del transporte marítimo sobre los otros medios en relación con el tipo de carga que prevalece en el intercambio recíproco;

ii) se ha comprobado un notable desequilibrio de tráficos, con un promedio total de 617 mil toneladas de exportación y 2 356 mil de importación en el trienio 1978-1980, tomando Brasil como país de origen y destino, pero si se deja a un lado los combustibles líquidos -que en promedio bordean los 2 millones de toneladas anuales en el período- resulta que el desbalance en materia de transporte de carga general y graneles sólidos se produce en sentido contrario: 617 mil toneladas de exportación y unas 300 mil de importación;

iii) los productos que Brasil exporta a los mercados andinos son primordialmente manufacturados y semimanufacturados: planchas, tubos y perfiles de fierro o acero, automóviles y partes y piezas de automóviles, y máquinas y aparatos mecánicos y eléctricos. En cambio, las importaciones brasileñas están compuestas mayoritariamente de materias primas y en particular de petróleo y sus derivados desde Venezuela, cobre y zinc del Perú, cemento y ocasionalmente carbón de Colombia y sólo pescado preparado, en pequeño volumen, del Ecuador;

iv) el intercambio comercial con Ecuador es muy reducido en ambos sentidos, y asimismo son muy escasas las exportaciones del Brasil al Perú y las importaciones brasileñas de productos colombianos;

v) en el último trienio se advierte un notorio descenso del comercio recíproco entre Brasil con Colombia, Ecuador y Perú y un incremento en las compras brasileñas de combustibles líquidos venezolanos;

vi) existe inestabilidad en el intercambio comercial, manifestada en grandes variaciones en el flujo de las exportaciones e importaciones de un año a otro;

vii) se ha detectado una serie de productos brasileños cuyo intercambio con países andinos podría incrementarse significativamente con gran beneficio para las partes, ya que las condiciones de competencia con los precios de los actuales países proveedores son altamente favorables a Brasil, según se detalla en los cuadros 6 al 10;

viii) el tráfico de contenedores entre Brasil y el Grupo Andino es insignificante, alcanzando a menos del uno por ciento del volumen del intercambio total, a pesar de haber más de un 7% de carga contenerizable (más del 53% en el caso de las exportaciones brasileñas y un 2% de las importaciones); si se toman dichos porcentajes solamente sobre la carga general, las posibilidades de contenerización, según las cifras de 1980, son extraordinarias: 80% en el tráfico Brasil/Grupo Andino y 91% en sentido contrario;

/ix) no

ix) no existen disposiciones legales ni reglamentarias que faciliten el aprovechamiento de esta nueva tecnología en el transporte entre los países en estudio;

x) se carece de empresas de transporte multimodal que atiendan el tráfico recíproco, cuya existencia sería muy útil para coordinar las operaciones entre los diversos medios y facilitar el intercambio comercial;

xi) según se señala en el capítulo VIII, opciones de transporte, no existen sino dos rutas terrestres en las cuales hay actualmente algún tráfico de intercambio entre Brasil y el Grupo Andino: la vía férrea entre Corumbá y Santa Cruz de la Sierra, en la frontera brasileño-boliviana, que conecta por carretera con Cochabamba y La Paz y que es la única que realmente se utiliza, prolongando su movimiento ocasionalmente hasta Lima, y la carretera entre Santa Elena de Guairén y Boa Vista, en la frontera brasileño-venezolana; de ahí que en este estudio se optó por analizar las alternativas de transporte marítimo y solamente las opciones terrestres en las rutas Brasil-Bolivia-Perú y Brasil-Venezuela, por considerarse que tendría poco sentido práctico un análisis detallado de las demás opciones terrestres;

xii) sin embargo, en el anexo 3, Transporte terrestre: descripción de las rutas potenciales, se dan a conocer las características de las demás rutas de transporte ferroviario, carretero y fluvial que eventualmente se podrían habilitar en el futuro para el intercambio recíproco entre Brasil y el Grupo Andino;

xiii) el capítulo X, Aspectos institucionales, se refiere a la legislación vigente de fomento y protección de las marinas mercantes nacionales y a los convenios de transporte marítimo y transporte fluvial, así como a los acuerdos bilaterales de transporte aéreo y a los convenios de libre tránsito;

xiv) el único acuerdo sobre transporte marítimo entre Brasil y los países del Grupo Andino es el Convenio de transporte marítimo con Perú el que se ha incluido en el anexo 6, Convenios bilaterales de transporte, así como el Convenio del mismo tipo entre Brasil y Chile por su incidencia en el tráfico con Bolivia a través de los puertos chilenos de tránsito;

xv) en el transporte fluvial existe un convenio entre Brasil y Perú y un acuerdo entre ambas naciones sobre utilización de estaciones de radiocomunicación costeras y de naves en el Amazonas, así como un protocolo preliminar sobre navegación permanente de los ríos bolivianos y brasileños del sistema fluvial amazónico;

xvi) no hay convenios sobre transporte terrestre entre Brasil y los países del Grupo Andino; en cambio, los países andinos cuentan con la Decisión 56 de la Junta del Acuerdo de Cartagena que regula el tráfico por carretera entre sus Partes Contratantes aunque su aplicación todavía no está debidamente perfeccionada; tampoco los países considerados en el estudio cuentan con un régimen de tránsito aduanero común al estilo del Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR), para la solución de los problemas que se presentan al transporte terrestre, en las fronteras y en el cruce de terceros países, llegándose en algunos casos a la práctica de transbordar las mercancías en las fronteras;

xvii) Brasil tiene suscrito convenio de libre tránsito solamente con Bolivia, entre los países andinos; en el citado anexo se transcriben también los convenios de libre tránsito vigentes entre Bolivia y Chile y Bolivia y Perú, por lo que atañe al tráfico entre Brasil y Bolivia a través de los puertos de tránsito chilenos y peruanos;

xviii) todos los medios de transporte presentan problemas institucionales, como el exceso de tramitaciones y de documentación que se exigen a los vehículos y a las cargas y los controles aduaneros, policiales y administrativos que demoran y encarecen las operaciones; en Bolivia, Colombia y Ecuador todavía se exige el

/cumplimiento de

cumplimiento de formalidades consulares para el transporte y el comercio exterior, salvo para el transporte aéreo, que ha logrado liberarse de esta rémora burocrática; los problemas citados se ven agravados con la deficiencia de los servicios postales.

b) Transporte marítimo

i) Como se expresó en el punto a) del presente capítulo, este estudio ha puesto de manifiesto la prevalencia del transporte marítimo en el intercambio comercial entre Brasil y los países del Grupo Andino, en proporción del 99.9%, con excepción del intercambio Brasil-Bolivia;

ii) los servicios marítimos recíprocos en la región, entre Brasil y el Grupo Andino se diferencian según se prestan por el Atlántico o por el Pacífico. En el primer caso, dos líneas brasileñas -Lloyd Brasileiro y Lineas Brasileiras (Libra)- y dos venezolanas -Ven-Caribe y Naviera Mercante (Navimerca)- cubren regularmente el tráfico entre puertos brasileños y venezolanos, el que también es servido por dos líneas argentinas -Bottachi y ELMA- y dos extrazonales -Westfal-Larsen de Canadá y Delta Lines de Estados Unidos; en cambio, los puertos colombianos del Atlántico son atendidos solamente por la línea colombiana Agromar. En el Pacífico, la ruta Brasil-Bolivia (a través de los puertos chilenos de tránsito de Antofagasta y Arica) está servida por una empresa brasileña -Lloyd-Libra Navegaçao (Lolisa)- y por dos chilenas -Transmares e Interoceánica- en tanto que con los puertos peruanos trafica Lolisa junto con las líneas peruanas Cía. Peruana de Vapores y Consorcio Naviero Peruano y la canadiense Westfal-Larsen; en el servicio al Ecuador no se cuenta actualmente con ninguna línea brasileña y estaría siendo atendido solamente por la línea colombiana Agromar, aunque está vigente una resolución del mes de setiembre de 1981 del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos del Ecuador que reserva para los buques de bandera nacional el 100% de la carga de importación desde Brasil; Transnave, la línea estatal ecuatoriana, estaría en tratativas con la colombiana Agromar y la peruana Consorcio Naviero Peruano para establecer un servicio conjunto entre Brasil y Ecuador, Colombia y Perú; finalmente, el puerto colombiano de Buenaventura está unido en este momento con puertos brasileños solamente a través de los servicios de Agromar, aunque en principio participarían en ellos Transnave y Consorcio Peruano de Vapores; además, la canadiense Westfal-Larsen seguía actuando en el tráfico con Buenaventura y Guayaquil hasta enero de 1982;

iii) en resumen, la oferta de transporte marítimo es adecuada a las necesidades del intercambio en capacidad, velocidad y edad de las naves en el caso de Venezuela y aun podría decirse que hay exceso de naves y lo mismo se aplicaría a los puertos chilenos de tránsito a Bolivia y en menor medida, al Perú; por el contrario, los puertos colombianos del Atlántico y del Pacífico dependen para su comercio con Brasil única y exclusivamente de una empresa naviera colombiana y los ecuatorianos están en un período de transición, debido a razones de política naviera en ese país;

iv) en todo caso, la irregularidad del intercambio recíproco no permite una adecuada programación de los tráficos, de modo que se produce carencia de coordinación en los zarpes y largos intervalos entre una recalada y otra en el mismo puerto;

v) por la misma razón, la productividad de los buques no alcanza los niveles que sería de desear, ya que llega apenas al 51% de la capacidad de transporte, en el caso de cuatro buques brasileños analizado por el estudio IPLAN-GEIPOT;

vi) al comparar los fletes para determinados productos entre 1975 y 1979, se ha observado su tendencia al alza y algunos aumentos difíciles de explicar, de 120% y 220%, y se ha detectado diferencias considerables en los fletes de un mismo producto para diversos países;

/vii) todos

vii) todos los países considerados en el estudio mantienen disposiciones de protección y fomento de sus marinas mercantes, las que se transcriben en el anexo respectivo, que dicen relación principalmente con la reserva de una cuota sustancial de sus importaciones y exportaciones para las naves de su bandera, pero la aplicación de dicha política varía considerablemente;

viii) la participación de las banderas nacionales en los tráficos del área ha experimentado un notable cambio en los últimos cinco años, en desmedro de la marina mercante brasileña; en 1975, el porcentaje de carga transportada entre Brasil y el Grupo Andino por los buques brasileños fue de 64% en sus exportaciones y 96.8% en las importaciones, proporciones que en 1980 habían bajado a 23.4% y 62.9% respectivamente. En cambio, las alícuotas partes en el tráfico mutuo de los países andinos -con excepción de Bolivia y Ecuador que no han participado en ese transporte- han crecido notablemente en sus importaciones; así, en el período 1975-1980, los porcentajes han subido en la siguiente forma para la bandera nacional de importación: exportación de Brasil a Colombia: de 13.3% a 38.6%; de Brasil al Perú, de 11.3% a 18.8% y de Brasil a Venezuela, de 8.1% a 11.6%; todas estas cifras se refieren a porcentajes de carga y son ligeramente inferiores en lo que respecta a fletes devengados;

ix) a pesar de este considerable incremento en la participación andina en su transporte con el Brasil, todavía queda un amplio margen para aumentarla en algunos tráficos, como en el de las exportaciones brasileñas a Colombia, en que durante 1980 los buques de otras banderas tuvieron una participación de 42.1%, al Ecuador de un 51% (17.7% en naves ALADI) y a Venezuela de 77% (11.5% en barcos de ALADI). En cambio, en las importaciones brasileñas desde el Grupo Andino, Colombia participó en 99.9% durante 1980 y Perú y Brasil compartieron el transporte equitativamente (48.2% para naves brasileñas y 51.8% para buques peruanos), de modo que no hubo cabida para barcos extraños;

x) en el cuadro 31 se puede observar que las distancias entre los puertos brasileños y andinos es en general muy grande, lo que hace más notoria la circunstancia que algunas naves recalen en puertos muy cercanos entre sí; se dan a conocer en detalle, en el anexo correspondiente, las características físicas y la infraestructura básica de los puertos principales del intercambio entre Brasil y el Grupo Andino, sus aspectos operacionales, las tarifas portuarias, el movimiento general de carga de importación, exportación y tránsito y la movilización de contenedores durante los años 1978 a 1980, el tráfico de intercambio recíproco en el mismo período, con indicación de los productos más importantes, y los servicios marítimos relacionados con el tráfico en estudio, así como los problemas portuarios que los afectan;

xi) entre los problemas que se presentan en los puertos del Grupo Andino se destacan los que se refieren a la poca productividad en las faenas, debido principalmente a aspectos laborales (trabajo lento, incumplimiento de horarios, personal innecesario, indisciplina en general en ciertos casos), a las demoras aduaneras en la nacionalización y despacho de las mercaderías de importación, a la falta de legislación para la atención de los contenedores y en algunos puertos, a la proliferación de robos y hurtos en los recintos, al exceso de papeleo y tramitaciones y a la insuficiencia de equipo y espacio para el movimiento de carga unitarizada;

xii) según el estudio de transporte IPLAN-GEIPOT, se ha detectado problemas relacionados con la dificultad para obtener waivers, es decir, autorización para transportar carga en naves de bandera diferente a la exigida en algunos países, lo que obliga a transportar la carga a través de los armadores que forman parte de los acuerdos en determinadas rutas, con la consiguiente disminución en la oferta de buques y aumento de los fletes;

/xiii) finalmente,

xiii) finalmente, se destaca el exceso de papeleo y tramitaciones que agobia al transporte marítimo y las exigencias consulares que entraban y encarecen el empleo de naves; en el anexo respectivo se incluye la parte que corresponde a los países en estudio del Manual de documentación naviera para los puertos de América Latina (E/CEPAL/1060), preparado por el Programa de Transporte OEA-CEPAL, destinado a promover la simplificación y uniformidad de los formularios que se exigen para la recepción y despacho de naves y a estimular la eliminación de la intervención consular en los actos de comercio y transporte marítimo.

c) Transporte terrestre

i) En la actualidad existen sólo dos uniones terrestres de importancia entre Brasil y los países del Grupo Andino: la vía férrea entre Corumbá y Santa Cruz de la Sierra, en la frontera brasileño-boliviana, que se prolonga por carretera hasta Lima, y la carretera entre Santa Elena de Guairén y Boa Vista, en la frontera brasileño-venezolana;

ii) también existe una unión entre Brasil y Bolivia en las ciudades de Guajará Mirim y Guayaramerín, pero como esta última se encuentra desconectada del resto de la infraestructura boliviana, el comercio que se moviliza a través de esta vía es muy pequeño y sólo tiene carácter fronterizo;

iii) en una entrevista realizada en julio de 1981 entre los Presidentes de la República Federativa del Brasil y la República del Perú, se acordó unir la infraestructura vial de ambos países directamente entre las localidades de Assis en Brasi e Iñapari, con el compromiso que las obras estarían en servicio en el año 1984;

iv) a pesar del esfuerzo que se ha hecho, aún no se ha logrado concretar un convenio de transporte terrestre entre Brasil y Venezuela, donde existe una demanda potencial dada por la proximidad de centros importantes como Caracas y Manaus y se cuenta con empresas dispuestas a prestar esos servicios y con gran parte de la infraestructura ya construida y en buen estado de conservación;

v) con el fin de simplificar el análisis se establecieron las distancias entre Sao Paulo, principal centro industrial brasileño, y las ciudades más importantes de los países andinos y se pudo comprobar que las separan miles de kilómetros (entre 9 215 y 10 000 de Sao Paulo a Quito, según las rutas), lo que conspira contra el empleo del transporte terrestre;

vi) se examinaron las cinco rutas señaladas en los términos de referencia del estudio, con diferentes opciones dentro de cada una de ellas; se llama la atención al hecho que entre los países del Grupo Andino -a pesar de la Decisión 56 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena sobre transporte por carretera- en algunos casos todavía debe hacerse transbordo entre camiones en las fronteras, lo que dificulta y encarece las operaciones internacionales;

vii) en la ruta 1 -que une Sao Paulo con Lima a través de Bolivia- se destaca el hecho que es la única donde se realiza transporte terrestre internacional propiamente tal, hasta el Perú; los aspectos más críticos en esta ruta son la dependencia de un solo medio, el ferroviario, en el cual hay déficit de capacidad, entre Campo Grande y Santa Cruz de la Sierra, y el deficiente estado de la infraestructura vial;

vii) la ruta 2 -que describe la unión por carretera entre Brasil y Venezuela, así como su prolongación hasta Bogotá, Colombia- se caracteriza por la circunstancia que, aunque existe una infraestructura suficiente, no se presta servicios de transporte a través de ella; a pesar de disponerse de varias opciones en los tramos Sao Paulo-Manaus y Ciudad Guayana-Bogotá, sólo hay una carretera entre Manaus y Ciudad Guayana, con serias limitaciones por falta de puentes en el tramo brasileño;

/viii) la

viii) la descripción de la ruta 3 -que es mayoritariamente fluvial- y 4 -por carretera- entre Brasil y Perú, así como la ruta 5 que representa la unión entre Brasil y Colombia a través del río Amazonas, se presenta en el anexo 3, Transporte terrestre: Descripción de rutas potenciales, por considerarse que vale la pena, en este estudio pionero, conservar los antecedentes recogidos sobre dichas opciones de transporte, aun cuando se reconoce que sus posibilidades tangibles de concretarse en realidad corresponden al largo plazo.

d) Transporte fluvial

i) Las conexiones fluviales entre Brasil y los países del Grupo Andino son muchísimas pero el uso que se hace de ellas es completamente marginal. En este estudio se ha descrito con mayor detención dos vías, según ya se indicó: la de Manaus-Iquitos, en el lado oriental del Perú, y la de Manaus-Puerto Asís, en el lado oriental de Colombia;

ii) las vías fluviales en esta área se encuentran, por lo general, muy apartadas de los centros de emisión y recepción de cargas, lo que obligaría a los usuarios a efectuar largos recorridos terrestres para llegar a sus puertos, además de los extensos y lentos trayectos fluviales propiamente tales;

iii) las operaciones de transporte fluvial internacional detectadas en este estudio corresponden más bien a aquellas realizadas directamente hacia ultramar, más que con Brasil, o con la ciudad de Leticia en plena Amazonia colombiana. La unión de servicios de cabotaje permitiría el transporte internacional entre estos puntos, especialmente de carga general en bultos de reducido volumen, operables con equipos pequeños. Para ello es necesario superar algunas dificultades existentes en materia de legislación local y de disposiciones administrativas relacionadas con el transporte fluvial internacional y de cabotaje.

e) Transporte aéreo

i) El tráfico aéreo entre Brasil y los países andinos es insignificante, ya que en el período 1977-1979 alcanzó apenas al 0.1% de la carga total movilizada;

ii) dos líneas aéreas brasileñas -Varig y Cruzeiro do Sul- junto a una de cada uno de los países andinos, menos del Ecuador, atienden el tráfico regular en la región. Las rutas a Bolivia son servidas por el Lloyd Aéreo Boliviano y Cruzeiro; a Colombia, por Varig y Avianca; a Ecuador, por Varig; al Perú, por Aeroperú, Varig, Cruzeiro y terceras banderas, y a Venezuela, por Varig, Viasa y terceras banderas;

iii) la participación de la bandera brasileña es mayoritaria en los tráficos con Colombia (74%), con Ecuador (100%) y con Venezuela (72%), mientras que en el tráfico con Bolivia prevalece la de este país (65%) y en las rutas al Perú la de esta nacionalidad (57%). Las terceras banderas intervienen solamente en un 13% en los vuelos al Perú y en un 6% en las rutas a Venezuela, según estadísticas para el período 1978-1980;

iv) la oferta de servicios aéreos de carga supera grandemente la demanda anual, calculándose que el aprovechamiento medio en 1980 llegó apenas a 13% en el tráfico ida y vuelta de Brasil con Bolivia, al 12% con Colombia, al 51% con Ecuador, al 26% con Perú y al 15% con Venezuela;

v) los productos transportados por vía aérea fueron principalmente, en las exportaciones de Brasil, máquinas de escribir, televisores, componentes electrónicos y productos químicos; en las importaciones, sombreros de paja del Ecuador, plata en lingotes del Perú y tocadiscos de Venezuela;

vi) el bajo nivel de tráfico de carga entre los países en estudio indica que en el comercio bilateral de la región son pocos los productos para los cuales la aviación presenta ventajas comparativas;

/vii) las

vii) las relaciones aeronáuticas entre Brasil y los países del Grupo Andino están regidas por instrumentos jurídicos bilaterales con cada uno de ellos: acuerdos formales con Bolivia, Colombia y Perú, y memoranda de entendimiento con Ecuador y Venezuela;

viii) los entendimientos aeronáuticos de Brasil con los países andinos siguen un padrón común y se refieren a los servicios regulares; cuando se trata de vuelos no regulares, como el de aviones fletados (vuelos Charters), cada operación debe ser autorizada especialmente por las autoridades aeronáuticas correspondientes.

2. Sugerencias

Como resultado de las informaciones recogidas y de su análisis preliminar, así como de las observaciones recibidas de parte de IPEA y de GEIPOT, se considera apropiado formular las siguientes sugerencias destinadas a mejorar las condiciones del transporte y a fomentar el intercambio comercial entre Brasil y los países del Grupo Andino:

a) Sugerencias de carácter general

i) Estudiar la posibilidad de incrementar el intercambio comercial entre Brasil y el Grupo Andino, a través de la sustitución de las importaciones que actualmente se efectúan de naciones extrazonales por la adquisición de productos en los mercados recíprocos;

ii) para lograr la meta anterior, convendría realizar un estudio específico acerca de la incidencia de los fletes en el valor CIF de los productos similares importados de los países andinos y de Brasil, respectivamente, frente a los adquiridos en otras regiones;

iii) adecuar las disposiciones aduaneras, portuarias, tributarias, administrativas, fitosanitarias e institucionales en general de todos los países a las nuevas tecnologías del transporte y en particular a facilitar el transporte de la carga unitarizada;

iv) examinar las medidas tendientes a suprimir la intervención consular en los actos de comercio y de transporte, de acuerdo con las recomendaciones de los organismos internacionales y con la conveniencia de facilitar las operaciones comerciales, hoy día entrabadas y encarecidas por formalidades obsoletas y de escasa utilidad práctica;

v) fomentar el empleo de contenedores en todos los medios de transporte, cuya conveniencia se ha impuesto hoy día en el mundo entero debido a la seguridad que proporciona a la carga frente a las pérdidas y averías y por la agilidad que da a los embarques, los que pueden hacerse en todo tiempo y más rápidamente y a menores costos que sin unitarizar;

vi) promover el establecimiento de empresarios de transporte multimodal, nacionales o multinacionales de la región, que puedan prestar servicios a exportadores e importadores a través de toda la cadena de transporte internacional, coordinando los embarques y transbordo de mercancías y agilizando sus tramitaciones.

b) Sugerencias en materia de transporte marítimo

i) Estudiar al más alto nivel de autoridades de transporte marítimo -SUNAMAM en Brasil y los respectivos Ministerios de Colombia, Perú y Venezuela y de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral en Ecuador- la adopción de una política naviera común entre Brasil y los países del Grupo Andino, a fin de conciliar la legislación sobre reserva de cargas de cada uno de los países con el interés de

/la subregión

la subregión, tomando en cuenta, además, la necesidad de promover el intercambio comercial por vía marítima, que es el único medio disponible en la actualidad y en el corto y mediano plazo para el transporte seguro, eficiente y económico de la carga dentro de la región;

ii) promover la creación de dos conferencias marítimas que abarquen los tráficos entre Brasil y los países andinos -una que cubra la ruta del Atlántico y la otra, que agrupe a las empresas que hacen el tráfico al Pacífico a través del Estrecho de Magallanes- con el propósito de coordinar y racionalizar los servicios y establecer tarifas de fletes y condiciones de embarque equitativas y razonables;

iii) adoptar disposiciones legales y administrativas -en aquellos países que aún no lo hayan hecho - para la aplicación del Convenio de Mar del Plata sobre facilitación del transporte acuático y de la Resolución 254 (IX) de ALALC sobre documentación naviera uniforme para la recepción y despacho de naves, y para la eliminación de la visación consular en los actos de comercio y transporte marítimo.

c) Sugerencias en materia de transporte terrestre

i) Incentivar la pronta adopción de un sistema común de tránsito aduanero internacional, a fin de superar las actuales dificultades que encuentra el transporte carretero internacional en los diferentes países de la región; este sistema común podría ser el Convenio TIR u otro similar;

ii) mantener y mejorar la infraestructura y los servicios en la única unión física terrestre actualmente en uso, es decir, la vía férrea entre Campo Grande y Santa Cruz, Bolivia;

iii) activar la concreción de un acuerdo de transporte terrestre internacional entre Brasil y Venezuela, como un medio de aprovechar una de las opciones terrestres más promisorias en la región; tal acuerdo debería contemplar el tránsito por Venezuela a fin de incluir a Colombia en los beneficios de esta ruta;

iv) la construcción de la vía carretera de unión directa entre Brasil y Perú será de gran beneficio para ambos países, especialmente para el desarrollo de sus regiones fronterizas.

d) Sugerencias en materia de transporte fluvial

Se estima de la mayor conveniencia emprender un estudio integral de las posibilidades que ofrece la vía fluvial para aumentar la oferta de infraestructura de transporte internacional de carga en la cuenca amazónica, a fin de poder orientar una acción coordinada a través de las diferentes políticas nacionales en el campo y de aprovechar las probables ventajas comparativas de esta enorme red de transporte, en especial, en combinación con el transporte por carretera.

e) Sugerencias en materia de transporte aéreo

i) Se considera de interés efectuar una cuidadosa revisión de ciertas políticas proteccionistas de algunas empresas aéreas, así como estudiar una mayor complementación de sus servicios, lo que permitiría transferir beneficios a regiones apartadas de los centros económicos;

ii) se hace necesario facilitar la contratación de aviones fletados (vuelos charters), autorizando a las empresas aéreas establecidas para efectuarlos en forma permanente, sin necesidad de tener que solicitarlo cada vez.

/III. INTERCAMBIO

III. INTERCAMBIO COMERCIAL

1. Preponderancia del transporte marítimo

El intercambio comercial entre Brasil y los países del Grupo Andino se realiza casi exclusivamente por vía marítima, con excepción del caso de Bolivia, dada su mediterraneidad. En efecto, según información del Estudo de Transportes entre o Brasil e os Países do Grupo Andino -al que se hará referencia en adelante como Estudio IPLAN-GEIPOT- la distribución del total del comercio exterior del Brasil con la subregión alcanzó en los últimos tres años las siguientes cifras, en miles de toneladas métricas:

País	1977			1978				1979		
	Ferroviario	Marítimo	Aéreo	Ferroviario	Marítimo	Fluvial	Aéreo	Ferroviario	Marítimo	Aéreo
Bolivia	136.6		0.3	139.0		3.3	0.5	171.0		0.5
Colombia		179.0	0.9		435.0		0.8		307.3	0.6
Ecuador		20.0	0.0		137.0		0.0		21.0	0.3
Perú		208.0	1.0		80.0		1.2		98.6	1.2
Venezuela		2 042.0	0.8		1 647.0		1.6		2 243.6	0.4
Total	136.6	2 449.0	3.0	139.0	2 299.0	3.3	4.1	171.0	2 646.5	3.0
%	5.3	94.6	0.1	5.7	94.0	0.1	0.2	6.1	93.8	0.1

Es decir, si se excluye Bolivia, se tiene que el comercio exterior entre Brasil y los países marítimos del Grupo Andino se realiza en un 99.9% a través del mar.3/ Esta preponderancia del transporte marítimo en los países de la región para su intercambio recíproco y su integración económica se debe a su posición geográfica, a la ubicación de los principales centros poblados, a las enormes distancias que los separan entre sí y a la oferta de transporte. Así, entre Brasil y el Grupo Andino no hay sino un ferrocarril (con Bolivia, a través de Campo Grande/Corumbá/Santa Cruz), los caminos internacionales son escasos y poco transitables y la vía aérea todavía se utiliza en muy pequeña proporción para el transporte de carga. La red fluvial, cuya importancia potencial es extraordinaria y permitiría unir Brasil con todos los países andinos, está aún en un período incipiente de desarrollo.

Sin embargo, los esfuerzos de los gobiernos del área por mejorar las comunicaciones terrestres -que están por concretarse en varios proyectos de carreteras internacionales- han de servir para intensificar el intercambio mutuo y en especial el comercio entre las ciudades del interior de los respectivos países, algunas de las cuales están situadas a miles de kilómetros del océano. Pero, indudablemente, el movimiento de mercaderías entre las naciones a que se refiere el estudio seguirá haciéndose mayoritariamente por la vía marítima, sobre todo el de los productos que se transportan a granel, dadas las ventajas comparativas que ofrece dicho medio de transporte en cuanto a facilidades para el acarreo masivo, a capacidad de porteo y a costo operacional.

3/ Hay un pequeño flujo de carga por carretera, no cuantificable, entre Brasil y Bolivia en Acre (Cobija-Brasileia) y entre Brasil y Venezuela (Boa Vista y Santa Elena del Guairen).

/Se formula

Se formula esta observación debido a que la mayor parte de las importaciones de Brasil desde los países andinos se compone de materias primas a granel: petróleo crudo y aceites combustibles y lubricantes desde Venezuela, cemento y ocasionalmente carbón de Colombia y cobre y zinc del Perú.

Con todo, vale la pena explorar las diversas alternativas que puedan presentarse para el transporte puesto que el campo de expansión que se ofrece al comercio recíproco es muy grande. Baste considerar que Brasil importa anualmente en total más de 43 millones de toneladas de petróleo crudo, casi cinco millones de toneladas de carbón, más de un millón de toneladas de ácidos en general y unas 260 000 toneladas de cobre, para no citar sino algunos de los productos que los países del Grupo Andino podrían suministrarle en mayor volumen que el actual. Por otra parte, Brasil podría abastecer a Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela de cientos de productos manufacturados y semimanufacturados que hoy se importan de otras regiones del globo. El estudio comparativo de los fletes marítimos intrarregionales con los que rigen desde otras partes del mundo para determinados productos significativos del comercio exterior de estos países, podría revelar interesantes conclusiones acerca de la posibilidad de sustitución de ciertas importaciones.

2. Características del comercio marítimo

En el cuadro 1, Brasil/Grupo Andino: Intercambio marítimo, 1975/1980, es posible observar, a primera vista, varias características de dicho comercio:

a) el notable desequilibrio de tráficos, excepto con Ecuador;
b) el decrecimiento de las exportaciones brasileras;
c) la inestabilidad del intercambio, y
d) el escaso movimiento de carga en algunos tráficos.

En verdad, si se calcula el promedio del comercio exterior en el período señalado, se verá que las exportaciones brasileras a los cuatro países en conjunto representaron apenas 578 000 toneladas anuales, mientras las importaciones desde los mismos llegaron a 1 957 000 toneladas al año, es decir más del triple del volumen de las primeras. Desglosado por pares de países, el término medio arroja las siguientes cifras, en miles de toneladas métricas:

Brasil/Colombia	187.3	Colombia/Brasil	37.0
Brasil/Ecuador	19.2	Ecuador/Brasil	18.7
Brasil/Perú	84.7	Perú/Brasil	161.0
Brasil/Venezuela	287.2	Venezuela/Brasil	1 957.2

Se advierte en los últimos tres años una notoria disminución de las exportaciones brasileras a los países andinos y un incremento de sus importaciones desde dicha subregión. Las primeras, que habían aumentado de 398 000 toneladas a 861 000 entre 1975 y 1978, bajaron a 599 000 en 1979 y a 393 000 en 1980. En cambio, las importaciones, que sumaron 1 520 000 toneladas en 1975 y 1 438 000 en 1978, subieron a 2 048 000 en 1979 y a 3 581 000 en 1980.

La inestabilidad del intercambio se manifiesta en las fluctuaciones de las exportaciones del Brasil a Colombia, que variaron entre 82 000 toneladas en 1976 y 397 000 en 1978 y bajaron a 126 000 en 1980; al Ecuador, que fueron de 7 000 toneladas en 1976, de 33 000 en 1978 y de 22 000 en 1980; al Perú, que fluctuaron entre 212 000 toneladas en 1976 y 31 000 en 1978 siendo de 53 000 en 1980 y a Venezuela que subieron de 398 000 en 1976 a 861 000 en 1978 para descender a 192 000 en 1980.

/Cuadro 1

Cuadro 1

BRASIL/GRUPO ANDINO: INTERCAMBIO MARITIMO, 1975-1980

(Miles de toneladas métricas)

País	Exportación brasilera						Importación brasilera					
	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Colombia	87	82	151	397	281	126	31	70	28	38	26	29
Ecuador	14	7	19	33	20	22	1	1	1	104	1	4
Perú	112	212	78	31	22	53	267	402	130	49	53	65
Venezuela	185	187	481	400	276	192	1221	963	1561	1247	1968	3483
TOTAL	398	488	729	861	599	393	1520	1436	1720	1438	2048	3581

Fuente: Superintendencia Nacional de Marina Mercante de Brasil (SUNAMAM) (estadísticas inéditas, junio de 1981).

/La misma

La misma situación se presenta en las importaciones brasileras: los productos de Colombia variaron de 70 000 toneladas en 1976 a 29 000 en 1980; los de Ecuador fluctuaron entre 1 000 toneladas los años 1975, 1976 y 1977 a 104 000 en 1978 (debido a una esporádica exportación de petróleo crudo) para volver a las 1 000 toneladas tradicionales en 1979 y repuntar a 4 000 en 1980; las del Perú experimentaron aún mayores variaciones, alcanzando a 420 000 toneladas en 1976 para bajar a 130 000, 49 000, 53 000 y 65 000 toneladas en los años siguientes, mientras en el caso de Venezuela el comportamiento irregular va desde 1 200 000 toneladas en 1975 a 3 500 000 en 1980, pasando por 963 000 en 1976, 1 600 000 en 1977, 1 200 000 en 1978 y 2 000 000 en 1979.

Finalmente, llama la atención la exigüidad del intercambio comercial con el Ecuador, en ambos sentidos, ya que durante el sexenio analizado las exportaciones brasileras alcanzaron en promedio apenas a 19 000 toneladas y las importaciones a 18 600, con el agravante ya señalado de situarse generalmente en 1 000 toneladas anuales. También resulta escaso el volumen de las exportaciones del Brasil al Perú, cuyo término medio entre 1975 y 1980 fue de 84 700 toneladas anuales, el que se redujo a sólo 17 700 en el último trienio. Asimismo, son muy exiguas las importaciones brasileras de productos colombianos, que significaron apenas 37 000 toneladas anuales durante el sexenio y 15 500 en el período 1978/1980.

3. Intercambio marítimo por principales productos

Los cuadros 2 al 5 muestran el intercambio marítimo entre Brasil y cada uno de los países andinos por principales productos en el período 1975/1979.

En el caso Brasil/Colombia (véase el cuadro 2), las exportaciones más importantes están constituidas por gasolina a granel -que representó en 1979 el 58% del total- y por planchas, tubos y perfiles de fierro y acero, que ocupa el 28%, con 163 000 y 79 000 toneladas, respectivamente. Las demás mercaderías han tenido un movimiento poco significativo, si bien en aumento: automóviles, celulosa y pasta de papel, motores de explosión, máquinas y aparatos mecánicos, partes y piezas para automóviles, vidrios y sus manufacturas; la soja a granel, que en 1975 y 1976 formaba una tercera parte de este comercio, con 33 000 y 25 000 toneladas, respectivamente, descendió a 14 000 en 1977 y dejó de exportarse desde 1978.

En las importaciones brasileras desde Colombia, el único producto digno de señalarse es el cemento en bolsas, con un promedio en el quinquenio de 20 000 toneladas anuales y en el último trienio de 26 000 equivalente al 78% del total, que en 1979 correspondió al 77% (20 200 en 26 300 toneladas). En los años 1975 y 1976 hubo importación de carbón colombiano, la que desapareció en los años siguientes. También en ese período se exportó arroz a Brasil (8 600 y 12 000 toneladas, respectivamente).

En el cuadro 3 se informa sobre el intercambio entre Brasil y Ecuador, el que, como se ha indicado, es muy reducido. Los principales productos, dentro de ese escaso volumen, son las exportaciones brasileras de papel y artículos de papelería, de máquinas y aparatos mecánicos y de automóviles y partes y piezas para automóviles. Las estadísticas muestran una esporádica exportación de azúcar de caña en bolsas (14 000 toneladas en 1978) y ocasionales de planchas, tubos y perfiles de fierro y acero y de vidrios y sus manufacturas.

Las escasas exportaciones ecuatorianas a Brasil se reducen a pescado preparado (se supone en conserva) con un promedio de menos de 600 toneladas anuales. Existió una exportación ocasional de petróleo crudo a granel (102 000 toneladas en 1978) y otra de cobre (1 300 toneladas, el mismo año).

/Cuadro 2

Cuadro 2

BRASIL/COLOMBIA: INTERCAMBIO MARITIMO POR PRINCIPALES PRODUCTOS, 1975/1979

(En miles de toneladas)

Tráfico y producto	1975	1976	1977	1978	1979	% variac.
BRASIL/COLOMBIA						
Planchas y tubos Fe. y acero	2.9	4.o	7.8	24.3	78.5	2607
Gasolina a granel	40.o	-	98.2	334.4	163.4	309
Automóviles	o.6	o.4	o.1	2.2	4.o	567
Motores de explos.-partes y pzas.	o.1	o.o	o.1	2.4	3.4	3300
Partes y piezas p.automóviles	o.4	o.1	o.5	1.2	2.3	475
Máquinas y aparatos mecánicos	1.4	1.o	1.o	2.4	2.4	71
Vidrios y sus manufacturas	1.1	2.2	2.3	3.1	2.o	82
Celulosa y pasta de papel	-	o.1	o.2	1.1	4.4	4400
Otros productos	40.2	73.8	40.4	25.4	20.9	-48
Total exportación	86.5	81.6	150.6	396.5	281.3	224
COLOMBIA/BRASIL						
Cemento	5.o	20.1	23.1	36.1	20.2	304
Ácidos en general	o.2	o.2	-	-	o.2	o
Carbón a granel	5.1	35.o	-	o.5	-	-100
Carbón en sacos	8.9	1.o	o.3	-	-	-100
Arroz	8.6	12.o	-	o.5	-	-100
Otros productos	3.4	1.7	4.4	o.7	5.9	74
Total importación	31.2	70.o	27.8	37.8	26.3	-16

Fuente: SUNAMAM (estadísticas inéditas proporcionadas por cortesía), junio de 1981.

/Cuadro 3

Cuadro 3

BRASIL/ECUADOR: INTERCAMBIO MARITIMO POR PRINCIPALES PRODUCTOS, 1975/1979

(Miles de toneladas)

Tráfico y productos	1975	1976	1977	1978	1979	% variac.
BRASIL/ECUADOR						
Automóviles	2.o	o.8	o.3	1.9	o.9	-55
Partes y piezas p. automóviles	o.7	o.2	-	-	1.6	13
Máq. y aparatos mecánicos	1.7	1.1	1.1	2.5	2.1	24
Máq. y aparatos eléctricos	o.7	o.4	o.4	-	o.6	-14
Papel y artíc. de papelería	-	1.2	3.3	2.4	5.3	442
Celulosa y pasta de papel	-	-	-	-	1.o	-
Planchas y tubos Fe. y acero	-	-	8.o	2.5	3.1	-39
Azúcar de caña en bolsas	-	-	-	14.2	-	-
Vidrios y sus manufacturas	-	-	1.1	o.9	-	-
Otros productos	12.4	3.3	4.8	8.8	5.4	-56
Total exportación	17.5	7.o	19.o	33.2	20.o	14
ECUADOR/BRASIL						
Pescado preparado	o.9	o.9	o.4	o.6	o.5	-44
Petroleo crudo a granel	-	-	-	102.1	-	-
Cobre y sus manufacturas	-	-	-	1.3	-	-
Otros productos	o.2	o.1	o.1	o.2	o.3	50
Total importación	1.1	1.o	o.5	104.2	o.8	-27

Fuente: SUNAMAM (estadísticas inéditas proporcionadas por cortesía), junio de 1981.

/El intercambio

El intercambio marítimo entre Brasil y Perú, a que se refiere el cuadro 4, indica que los principales productos brasileros de exportación son la magnesita y carbonato de magnesia a granel, los automóviles y las partes y piezas para automóviles y las planchas, tubos y perfiles de fierro y acero, aunque ninguno de ellos tiene un volumen de importancia. Durante los tres primeros años del sexenio analizado hubo exportación de aceite combustible a granel y de aceite de soja a granel, pero a partir de 1978 ninguno de los dos productos figura en las estadísticas.

Las importaciones brasileras desde el Perú se componen primordialmente de cobre y sus manufacturas y zinc y sus manufacturas; las primeras han experimentado un aumento constante en el período mientras las segundas han descendido. El pescado preparado y los productos químicos, si bien su volumen es aún muy bajo, han incrementado considerablemente su participación en el comercio bilateral. Debe anotarse que entre 1975 y 1977 las exportaciones peruanas de petróleo crudo al Brasil adquirieron cierta importancia relativa: 235 000, 379 000 y 80 000 toneladas, respectivamente, pero no continuaron durante los años siguientes.

El cuadro 5 indica el intercambio marítimo con Venezuela, en el cual los más importantes productos brasileros de exportación son el azúcar de caña en bolsas, que llega a 80 000 toneladas en 1979, las planchas, tubos y perfiles de fierro y acero, con 39 000 toneladas, las tortas de soja a granel que, si bien bajaron a sólo 13 000 toneladas en 1979, tuvieron un promedio anual de 57 000 en el período analizado, las maderas y el jugo de naranja refrigerado. De menor volumen han sido las exportaciones de automóviles, partes y piezas para automóviles, máquinas y aparatos mecánicos, productos de la industria química y vidrios y sus manufacturas. Salvo las tortas de soja a granel, todos los productos brasileros han incrementado notablemente sus colocaciones en el mercado venezolano. Hubo exportación de gusa de cierta importancia en 1975 y 1977, lo mismo que de mineral de fierro a granel en 1977 y 1978 (probablemente de un tipo especial, ya que Venezuela exporta millones de toneladas de mineral de fierro).

Las importaciones brasileras desde Venezuela están compuestas en su inmensa mayoría (78% como promedio del quinquenio) por petróleo crudo a granel, que ha ido incrementándose sostenidamente, seguidas por los aceites combustibles a granel, que representan el 10%. También hay tráfico de aceites lubricantes a granel, aunque ha declinado sensiblemente, y de planchas, tubos y perfiles de fierro y acero.

En resumen, los productos brasileros que se colocan tradicionalmente en los mercados de los países andinos son las planchas, tubos y perfiles de fierro y acero, los automóviles y las partes y piezas de automóviles y las máquinas y aparatos mecánicos; además, a Colombia se exporta gasolina a granel; a Ecuador, papel y artículos de papelería; al Perú, magnesita y carbonato de magnesia y a Venezuela, azúcar de caña. En cambio, Brasil importa cemento de Colombia, pescado preparado de Ecuador -aunque en pequeña cantidad- cobre y zinc del Perú y petróleo crudo y aceites combustibles de Venezuela.

Durante el año 1980 ha aumentado la importación de combustibles líquidos desde la subregión, la que alcanza el 94.4% del volumen total de lo importado en conjunto del Grupo Andino. En el caso del Ecuador, fue de 121.3 mil toneladas de petróleo bruto (99.6% de las importaciones brasileñas de ese país), del Perú, 53.5 mil toneladas del mismo producto (39.7% del total) y de Venezuela, 2 979 000 toneladas, de las cuales 2 717 000 de petróleo bruto, 136 mil de diesel oil y 93 mil de fuel oil (98.5% del total).4/

4/ Comercio Exterior do Brasil. Importaçao, Año 9/tomo II.

/Cuadro 4

Cuadro 4

BRASIL/PERU: INTERCAMBIO MARITIMO POR PRINCIPALES PRODUCTOS, 1975/1979

(Miles de toneladas)

Tráfico y productos	1975	1976	1977	1978	1979	% variac.
BRASIL/PERU						
Automóviles	12.1	11.8	7.8	1.5	2.5	-79
Partes y piezas de automóviles	4.6	1.3	1.o	1.o	1.1	-76
Máqs. y aparatos mecánicos	1.7	2.2	1.6	1.o	1.3	-24
Planchas y tubos de Fe. y acero	2.9	o.2	o.8	6.2	2.2	-24
Maíz a granel	-	124.6	-	-	-	-100
Máqs.y aparatos eléctricos	1.1	o.9	o.8	o.8	o.4	-64
Magnesita y carb.de mag. a granel	2.7	2.7	1.4	5.7	3.3	22
Aceite combustible a granel	18.8	22.1	40.2	-	-	-100
Aceite de soja a granel	28.7	26.4	7.5	-	-	-100
Otros productos	39.5	19.3	17.4	13.7	9.3	-76
Celulosa y pasta de papel	-	-	-	1.3	1.5	115
Total exportación	112.1	211.5	78.5	31.2	21.6	-81
PERU/BRASIL						
Cobre y sus manufacturas	1.4	2.o	19.7	18.o	28.3	1921
Zinc y sus manufacturas	18.6	15.7	19.6	18.8	11.6	-38
Pescado preparado	1.1	o.8	2.9	4.5	4.7	327
Productos químicos	o.2	1.8	3.3	6.4	3.7	1750
Petroleo crudo a granel	234.7	378.9	79.5	-	-	-100
Otros productos	10.5	3.3	5.7	1.7	4.6	-56
Total importación	266.5	402.5	130.7	49.4	52.9	-80

Fuente: SUNAMAM (estadísticas inéditas proporcionadas por cortesía), junio de 1981.

/Cuadro 5

Cuadro 5

BRASIL/VENEZUELA: INTERCAMBIO MARITIMO POR PRINCIPALES PRODUCTOS, 1975/1979

(Miles de toneladas)

Tráfico y productos	1975	1976	1977	1978	1979	% variac.
BRASIL/VENEZUELA						
Planchas y tubos de Fe. y acero	4.7	2.3	29.7	10.6	39.3	736
Automóviles	3.3	3.4	7.3	6.6	4.6	39
Máqs. y aparatos mecánicos	4.2	3.6	3.8	3.8	4.4	5
Partes y piezas de automóviles	2.4	1.7	3.1	4.6	3.o	25
Maderas	8.o	2.9	11.8	7.4	11.6	45
Productos de la industr.química	1.o	1.7	4.o	3.6	7.2	620
Jugo de naranjas refrigerado	4.5	3.4	5.2	7.9	10.4	131
Azúcar de caña en bolsas	-	19.o	58.o	51.3	79.9	421
Torta de soja a granel	-	83.3	85.4	97.6	13.2	-16
Motores de explosión	7.1	6.7	8.8	6.4	..	.
Vidrios y sus manufacturas	1.4	1.6	4.3	5.o	2.9	107
Gusa (tocho de fe.)	93.4	5.5	44.7	2.5	..	.
Mineral de Fe. a granel	-	-	93.2	105.3	-	-
Otros productos	55.2	67.5	82.1	95.4	99.1	80
Total exportación	185.2	202.6	481.4	408.o	275.6	49
VENEZUELA/BRASIL						
Petroleo crudo a granel	1050,9	674.3	936,8	1057.8	1728.4	64
Gases de petroleo a granel	13.o	49.9	121.1	44.4	-	-100
Aceites lubricantes a granel	45.9	27.4	99.1	26.o	19.o	-124
Aceites combustibles a granel	71.7	103.5	232.7	67.6	191.4	167
Gasolina a granel	-	35.2	42.3	-	-	-
Planchas y tubos de Fe. y acero	o.5	-	12.o	15.8	16.5	3200
Otros productos	39.4	72.3	117.1	35.5	12.6	-68
Total importación	1221.4	962.6	1561.1	1247.1	1967.9	61

Fuente: SUNAMAM (estadísticas inéditas proporcionadas por cortesía), junio de 1981.

/Puede decirse

Puede decirse pues, que el transporte marítimo desde el Grupo Andino al Brasil es predominantemente de graneles líquidos. Si se les agrega a éstos los minerales, se tiene que otro 1.4% del total de las importaciones andinas corresponde a graneles sólidos (26.5 mil toneladas de coques desde Colombia y 19.8 mil de mineral de zinc desde Perú).

En cambio, como ya se ha señalado, las exportaciones brasileñas al Grupo Andino están formadas mayoritariamente por productos manufacturados, sobre todo en el último decenio, debido al creciente desarrollo industrial del Brasil.

4. Perspectivas de incremento del intercambio

Al comparar el intercambio comercial entre Brasil y los países del Grupo Andino con las respectivas cifras del comercio exterior de cada uno, es dable advertir que existe un vasto campo para el incremento de las exportaciones e importaciones recíprocas.

Si bien el tema ha sido tratado en los addenda al documento Las posibilidades de cooperación económica y complementación industrial de Brasil con el Grupo Andino (E/CEPAL/BRAS/IN.3/Add.1 al 13), el enfoque en dicho estudio ha sido puesto en los sectores industriales y comerciales sin referencia a los aspectos que dicen relación con el transporte. De ahí que en el presente estudio se haya considerado procedente abordar el tema, considerándolo desde el punto de vista de la posibilidad de transportar mayor volumen de carga, dada la expectativa que se abriría para compensar el actual desequilibrio en el tráfico y consecuentemente para reducir los costos del transporte.

El cuadro 6, Brasil: Importación de algunos productos andinos que se podría acrecentar, señala -en toneladas y miles de dólares- el volumen y valor de las mercaderías cuyo mercado en el país podría aumentar, dado su precio competitivo frente a las del mundo. La mayoría de estos productos son materias primas porque ellas forman también el grueso de las actuales exportaciones andinas. Aparte del petróleo bruto, cuya importación total llega a 43.6 millones de toneladas, de las cuales solamente el 6% proviene de Venezuela -a pesar que su precio cif es 20% más barato que el promedio mundial de las importaciones brasileñas- hay posibilidades para los coques (se lleva sólo el 5% de Colombia, a un precio 38% más bajo que el promedio), así como para el latex, del cual se compra sólo el 1% en Bolivia a un valor cif 26% inferior al término medio y para el yute, que se adquiere en el Perú en un 9% y cuyo precio es 25% más bajo que el promedio mundial de las importaciones.

En el cuadro 7 se muestra la importación a Colombia de algunos productos brasileños cuyo volumen podría aumentar dada su competitividad. Los casos más interesantes son los de accesorios para tuberías de acero, de los cuales se importa solamente el 1.9% del Brasil aunque su precio es 62% menor que el promedio mundial y el de los tubos de acero al carbono sin costura, que se compran en 29% en Brasil, donde su valor es 44% más bajo que el resto del mismo producto como término medio.

El Ecuador, según se expone en el cuadro 8, podría beneficiarse adquiriendo en el Brasil una serie de productos que en su mayoría importa desde otros países a precios muy superiores. Entre ellos destacan también los accesorios para tuberías de acero, 62% más bajos que el precio universal, los neumáticos para maquinaria agrícola, 53% inferiores que el valor mundial, las cámaras de aire, cuyo precio es 43% del promedio y otra vez los tubos de acero al carbono sin costura que cuestan 41% menos que en el resto del mundo, productos todos que provienen de Brasil en proporciones muy bajas.

/Cuadro 6

Cuadro 6

BRASIL: IMPORTACION DE ALGUNOS PRODUCTOS ANDINOS QUE SE PODRIA ACRECENTAR

(En toneladas y miles de dólares)

Productos y origen	Volumen 1980	%	Valor cif	%	Precio medio cif US$/ton
10.86.03.00 Arroz blanqueado					
Del mundo	217 460	100	92 953	100	427
De Venezuela	7 104	3	2 761	3	389
16.04.01.00 Preparaciones y conservas de atún					
Del mundo	297	100	987	100	3 564
De Ecuador	281	95	909	92	3 240
16.04.04.00 Preparaciones y conservas de sardina					
Del mundo	44	100	79	100	3 916
De Perú	22	50	18	23	1 251
17.04.06.00 Gomas de mascar (chiclets)					
Del mundo	62	100	115	100	2 067
De Ecuador	37	60	47	41	1 258
25.03.02.00 Cemento Portland común					
Del mundo	18 850	100	1 529	100	84
De Colombia	3 000	16	226	15	78
26.01.07.01 Mineral de zinc sulfatado					
Del mundo	36 215	100	11 684	100	322
De Perú	19 797	55	6 043	52	305
26.01.08.01 Casiterita					
Del mundo	3 605	100	28 309	100	7 852
De Bolivia	3 263	90	24 224	86	7 422
26.01.10.99 Cualquier otro mineral de molibdeno					
Del mundo	1 640	100	27 139	100	1 654
De Perú	4	0.2	46	0.2	1 160
27.04.01.00 Coques					
Del mundo	449 056	100	68 122	100	157
De Colombia	23 501	5	2 313	3	98
27.09.01.00 Petróleo bruto					
Del mundo	43 590 021	100	9 772 670	100	224
De Venezuela	2 717 105	6	488 548	5	180

/Cuadro 6 (cont.)

Cuadro 6 (cont.)

Productos y origen	Volumen 1980	%	Valor cif	%	Precio medio cif US$/ton
27.10.02.01 Gas oil o Diesel oil					
Del mundo	477 758	100	160 962	100	350
De Venezuela	136 451	29	47 131	28	346
27.10.03.03 Gasolina de aviación					
Del mundo	75 372	100	49 448	100	656
De Venezuela	5 762	8	3 024	6	525
27.11.02.01 Propano en bruto					
Del mundo	32 295	100	11 049	100	354
De Bolivia	5 397	17	1 769	16	340
28.12.01.00 Acido bórico (ortobórico)					
Del mundo	5 701	100	4 208	100	801
De Perú	50	0.9	32	0.8	675
28.13.10.01 Anhídrido arsénico (trióxido de arsenio)					
Del mundo	496	100	609	100	1 590
De Perú	35	7	4	1	791
28.16.01.00 Amoníaco líquido					
Del mundo	234 894	100	44 279	100	188
De Venezuela	10 927	5	1 986	4	182
28.36.01.00 Hidrosulfito de sodio					
Del mundo	5 353	100	6 905	100	1 707
De Colombia	910	18	1 274	18	1 680
29.01.09.00 Etileno (Eteno)					
Del mundo	16 397	100	10 024	100	615
De Venezuela	8 142	50	4 241	42	528
29.35.48.01 Epsilon - Caprolactona					
Del mundo	17 791	100	33 762	100	1 905
De Colombia	100	0.6	174	0.5	1 740
38.03.01.01 Carbones activados					
Del mundo	1 044	100	1 865	100	2 456
De Perú	20	2	26	1	1 521
38.19.02.00 Acidos nafténicos (mezcla de ácidos)					
Del mundo	861	100	955	100	1 506
De Perú	206	24	162	17	901

/Cuadro 6 (conc.)

Cuadro 6 (conc.)

Productos y origen	Volumen 1980	%	Valor cif	%	Precio medio cif US$/ton
40.01.01.00 Látex					
Del mundo	3 439	100	4 789	100	1 783
De Bolivia	45	1	59	1	1 320
40.01.02.99 Cualquier otra borracha (goma) natural					
Del mundo	31 960	100	49 880	100	1 935
De Bolivia	969	3	1 628	3	1 678
57.03.01.01 Yute en bruto					
Del mundo	21 544	100	10 766	100	500
De Perú	1 841	9	690	6	375
70.05.02.00 Vidrio plano liso					
Del mundo	22 342	100	11 237	100	547
De Colombia	3 431	15	1 732	15	545
71.05.01.00 Plata en bruto					
Del mundo	101	100	64 159	100	634 200
De Perú	19	19	11 549	18	610 300
73.13.07.03 Chapas revestidas de cromo					
Del mundo	15 739	100	8 422	100	556
De Venezuela	3 442	22	781	9	266
74.07.03.01 Cobre electrolítico					
Del mundo	27 336	100	63 999	100	2 340
De Perú	17 502	64	40 456	63	2 310
74.01.03.03 Barras para hilos de cobre					
Del mundo	164 517	100	384 684	100	2 337
De Perú	16 375	10	37 417	10	2 284
79.01.02.01 Zinc electrolítico					
Del mundo	55 663	100	44 739	100	831
De Perú	11 861	21	9 486	21	814
80.01.01.00 Estaño en bruto					
Del mundo	19	100	341	100	18 010
De Bolivia	10	53	170	50	17 250
81.04.05.01 Antimonio en bruto					
Del mundo	125	100	401	100	3 358
De Bolivia	45	36	142	35	3 312

Fuente: Preparado en base a Estadísticas de Comercio Exterior de Brasil, Importaçao, Ministerio de Fazenda, Secretariado Receita Federal (CIEF), Año 9/tomos I y II, Brasilia, 1981.

/Cuadro 7

Cuadro 7

COLOMBIA: IMPORTACION DE ALGUNOS PRODUCTOS BRASILEÑOS QUE SE PODRIA ACRECENTAR

(En toneladas y miles de dólares)

Productos y origen	Volumen 1979	%	Valor cif	%	Precio medio cif US$/ton
73.02.00.01 Ferromanganeso					
Del mundo	4 629	100	2 072	100	448
De Brasil	1 236	26.7	493	23.8	399
73.15.07.00 Alambrón de acero fino al carbono					
Del mundo	13 592	100	5 424	100	392
De Brasil	5 201	38.3	1 910	35.9	367
73.18.05.00 Tubos de acero al carbono sin costura					
Del mundo	20 466	100	15 442	100	75
De Brasil	5 851	28.6	2 555	17.5	44
73.20.03.99 Accesorios n.e.p. para tubería de acero					
Del mundo	619	100	2 204	100	3 566
De Brasil	12	1.9	16	0.8	1 338
84.23.11.00 Máquinas para excavación					
Del mundo	5 228	100	20 418	100	3 905
De Brasil	185	3.5	548	2.7	2 952

Fuente: Preparado en base a cifras del Anuario de Comercio Exterior 1979, República de Colombia, Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE), Bogotá, julio de 1981.

/Cuadro 8

Cuadro 8

ECUADOR: IMPORTACION DE ALGUNOS PRODUCTOS BRASILEÑOS QUE SE PODRIA ACRECENTAR

(En toneladas y miles de dólares)

Producto y origen	Volumen 1977	%	Valor cif	%	Precio medio cif US$/ton
40.11.01.01 Neumáticos maquinaria agrícola					
Del mundo	475	100	1 359	100	2 861
De Brasil	3	6.3	4	2.9	1 333
40.11.01.02 Neumáticos para aviones					
Del mundo	5	100	35	100	7 000
De Brasil	3	60	18	51.4	6 000
40.11.02.01 Cámaras de aire					
Del mundo	47	100	137	100	2 914
De Brasil	0.6	1.2	1	0.7	1 666
44.26.00.01 Canillas para industria textil					
Del mundo	15	100	100	100	6 666
De Brasil	1	6	4	4	4 000
48.01.02.13 Papeles para escritura					
Del mundo	4 668	100	2 391	100	512
De Brasil	584	12.5	280	11.7	479
48.01.02.15 Papeles para escritura					
Del mundo	1 227	100	687	100	559
De Brasil	192	15.6	99	14.4	515
51.01.01.01 Tejidos de poliamidas					
Del mundo	854	100	2 933	100	3 434
De Brasil	115	13.5	300	10.2	2 608
73.18.03.99 Tubos de hierro					
Del mundo	2 159	100	2 466	100	1 142
De Brasil	16	0.1	8	0.3	500
84.11.03.00 Compresores y moto-compresores					
Del mundo	800	100	3 013	100	3 766
De Brasil	80	10	251	8.3	3 137

/Cuadro 8 (conc.)

Cuadro 8 (conc.)

Producto y origen	Volumen 1977	%	Valor cif	%	Precio medio cif US$/ton
84.23.11.00 Maquinaria para excavaciones					
Del mundo	3 823	100	13 108	100	3 428
De Brasil	43	1.1	143	1.1	3 325
85.01.11.02 Transformadores					
Del mundo	1 165	100	3 787	100	3 250
De Brasil	6	0.5	16	0.4	2 666
85.15.04.01 Televisores					
Del mundo	718	100	5 333	100	7 427
De Brasil	71	9.9	480	9	6 760

Fuente: Anuario de Comercio Exterior 1977, República del Ecuador, Ministerio de Finanzas, Subsecretaría de Presupuesto y Crédito Público, Departamento de Estadísticas Fiscales, Quito, 1979.

El cuadro 9 se refiere a los productos brasileños cuya colocación en el mercado del Perú cabría promocionar, entre los que figuran los tubos de hierro, cuyo precio es 19% inferior al promedio y sin embargo su importación desde el Brasil representa apenas el 0.2% de las compras peruanas y las telas metálicas, que Perú adquiere en un 0.5% del Brasil, aunque su valor cif es menor en 57% que el término medio mundial.

Finalmente, el cuadro 10 indica una serie de productos brasileños que convendría a Venezuela comprar por ser de precio inferior a los del mercado mundial. Por ejemplo, las aleaciones de ferromanganeso valen 86% menos que las de otras regiones y sin embargo se adquieren en Brasil sólo en un 5% y los compresores y motocompresores brasileños tienen un precio cif 66% más bajo que el mundial y se importan de ese país apenas en un 0.6% de su volumen y en 0.8% de su valor.

/Cuadro 9

Cuadro 9

PERU: IMPORTACION DE ALGUNOS PRODUCTOS BRASILEÑOS QUE SE PODRIA ACRECENTAR

(En toneladas y miles de dólares)

Producto y origen	Volumen 1977	%	Valor cif	%	Precio medio cif US$/ton
15.07.01.01 Aceite de soja					
Del mundo	71 968	100	48 317	100	671
De Brasil	22 507	31.3	13 789	28.5	613
56.01.51.00 Fibras de rayón viscosas					
Del mundo	1 667	100	2 448	100	1 468
De Brasil	505	30.3	710	29	1 405
73.02.00.01 Ferromanganeso					
Del mundo	2 880	100	1 157	100	402
De Brasil	1 022	35.5	329	28.4	327
73.18.03.99 Tubos de hierro					
Del mundo	13 794	100	8 474	100	614
De Brasil	28	0.2	14	0.2	500
73.27.01.00 Telas metálicas					
Del mundo	204	100	475	100	2 328
De Brasil	1	0.5	1	0.2	1 000

Fuente: Anuario Estadístico del Comercio Exterior Peruano, 1975-1978-1977, Dirección de Estadística, Ministerio de Industria, Comercio, Turismo e Integración, Lima.

/Cuadro 10

Cuadro 10

VENEZUELA: IMPORTACION DE ALGUNOS PRODUCTOS BRASILEÑOS QUE SE PODRIA ACRECENTAR

(En toneladas y miles de dólares)

Producto y origen	Volumen 1978	%	Valor cif	%	Precio medio cif US$/ton
02.09.04.01.00 Pimienta en grano					
Del mundo	176	100	379	100	2 150
De Brasil	58	33	125	33	2 150
03.15.07.05.01 Aceite de girasol en bruto					
Del mundo	20 332	100	14 300	100	703
De Brasil	210	1	138	1	657
03.15.07.05.02 Aceite de girasol purificado					
Del mundo	11 693	100	7 944	100	679
De Brasil	2 637	20	1 580	20	668
07.39.01.04.00 Resinas					
Del mundo	4 275	100	3 719	100	870
De Brasil	100	2	60	2	600
15.73.02.00.01 Ferroaleaciones - ferromanganeso					
Del mundo	3 917	100	12 841	100	3 278
De Brasil	215	5	97	0.8	457
16.84.11.02.00 Compresores y motocompresores					
Del mundo	9 640	100	53 099	100	5 508
De Brasil	65	0.6	121	0.2	1 861
17.87.02.01.01 Vehículos automóviles para pasajeros					
Del mundo	158 398	100	461 119	100	2 911
De Brasil	6 766	4	13 127	3	1 940

Fuente: Preparado en base a Estadísticas del Comercio Exterior de Venezuela, Resumen Anual 1978, Oficina Central de Estadísticas e Informática, Caracas, 1980.

/IV. OFERTA

IV. OFERTA DE TRANSPORTE: RUTAS MARITIMAS

1. Servicios marítimos

a) Líneas regulares

El cuadro 11, Brasil/Grupo Andino: Servicios marítimos regulares entre principales puertos de intercambio, 1980, indica las empresas navieras que atienden los dos grandes tráficos -al Atlántico, es decir, a Venezuela y Colombia- y al Pacífico, esto es a Bolivia (a través de los puertos de tránsito de Chile y Perú), al Perú, a Ecuador y a los puertos de Colombia en dicha costa, su nacionalidad, la frecuencia de sus viajes y los puertos de recalada.

Según puede apreciarse, en la línea al Atlántico prestan servicio dos empresas brasileñas -Lloyd Brasileiro y Líneas Brasileiras (LIBRA)- junto a dos venezolanas -Ven-Caribe y Naviera Mercante (NAVIMERCA)- y dos argentinas -ELMA y A. Bottachi & Cía.- y dos extrazonales -Westfal-Larsen, de Canadá y Delta Lines, de Estados Unidos de América, pero solamente a puertos venezolanos. En cambio, la empresa colombiana Agrícola y Marítima Santa Rosa (AGROMAR) atiende exclusivamente los puertos colombianos del Atlántico.

En el Océano Pacífico, la ruta Brasil-Bolivia es servida, a través de los puertos de tránsito de Antofagasta y Arica en Chile y de Matarani y Callao en el Perú, por una empresa brasileña, Lloyd-Libra S.A. (LOLISA), la que extendía su tráfico a Guayaquil y Buenaventura hasta 1980 pero en la actualidad no toca esos puertos, en vista de la resolución 02/81 del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos del Ecuador, que reservó a las naves de bandera ecuatoriana las importaciones desde Brasil y Argentina. También atienden los puertos chilenos de tránsito a Bolivia las compañías chilenas Naviera Transmares y Cía. Chilena de Navegación Interoceánica y los puertos peruanos, las empresas de ese país Corporación Peruana de Vapores (CVP) y Consorcio Naviero Peruano (CNP), que siguen a Guayaquil. Por su parte, la canadiense Westfal-Larsen recala en puertos de Perú y Ecuador, en sus viajes de circunvalación de América del Sur. Finalmente, el intercambio comercial entre los puertos brasileños y los colombianos del Pacífico, es decir, Buenaventura, está limitado actualmente a los servicios de AGROMAR. Según informaciones recogidas en Guayaquil y Bogotá en enero de 1982 se estudiaba un proyecto de convenio entre dicha línea colombiana, Transnave de Ecuador y el Consorcio Peruano de Vapores para atender en conjunto el tráfico Brasil-Argentina-Perú-Ecuador y Colombia (Pacífico).

En consecuencia, en la actualidad existe un verdadero monopolio de AGROMAR para atender los puertos colombianos, lo que se traduce en quejas de los usuarios por mal servicio, recaladas irregulares y tarifas de fletes excesivas. Se deja constancia que no fue posible obtener de AGROMAR que proporcionara sus tarifas y condiciones de embarque, habiéndose limitado a suministrar solamente algunos fletes de exportaciones de Colombia a Brasil.

Según puede apreciarse en el citado cuadro 11, los puertos venezolanos de La Guaira y Puerto Cabello están bien servidos y podría considerarse que hay excedente de buques en ese tráfico, atendido por ocho empresas navieras: Lloyd Brasileiro, con 4 buques, Libra con 7, Ven-Caribe con uno propio y uno fletado, Navimerca con uno. Bottachi con uno, ELMA con dos que recalan mensualmente en La Guaira, mientras en Puerto Cabello lo hacen con igual frecuencia, los buques de Libra, Ven-Caribe y Mavimerca más los cuatro portabarcazas LASH del Delta Lines, los que también tocan en Maracaibo y Guanta. En cambio, en Santa Marta y Barranquilla, como ya se informó, solamente arriban las naves de AGROMAR, que son dos.

/Cuadro 11

Cuadro 11

BRASIL/GRUPO ANDINO: SERVICIOS MARITIMOS REGULARES ENTRE PRINCIPALES PUERTOS DE INTERCAMBIO: 1980

Tráfico y empresas navieras	Nacionalidad	Frecuencia	Río Grande	S. Fco. do Sul	Paranaguá	Santos	Angra dos Reis	Río de Janeiro	Vitoria	Salvador	La Guaira	Pto. Cabello	Sta. Marta	Barranquilla	Buenaventura	Manta	Guayaquil	Callao	Matarani	Ilo	Arica	Antofagasta
Servicio al Atlántico																						
LLOYD BRASILEIRO	Brasil	mensual a/		x	x	x		x			x											
LIBRA	Brasil	mensual b/		x	x	x					x	x										
AGROMAR	Colombia	c/20 días	xe/		x	x		x		x			x	x								
VEN-CARIBE	Venezuela	mensual c/			x	x	x	x			x	x										
A.BOTTACHI	Argentina	mensual				x		x			x											
ELAM	Argentina	mensual	x			x					x											
DELTA LINES	EE.UU.A	quincenal d/	x			x				x		x										
Servicio al Pacífico																						
LOLISA	Brasil	mensual	x			x		xe/							x		x	x		x		x
C.P.V.	Perú	mensual				x		x									x	x	x	x		
C.N.P.	Perú	mensual				x		x									x	x		x		
AGROMAR	Colombia	c/40 días				x		x		x					xe/							
TRANSMARES	Chile	c/20 días				x		x													x	x
C.C.N.I.	Chile	...		x		x	x	x													x	x
WESTFAL-LARSEN	Canadá	mensual f/				x		x	x							x	x	x				

Fuente: Preparado en base a informaciones de las propias empresas, complementadas con datos extraídos del documento de GEIPOT, Transporte marítimo entre os portos Brasileiros e os de paises do Grupo Andino 1980, Brasilia, 19.01.82.

a/ Recala también en Itajaí, Brasil.
b/ Recala tambien en El Guanache, Venezuela.
c/ Recala también en Matanzas, Venezuela.
d/ Recala también en Maracaibo y Guanta, Venezuela.
e/ Cada 40 días.
f/ Recala también en Maracaibo, Venezuela.

/En el

En el servicio al Pacífico, intervienen hasta Antofagasta los cuatro barcos polivalentes de LOLISA, los dos semicontenedores y un carguero de Transmares y los de la Interoceánica, que llegan también a Arica; los buques de LOLISA, como ya se dijo, prolongan su tráfico actualmente a Ilo y Callao, en tanto que las dos naves de la CVP y otras dos del Consorcio Naviero Peruano (una propia y una fletada) recalan en puertos peruanos y en Guayaquil. Hasta Buenaventura alcanza tan sólo AGROMAR con dos buques, uno de su propiedad y otro arrendado. Los puertos de Manta y Guayaquil en Ecuador y de Callao en el Perú son servidos por dos cargueros de Westfal-Larsen mensualmente.

Aunque no se muestra en el referido cuadro 11, en el servicio fluvial de la Amazonía participan, por lo menos, tres barcos peruanos en la ruta Iquitos-Manaus-Corcario, Linda y Padrino, de los cuales se carece de información, y un buque brasileño, Massarambi, en el tráfico Iquitos-Belém, del cual tampoco se conocen mayores datos.

b) Tipos de buques

El cuadro 12, Brasil/Grupo Andino: Características de las naves que atienden sus tráficos, 1980, muestra los datos básicos de los buques de las empresas a que se refiere el acápite anterior: nombre, bandera y tipo de buque, tonelaje de registro bruto (TRB), tonelaje de porte bruto o deadweight (TPB), número de contenedores de 20 pies que pueden transportar (TEU), velocidad en millas por hora y año de construcción.

En el servicio al Atlántico, la mayoría de los barcos son cargueros comunes, de los cuales dos del Lloyd Brasileiro tienen entre 12 700 y 15 000 tpb y los siete de LIBRA alrededor de 7 500 tpb y de 10 años de edad; en cambio, los dos de Agromar tienen 8 900 y 6 000 tpb y 15 y 33 años, respectivamente. El barco venezolano de Ven-Caribe es de 14 000 tpb y data de 1958 y el argentino de Bottachi desplaza 13 000 tpb y tiene 10 años de construido. Hay 8 buques polivalentes en esta ruta: dos de Lloyd Brasileiro, de 8 500 tpb y de 4 y 5 años de edad; dos argentinos de ELMA, de 20 700 tpb, puestos en servicio en 1979 y 1977, y los cuatro portabarcazas tipo LASH de Delta Lines, de 38 000 tpb y con capacidad para transportar 1 728 TEU a una velocidad de 22 nudos. Los polivalentes brasileños tienen capacidad para 94 contenedores y los argentinos para 314 unidades cada uno.

En el tráfico con el Pacífico, estaban en actividad en 1980 cuatro cargueros polivalentes de LOLISA, de 14 600 tpb y 15 nudos, construidos entre 1973 y 1979, dos cargueros peruanos de la CPV con 13 000 tpb, de 12 años de edad y otro carguero común peruano, del Consorcio Peruano, también de 13 000 tpb pero construido en 1958. El buque que tiene Agromar en esta ruta es un carguero común de 6 000 tpb y 10 nudos y de 37 años, el que será reemplazado en breve, según información de la propia empresa. Transmares -en su servicio a los puertos chilenos de tránsito a Bolivia- mantiene dos semiportacontenedores, de 8 800 y 11 000 tpb, respectivamente, construidos en 1969, y un carguero común de 10 000 tpb y 16 nudos. La Westfal-Larsen dispone de dos cargueros comunes de 13 800 tpb y 19.5 nudos, construidos en 1969. Aparte de los dos barcos de Transmares, no hay ninguno en el tráfico Brasil-países del Pacífico del Grupo Andino capaz de transportar contenedores.

/Cuadro 12

Cuadro 12

BRASIL/GRUPO ANDINO: CARACTERISTICAS DE LAS NAVES QUE ATIENDEN SUS TRAFICOS, 1980

Empresa y naves	Bandera	Tipo de buque	TRB	TPB	TEU	Vel. nudos	Año const.
SERVICIO AL ATLANTICO							
Lloyd Brasileiro a/							
Lloyd Humaitá	Brasil	Carg. polivalente	7 778	8 534	94	18	1976
Lloyd Génova	Brasil	Carguero común	9 111	15 088	0	15	1977
Lloyd Maraba	Brasil	Carg. polivalente	7 788	8 534	94	18	1977
Julio Regis	Brasil	Carguero común	9 003	12 738	0	17	1964
Libra a/							
Ana Carolina	Brasil	Carguero común	4 838	7 400	0	14	1972
Cecilia	Brasil	Carguero común	4 838	7 566	0	14	1971
Claudia	Brasil	Carguero común	4 838	7 567	0	14	1971
Helena	Brasil	Carguero común	4 838	7 566	0	14	1971
María	Brasil	Carguero común	4 838	7 658	0	14	1970
María do Carmen	Brasil	Carguero común	4 838	7 566	0	14	1971
Zuleika	Brasil	Carguero común	4 838	7 397	0	14	1972
AGROMAR b/							
Corain I	Panamá	Carguero común	7 338	8 910	0	18.7	1967
Darien	Colombia	Carguero común	3 947	6 035	0	14	1949
Ven-Caribe a/							
General Páez	Venezuela	Garguero común	9 709	14 153	0	14	1958
A.Bottachi & Cía.a/							
Punta Norte	Argentina	Carguero común	8 719	13 107	0	17	1962
ELMA a/							
Misiones II	Argentina	Carg. polivalente	12 762	20 717	314	15	1979
Río Negro II	Argentina	Carg. polivalente	12 762	20 717	314	15	1977
Delta Lines a/							
Delta Mar	EE.UU.A	Portabarc. LASH	...	38 000	1 728	22	...
Del Mar	EE.UU.A.	Portabarc. LASH	...	38 000	1 728	22	...
Del Norte	EE.UU.A.	Portabarc. LASH	...	38 000	1 728	22	...
Del Sud	EE.UU.A.	Portabarc. LASH	...	38 000	1 728	22	...
SERVICIO AL PACIFICO							
LOLISA c/							
L/L Chile	Brasil	Carg. polivalente	8 681	14 609	0	15	1973
L/L Colombia	Brasil	Carg. polivalente	8 681	14 686	0	15	1979
L/L Ecuador	Brasil	Carg. polivalente	8 681	14 609	0	15	1973
L/L Perú	Brasil	Carg. polivalente	8 681	14 609	0	15	1973

/Concl.

Cuadro 12 (Concl.)

Empresa y naves	Bandera	Tipo de buque	TRB	TPB	TEU	Vel. nudos	Año const.
Cía. Peruana de Vapores d/							
Inca Huayna Capac	Perú	Carguero común	9 624	13 179	0	17	1969
Inca Roca	Perú	Carguero común	9 624	13 179	0	17	1969
Consorcio Naviero Peruano d/							
Lima	Perú	Carguero común	9 125	13 356	0	15	1958
AGROMAR c/							
Ciudad de Itagui	Colombia	Carguero común	3 806	6 051	0	10	1945
TRANSMARES e/							
Cóndor	Chile	Semiportaconten.	6 386	8 873	166	16	1965
Cordillera	Chile	Semiportaconten.	8 073	11 068	114	14	1965
Copihue	Chile	Carguero común	7 273	10 341	0	16	1963
Westfal-Larsen							
Eidanger	Singapur	Carguero común	11 208	13 817	0	19.5	1969
Villanger	Singapur	Carguero común	11 207	13 811	0	19.5	1969
SERVICIO FLUVIAL EN AMAZONIA							
Corsario f/	Perú	Carguero fluvial	(sin información)				
Linda f/	Perú	Carguero fluvial	(sin información)				
Padrino f/	Perú	Carguero fluvial	(sin información)				
Massarambi g/	Brasil		(sin información)				

Fuente: Nombre de los buques y servicios, extractados de estadísticas de GEIPOT sobre Transporte entre Brasil y los países del Grupo Andino, 1980; datos de las naves, Lloyd's Register of Shipping 1981-1982 y Jane's Freight Containers 1981 (para buques LASH, que no figuran en el Lloyd's Register).

a/ Puertos de Brasil/Venezuela.
b/ Puertos de Brasil/Colombia Atlántico.
c/ Brasil/Chile/Perú/Ecuador/Colombia Pacífico.
d/ Brasil/Perú/Ecuador.
e/ Brasil/Chile (tránsito a Bolivia por Antofagasta y Arica).
f/ Iquitos/Manaus.
g/ Iquitos/Belém.

/En general,

En general, el tonelaje de porte bruto, que mide la capacidad de transporte de una nave, fluctúa entre 6 000 y 20 000 toneladas (con excepción de los barcos portabarcazas, que es de 38 000), lo que se estima adecuado para el tráfico internacional. Lo mismo puede decirse de la velocidad, que varía entre 14 y 19.5 nudos (22 nudos para los barcos LASH), con la sola excepción de un buque colombiano de 10 nudos. La edad promedio de los barcos brasileños es inferior a diez años, la que se considera muy buena, lo mismo que la de los buques argentinos y en menor escala, la de los peruanos y chilenos en el tráfico. En cambio, las naves colombianas tienen entre 25 y 37 años y la venezolana, 24, lo cual las hace inadecuadas para los servicios de ultramar y contrarias a los intereses de los dueños de la carga por los recargos a los seguros del casco y de las mercaderías que transportan los buques mayores de 20 años, según las reglas de Lloyd's of London. Se advierte, sí, falta de embarcaciones para el transporte de contenedores -excepto en la ruta Brasil-Venezuela- con lo cual se está desaprovechando las ventajas que ofrecen esas unidades tan útiles para las operaciones multimodales.

c) Frecuencia de viajes y productividad

El cuadro 13, Brasil/Grupo Andino: Frecuencia de viajes y ritmo de movimiento de carga, señala los intervalos en días entre llegadas de naves a los diferentes puertos, con el mínimo, término medio y máximo, así como el número de recaladas en 1979 y el ritmo medio de movimiento de carga (toneladas/día), de los buques de bandera brasilera que atendían el tráfico.

Se dan en dicho cuadro los datos de 23 de los 31 puertos situados en la ruta (11 de Brasil, 3 del Perú, 2 del Ecuador, 1 de Colombia y 6 de Venezuela). Se puede observar a primera vista que el tiempo que media entre la recalada de un buque a otro es muy distanciado, en la mayoría de los casos, salvo en los de Santos (15 días) y Callao (17 días). En los demás puertos pasan entre 25 días (Río de Janeiro) y 130 días (São Francisco do Sul) sin que una nave haga escala. Pero, si se observa con detenimiento la tabla de referencia, se concluye en que ha habido una notable falta de coordinación en las salidas de buques. Por ejemplo. Paranaguá muestra una recalada media cada 35 días, con un mínimo de 3 días y un máximo de 112 días, en circunstancias que tuvo 18 visitas en el año, lo que habría permitido una escala cada 20 días. Otros casos de mala distribución de los viajes en el Brasil son los de Recife, que tuvo 10 recaladas con intervalo medio de 84 días, un mínimo de 66 y un máximo de 180 días, pudiendo haber recibido una visita cada 36 días; Río de Janeiro, con 29 visitas y un intervalo medio de 25 días, pudiendo haberse reducido a 13 días, y el mismo Santos, que a pesar de haber contado con 52 visitas en el año, las que podrían haberse efectuado semanalmente, tuvo una media de 15 días, con un mínimo de un día y un máximo de 65 días.

Algo similar ocurre en el Grupo Andino. En el Callao, los intervalos entre llegadas fluctúan entre uno y 67 días, a pesar que hubo 22 visitas en el año con un promedio de 17 días; en Buenaventura, transcurrieron 90 días sin una recalada, no obstante haber tenido 29 visitas en el año, con un promedio de 29 días, y en La Guaira, que también tuvo 13 visitas anuales, pasaron 82 días ininterrumpidos sin que llegara un sólo buque.

/Cuadro 13

Cuadro 13

BRASIL/GRUPO ANDINO: FRECUENCIA DE VIAJES Y RITMO DE MOVIMIENTO DE CARGA a/

(1979)

Puerto	Intervalo entre llegadas de naves (días)			Ritmo medio de movimiento (t/día)	Número de visitas al año
	Mínimo	Medio	Máximo		
Belém	25	36	48	430	3
Recife	66	84	180	557	10
Salvador	19	76	126	959	6
Vitoria	45	68	114	267	6
Angra dos Reis	-	-	-	225	1
Río de Janeiro	1	25	79	566	29
Santos	1	15	65	518	52
Paranaguá	3	35	112	844	18
São Francisco do Sul	110	130	151	150	3
Itajaí	47	54	60	115	5
Río Grande	8	52	109	405	5
Pisco	26	26	26	505	2
Ilo	29	44	66	1 340	8
Callao	1	17	67	724	22
Guayaquil	5	31	70	779	12
Manta	92	92	92	195	2
Buenaventura	1	29	90	381	13
Cumana	-	-	-	163	1
La Guaira	7	28	82	313	13
Puerto Sucre	-	-	-	654	1
Puerto Cabello	34	67	92	811	6
El Guamache	20	45	74	449	4
Matanzas	54	62	70	1 068	3

Fuente: SUNAMAM, a través del Estudio IPLAN-GEIPOT.

a/ Se refiere solamente a los buques brasileros asignados al tráfico.

/En lo

En lo que respecta al ritmo medio de movimiento de carga, llama la atención las grandes variaciones experimentadas, que varían entre 115 toneladas/día en Itajaí y 1 340 en Ilo. Dentro del Brasil, resulta aceptable la productividad de Salvador (959 t/día), Paranaguá (844), Río de Janeiro (566), Recife (557) y Santos (518), es decir, todas las que rindan más de 500 toneladas/día. Es cierto que pueden influir diversos factores ajenos a la eficiencia de un puerto, como el pequeño tonelaje de carga por buque, en el rendimiento medio, pero en general habrá que convenir en que el escaso ritmo de trabajo diario indicado por los puertos de Itajaí, São Francisco do Sul, Angra dos Reis y Vitoria, conspira contra el buen servicio marítimo y encarece los costos del transporte.

Según el cuadro 14, Brasil/Grupo Andino: Duración de viajes por escala en 1979, relacionado con las cuatro naves brasileras que atendieron el tráfico, resulta que, en total, estuvieron 511 días navegando, 169 a la espera y 617 días operando en puerto, de los 1 297 días considerados en el Estudio IPLAN-GEIPOT. Como se señala en dicho informe, el 38% del tiempo en navegación indica poca eficiencia del sistema para el aprovechamiento de las naves en el transporte; el 13% a la espera, puede significar congestión en los puertos o falta de disponibilidad de carga, y el 48% empleado en la operación portuaria muestra ineficiencia en las faenas de embarque y descarga.

Una de las causas de esta ineficiencia puede ser el exceso de puertos de recalada, algunos de los cuales no ofrecen un volumen de carga que justifique la visita. Indudablemente que ha habido una mala distribución de la oferta de transporte, con frecuencias irregulares y carga insuficiente para los buques asignados al tráfico.

Como consecuencia de esta situación, la productividad de los buques no alcanza los niveles que son dables de desear, según se puede comprobar en el cuadro 15, Brasil/Grupo Andino: Utilización de la capacidad de carga de las naves, 1979. De acuerdo con dichas cifras, la oferta de transporte de las cuatro naves brasileras analizadas por el Estudio IPLAN-GEIPOT, alcanzó a 1 876 680 000 toneladas/millas y el grado medio de utilización al 51.1% solamente. El porcentaje de utilización medio de cada buque, individualmente, fluctuó entre 46.1 y 54.5%, lo que indica que las condiciones del transporte marítimo entre Brasil y el Grupo Andino están reflejadas en el promedio adecuadamente. Cabe señalar que en el negocio naviero, si bien no es dable generalizar, se considera aceptable y conveniente una utilización del 70% de la capacidad de bodega de las naves.

/Cuadro 14

Cuadro 14

BRASIL/GRUPO ANDINO: DURACION DE VIAJES POR ESCALA EN 1979

Nave "A"	N	E	O
BUENAVENTURA	4		
CALLAO	2		4
ILO	4		1
PORTOS DO CHILE	11		2
SANTOS	1	2	10
RIO DE JANEIRO	2		6
SALVADOR	2	5	1
RIO DE JANEIRO	1		3
SANTOS	12		8
PORTOS DO CHILE	4		3
CALLAO	2		2
GUAIAQUIL	1	5	4
BUENAVENTURA	4		11
CALLAO	1		3
ILO	5		
PORTOS DO CHILE	20	6	10
SANTOS	1		2
RIO DE JANEIRO	3		7
SALVADOR	1		3
RECIFE	4		4
PARANAGUÁ	1		1
SANTOS	17		9
PORTOS DO CHILE	2	3	6
PISCO	-	1	1
CALLAO	2	2	4
GUAIAQUIL	2	3	1
BUENAVENTURA	4	3	15
CALLAO	1	1	2
ILO	5		1
PORTOS DO CHILE	12	1	5
RIO DE JANEIRO	1	1	8
SANTOS	1	3	16
PARANAGUÁ	16	1	3
PORTOS DO CHILE	2	1	4
CALLAO		2	3
TOTAL	151	41	161

Nave "B"	N	E	O
RIO DE JANEIRO	2		
RECIFE	3	3	2
SANTOS	14	1	8
PORTOS DO CHILE	2	1	3
CALLAO	2		4
GUAIAQUIL	2		2
BUENAVENTURA	4		5
CALLAO	10	7	5
PORTOS DO CHILE	9	11	9
RIO GRANDE	2		2
SANTOS	1		6
RIO DE JANEIRO	1		3
VITORIA	1		2
RIO DE JANEIRO	1		2(1)
SANTOS	1	6	21
PARANAGUÁ	16		1
PORTOS DO CHILE	2	4	6
CALLAO	6	1	2
PORTOS DO CHILE	10	2	2
SANTOS	1	3	16
RIO DE JANEIRO		2	6
TOTAL	90	45	105

Nave "C"	N	E	O
RIO DE JANEIRO	-		
ANGRA DOS REIS	24		14
SANTOS	10	1	17
PORTOS DO CHILE	4	1	1
CALLAO	1		7
GUAIAQUIL	2	2	3
BUENAVENTURA	3	3	5
CALLAO	1		5
ILO	4		1
PORTOS DO CHILE	10	3	9
SANTOS	1	1	10
RIO DE JANEIRO	-		6
SANTOS	1		9
PARANAGUÁ	12		1
PORTOS DO CHILE	4	7	3
CALLAO	2		3
GUAIAQUIL	2	3	2
BUENAVENTURA	4	9	10
ILO	5		1
PORTOS DO CHILE	11	2	12
SANTOS	1	2	9
RIO DE JANEIRO	1	2	5
SANTOS	1	2	14
PARANAGUÁ	12		1
PORTOS DO CHILE	4	2	2
CALLAO	2	1	2
GUAIAQUIL	1	5	2
BUENAVENTURA	9	1	12
PORTOS DO CHILE	11	1	11
RIO GRANDE	3		11
RIO DE JANEIRO		1	5
TOTAL	146	49	193

Nave "D"	N	E	O
RIO DE JANEIRO	1		
SANTOS	14		4
PORTOS DO CHILE	1		9
CALLAO	4		1
BUENAVENTURA	3	1	12
CALLAO	1		2
ILO	4		1
PORTOS DO CHILE	9	3	5
RIO GRANDE	2		4
SANTOS	1		5
RIO DE JANEIRO	1		5
SANTOS	2		7
RIO GRANDE	12		3
PORTOS DO CHILE	2	1	3
CALLAO	1	1	3
GUAIAQUIL	7	2	2
PORTOS DO CHILE	10	5	12
RIO GRANDE	1	2	4
PARANAGUÁ	1	1	1
SANTOS	-	1	8
RIO DE JANEIRO	3	2	6
VITÓRIA	2	1	
SALVADOR	3		2
SANTOS	-	2	14
PARANAGUÁ	14		1
PORTOS DO CHILE	2	1	4
CALLAO	2		4
GUAIAQUIL	2	1	1
BUENAVENTURA	9	5	3
PORTOS DO CHILE	9	4	12
PARANAGUÁ	1		2
SANTOS	-		13
RIO DE JANEIRO			5
TOTAL	124	34	158

Fuente: SUNAMAM, a través del Estudio IPLAN-GEIPOT.

Nota:
N - días navegando
E - días en espera
O - días operando
(1) - días en reparación

/Cuadro 15

Cuadro 15

BRASIL/GRUPO ANDINO: UTILIZACION DE LA CAPACIDAD DE CARGA DE LAS NAVES, 1979 a/

Naves	TRB	Millas navegadas	Oferta de transporte T/milla, 10^3	Utilización (%)
"A"	12 835	42 304	542 970	52.1
"B"	12 835	26 028	334 070	46.1
"C"	12 835	37 849	485 790	54.5
"D"	13 100	39 225	513 850	50.5
Total		145 406	1 876 680	51.1

Fuente: MT-GEIPOT - Estudio de Transportes entre Brasil y los Países del Grupo Andino. Complemento de la. Minuta, junio de 1981.

a/ Se refiere únicamente a los buques brasileros asignados al tráfico.

2. Fletes marítimos

a) Fletes por productos y por tráficos

Cabe hacer presente que las comparaciones de fletes entre dos tráficos resultan de poca objetividad porque en la fijación de las tarifas inciden unos treinta factores determinantes, los principales de los cuales son el volumen y naturaleza de la carga, su relación peso/medida, la disponibilidad de la carga, su valor, los costos de operación portuaria, las condiciones de los puertos (facilidades de muelles y mano de obra, equipo, jornales, documentación, difícil acceso, navegación río arriba, etc.) y la carga de retorno. Contrariamente a lo que se cree, la distancia juega un papel secundario en la fijación de las tarifas de conferencia o de buques de línea. Prueba de ello es que las tarifas desde el norte de Europa a la costa del Pacífico de América del Sur son iguales para todos los puertos entre Buenaventura y Talcahuano, a pesar de haber 3 718 millas de diferencia entre ambos puertos. En las tarifas Brasil-Chile-Brasil, sucede algo similar, pues se aplican los mismos valores desde los diferentes sectores en Brasil a todos los puertos chilenos entre Arica y Bahía de Concepción, distantes 1 036 millas entre sí, con excepción de Coquimbo, lo que no se debe al factor distancia.

Es muy difícil, pues, poder determinar si el nivel de ciertas tarifas es alto en un tráfico dado pero se estima útil hacer comparaciones que permitan visualizar un rango de valores y verificar si existen diferencias muy notorias. Tal ejercicio se ha practicado al hacer el cuadro 16 en que se ha tomado en cuenta seis productos de exportación de Brasil para los cuales se contó con información: planchas y tubos de fierro y acero, automóviles, partes y piezas para automóviles, máquinas y aparatos mecánicos, motores de explosión y vidrios y sus manufacturas.

/Cuadro 16

Cuadro 16

BRASIL/GRUPO ANDINO: FLETES COMPARATIVOS DE PRODUCTOS SELECCIONADOS, 1979

(en dólares por tonelada-flete)

Producto	Brasil/ Colombia	Brasil/ Ecuador	Brasil/ Perú	Brasil/ Venezuela	Promedio
Planchas y tubos de fierro y acero	75.70	76.00	93.00	395.20	160.00
Automóviles	414.70	866.00	206.30	298.40	446.35
Partes y piezas para automóviles	221.40	258.00	209.80	282.70	243.00
Máquinas y aparatos mecánicos	269.90	394.70	193.10	300.40	289.50
Motores de explosión	204.00		178.80		191.40
Vidrios y sus manufacturas	267.30			211.20	239.25
Flete medio de las exportaciones	55.90a/	211.10b/	134.60	76.60c/	119.55

Fuente: Preparado sobre la base de las informaciones suministradas por SUNAMAM (estadísticas inéditas), junio de 1981.

a/ Incluye 163 353 toneladas de gasolina a granel, a US$ 12.78.- la tonelada.
b/ Incluye 14 157 toneladas de azúcar de caña, a US$ 22.00.- la tonelada.
c/ Incluye 79 885 toneladas de azúcar de caña, a US$ 28.30.- la tonelada.

/Del examen

Del examen detenido de dicho cuadro se concluye en que serían aceptables, por no apartarse del término medio para los cuatro países, los fletes de las partes y piezas de automóviles y de máquinas y aparatos mecánicos, así como los aplicados a los motores de explosión y a los vidrios y sus manufacturas para dos países. En cambio, resulta inexplicable la diferencia que se presenta en el flete de las planchas y tubos de fierro y acero para Venezuela, que es 420% superior al cobrado para Colombia y Ecuador y 325% mayor que el cobrado para el Perú. También es difícil de justificar las variaciones en el flete de los automóviles: US$ 414.70 para Colombia, US$ 866.00 para Ecuador, US$ 206.30 para Perú y US$ 298.40 para Venezuela. Es decir, el transporte de vehículos automotores al Ecuador sale costando casi el doble del que se paga para Colombia y más de cuatro veces superior al aplicado al Perú.

En lo que respecta al término medio del flete de las exportaciones brasileras al Grupo Andino, la comparación indica valores muy bajos para Colombia y Venezuela pero no refleja la realidad pues dichos promedios están influenciados por grandes cantidades de gasolina a granel, en el primer caso, y de azúcar de caña, en el segundo, productos masivos cuyos fletes son reducidos, como se explica en el cuadro de referencia.

No ha sido posible hacer igual comparación con las importaciones brasileras desde el Grupo Andino por no haber productos de carga general provenientes de dos o más países que permitan tal cotejo.

b) Fluctuaciones de fletes, 1975-1979

Si bien es aleatorio poder determinar el nivel de los fletes en un momento dado, en cambio resulta más positivo comparar su evolución en el tiempo, a fin de indicar su tendencia. De ahí que se hayan preparado los cuadros 17 al 20, Fluctuaciones de fletes marítimos, 1975/1979, en que se hace la confrontación entre los que regían en cada uno de esos años para los productos de los cuales se dispuso de datos.

El cuadro 17, se refiere a Colombia y muestra que, salvo los motores de explosión -que bajaron en 25.9%- todos los fletes experimentaron fuertes alzas, entre 43.9% en el caso de las planchas y tubos de fierro y acero y 170.0% en el de las partes y piezas para automóviles, siendo de 90.5% para las máquinas y aparatos mecánicos y de 122.9% para los automóviles. No es de extrañar que el flete medio de los productos exportados desde Brasil a Colombia en 1979 sea 76.7% menor que en 1975, pues en el total está incluido, según ya se dijo, una partida importante de gasolina a granel (163 353 toneladas a US$ 12.80/ton).

Las importaciones brasileras de productos colombianos aumentaron sus fletes en el período en 66.2% para el cemento y en 36.3% para los ácidos en general.

El intercambio entre Brasil y Ecuador, señalado en el cuadro 18, indica que los fletes subieron en el período indicado en 121.4% para los automóviles, en 90.3% para las máquinas y aparatos mecánicos, en 44.8% para las máquinas y aparatos eléctricos, con un promedio de 21.7% en el total de las exportaciones del Brasil. El pescado preparado -única exportación permanente del Ecuador al Brasil- subió 76.6%, lo que no sería ajeno a la disminución del volumen de este producto a casi la mitad de su escaso comercio (500 toneladas en 1979, de 900 toneladas en 1975).

/Cuadro 17

Cuadro 17

BRASIL/COLOMBIA: FLUCTUACIONES DE FLETES MARITIMOS, 1975/1979

(Fletes por toneladas en US$)

Tráfico y producto	1975	1979	Porcentaje de variación
Brasil/Colombia			
Planchas y tubos de fierro y acero	52.6	75.7	43.9
Automóviles	213.0	474.7	122.9
Partes y piezas de automóviles	82.0	221.4	170.0
Máquinas y aparatos mecánicos	141.7	269.9	90.5
Motores de explosión	274.9	204.0	-25.8
Vidrios y sus manufacturas	145.6	267.3	83.6
Flete medio	239.1	55.9 a/	-76.7
Colombia/Brasil			
Cemento	13.9	23.1	66.2
Acidos en general	77.4	105.5	36.3
Flete medio	34.9	36.0	3.2

Fuente: Preparado en base a las informaciones suministradas por SUNAMAM (estadísticas inéditas), junio de 1981.

a/ Incluye 163 353 toneladas de gasolina a granel, a US$ 12.80/ton.

Cuadro 18

BRASIL/ECUADOR: FLUCTUACIONES DE FLETES MARITIMOS, 1975/1979

(Fletes por toneladas en US$)

Tráfico y productos	1975	1979	Porcentaje de variación
Brasil/Ecuador			
Automóviles	391.1	866.0	121.4
Partes y piezas de automóviles	205.3	258.0	25.7
Máquinas y aparatos mecánicos	207.4	394.7	90.3
Máquinas y aparatos eléctricos	211.3	306.0	44.8
Flete medio	173.4	211.1	21.7
Ecuador/Brasil			
Pescado preparado	67.6	119.4	76.6
Flete medio	82.5	168.8	104.6

Fuente: Preparado en base a las informaciones suministradas por SUNAMAM (estadísticas inéditas), junio de 1981.

/El cuadro

El cuadro 19 presenta el caso del Perú, cuyos fletes en el período experimentaron alzas en algunos productos y rebajas en otros. Las máquinas y aparatos mecánicos subieron en 41.1%, las partes y piezas para automóviles en 37.2%, los automóviles en 31.6% y las máquinas y aparatos eléctricos en 15.2%, mientras bajaron los fletes de las planchas y tubos de fierro y acero en 2.5% y de la magnesita y el carbonato de magnesia en 2.2%. El alza del flete medio en 112.3% se debe a que en 1975 hubo fuertes exportaciones de gasolina a granel, petróleo crudo a granel y aceite de soja a granel, todos productos de bajo flete, que no aparecen en las cifras de 1979.

Las importaciones brasileras de productos peruanos sufrieron alzas en los fletes de 36.5% para el zinc y sus manufacturas, de 28.4% para el pescado preparado, de 16.6% para el cobre y sus manufacturas y de 10.8% para los productos químicos. El aumento del flete medio, de 282.2%, obedece al cambio en la estructura del comercio, pues en 1975 Perú exportó al Brasil 235 000 toneladas de petróleo crudo a granel, con un flete de US$ 13.11 por tonelada.

Cuadro 19

BRASIL/PERU: FLUCTUACIONES DE FLETES MARITIMOS, 1975/1979

(Fletes por toneladas en US$)

Tráfico y productos	1975	1979	Porcentaje de variación
Brasil/Perú			
Automóviles	156.8	206.3	31.6
Partes y piezas de automóviles	152.9	209.8	37.2
Máquinas y aparatos mecánicos	136.9	193.1	41.1
Planchas y tubos de fierro y acero	95.4	93.0	-2.5
Máquinas y apartos eléctricos	239.0	275.3	15.2
Magnesita y carbonato de magnesia, a granel	50.9	49.8	-2.2
Flete medio	63.4	134.6	112.3
Perú/Brasil			
Cobre y sus manufacturas	51.2	59.7	16.6
Zinc y sus manufacturas	52.4	71.5	36.5
Pescado preparado	64.9	83.3	28.4
Productos químicos	71.9	79.7	10.8
Flete medio	18.0	68.8	282.2

Fuente: Preparado en base a las informaciones suministradas por SUNAMAM (estadísticas inéditas), junio de 1981.

/En el

En el cuadro 20 se dan a conocer las fluctuaciones de fletes entre Brasil y Venezuela, las que muestran notables diferencias. Así, en las exportaciones brasileras los fletes de las planchas y tubos de fierro y acero tuvieron un alza de 228.2%, los de las maderas 98.2%, las partes y piezas de automóviles 55.8%, los vidrios y sus manufacturas 48.7%, las máquinas y aparatos mecánicos 24.4% y los automóviles 5.4%. En cambio, bajaron los fletes para el jugo de naranja refrigerado en 40.5% y para los productos de la industria química en 3.0%. El flete medio aumentó en 37.5%.

Las importaciones brasileras desde Venezuela también ofrecen un comportamiento errático en los fletes, los que subieron 180.8% en el caso de los combustibles a granel, 64.5% en el de las planchas y tubos de fierro y acero y 37.8% en el de los aceites lubricantes, mientras bajaron en 3.1% para el petróleo crudo a granel. Este último producto, grandemente mayoritario, influyó en la rebaja media de 3.5% de los fletes de importación en total.

Cuadro 20

BRASIL/VENEZUELA: FLUCTUACIONES DE FLETES MARITIMOS, 1975/1979

(Fletes por toneladas en US$)

Tráfico y productos	1975	1979	Porcentaje de variación
Brasil/Venezuela			
Planchas y tubos de fierro y acero	120.4	395.2	228.2
Automóviles	283.0	298.4	5.4
Partes y piezas de automóviles	181.4	282.7	55.8
Máquinas y aparatos mecánicos	241.5	300.4	24.4
Maderas	49.7	98.5	98.2
Productos de la industria química	95.5	92.7	-3.0
Jugo de naranja refrigerado	206.3	122.8	-40.5
Vidrios y sus manufacturas	142.0	211.2	48.7
Flete medio	55.7	76.6	37.5
Venezuela/Brasil			
Petróleo crudo a granel	6.4	6.2	-3.1
Aceites lubricantes a granel	35.2	48.5	37.8
Aceites combustibles a granel	5.2	14.6	180.8
Planchas y tubos de fierro y acero	58.6	96.4	64.5
Flete medio	8.6	8.3	-3.5

Fuente: Preparado en base a las informaciones suministradas por SUNAMAM (estadísticas inéditas), junio de 1981.

/c) Tarifas

c) Tarifas vigentes

En la actualidad, las únicas tarifas aprobadas por las autoridades marítimas competentes son las que rigen en el tráfico Brasil/Perú/Brasil, de conformidad con el Convenio de transporte marítimo entre ambos países aprobado por decreto legislativo 64/73 de 12 de abril de 1973 de la República Federativa de Brasil y por decreto-ley 20609 de 14 de mayo de 1974 de la República Peruana. Los estatutos del Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil/Perú/Brasil fueron aprobados por Resolución 4754 de 18 de mayo de 1975 de la Superintendencia Nacional de Marina Mercante del Brasil y por la Resolución 0016-75-TC-AC de 26 de junio de 1975 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República Peruana.

Además, para los efectos del tráfico de productos brasileños destinados a Bolivia por vía marítima, a través de los puertos de Antofagasta y Arica, y viceversa, cabe consignar que están vigentes las tarifas del Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil-Chile-Brasil, aprobadas por Resolución 4732 de la Superintendenci Nacional de Marina Mercante del Brasil de 17 de junio de 1975 y por Resolución 1095 de 6 de octubre de 1975 del Departamento de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile.

No fue posible obtener las tarifas de fletes entre Brasil y Ecuador y Brasil y Colombia, solicitadas oportunamente a las empresas navieras TRANSNAVE y AGROMAR, respectivamente, ni las que se aplican en el tráfico entre Brasil y Venezuela.

Las tarifas Brasil/Perú/Brasil y Brasil/Chile/Brasil, si bien difieren en cuanto al monto de los fletes, son de estructura similar y las condiciones de embarque equivalen prácticamente a las mismas.

A continuación se dan las principales características de ambas tarifas.

Los puertos de origen y destino de las mercaderías están agrupados en cinco secciones, en lo que respecta a Brasil:

"A" - puertos del sur hasta Río de Janeiro, inclusive,
"B" - puertos al norte de Río de Janeiro hasta Salvador, inclusive,
"C" - puertos al norte de Salvador hasta Fortaleza, inclusive,
"D" - puertos al oeste de Fortaleza hasta Belém, inclusive, y
"E" - puertos al oeste de Belém.

Todos los fletes registrados en ambas tarifas son en dólares norteamericanos. Las tasas básicas de fletes se aplican empleándose una de las siguientes bases, conforme a lo indicado en las tarifas:

P - por tonelada bruta de 1 000 kg
M - por metro cúbico
P/M - por tonelada bruta de 1 000 kg o por metro cúbico, según la que devengue mayor flete
P2 - por pie cuadrado maderero
U - por unidad

Los valores de los fletes no incluyen primas de seguros, impuestos, tributos, gastos para la preparación de documentos de la mercadería, gastos consulares, derechos portuarios y/o cualquier género de tributo o responsabilidad sobre la mercadería y/o el flete, los cuales deben ser pagados o reembolsados al transportador en dólares norteamericanos.

/Se deja

Se deja constancia en ambas tarifas que la mercadería deberá pagar el "Adicional ao Frete para Renovaçao da Marinha Mercante da Republica Federativa do Brasil" (AFRMM), ascendente a 30% sobre el flete total de las cargas importadas por Brasil, de acuerdo al decreto-ley 1801, publicado en el Diario Oficial de Brasil de 19 de agosto de 1980, que modificó el decreto-ley 1142 de 30 de diciembre de 1970.

De acuerdo con los términos de embarque para buques de línea (berth terms o liner terms), la liquidación del flete se hace aplicando las tarifas vigentes a la fecha de salida del buque del respectivo puerto de embarque; los fletes y gastos son pagaderos contra entrega de los conocimientos de embarque en el puerto de origen o contra liberación de la carga en el puerto de destino; no obstante, todo flete se considerará ganado a todo evento, cualquiera sea la suerte del buque y/o de la carga.

El flete mínimo por conocimiento de embarque será el correspondiente a 500 kilogramos o 0.500 m3 de la mercadería declarada en el conocimiento.

En cuanto a los contenedores, pueden ser movilizados de:

1) puerta a puerta (house to house)
2) puerta a muelle (house to pier)
3) muelle a puerta (pier to house)
4) muelle a muelle (pier to pier)

Las tarifas se aplican al transporte de contenedores cuyas características han sido establecidas por la ISO (International Organization of Standardization), ya sean llenos o vacíos. El flete de un contenedor lleno será la suma de los fletes correspondientes a las diversas mercaderías contenidas en él y siempre que ese valor final no sea inferior al flete mínimo establecido. El flete mínimo para un contenedor de 20 pies es de 27 metros cúbicos, si la base del flete aplicado fuese "M" (medida o volumen) y 17 toneladas si la base del flete aplicado fuese "P" (peso), o, para ambos casos, el flete básico de US$ 1 600.00, aplicándose la alternativa que genere el mayor flete.

En las movilizaciones "puerta a puerta" y "puerta a muelle" se concede al embarcador en la tarifa Brasil/Perú/Brasil un plazo de cinco días hábiles para recibir el contenedor vacío, movilizarlo, llenarlo y entregarlo listo para embarque al transportador marítimo; en las movilizaciones "puerta a puerta" y "muelle a puerta" el plazo es de siete días para recibir el contenedor lleno (luego después de su descarga), movilizarlo, vaciarlo y restituirlo vacío y limpio al transportador marítimo. En la tarifa Brasil/Chile/Brasil dichos plazos son de 7 y 14 días, respectivamente. En el caso de sobrepasar dichos períodos libres, los embarcadores o consignatarios están sujetos al cobro de recargo diario de sobre-estadía, que en la tarifa Brasil/Perú/Brasil es de US$ 20.00 por día o fracción y en la Brasil/Chile/Brasil es convencional.

En ambas tarifas figura un recargo transitorio por concepto de alza del precio del combustible (bunker surcharge), que en febrero de 1982 es de 17% para todas las cargas de exportación e importación entre Brasil y Perú y de 15% entre Brasil y Chile.

Las tarifas Brasil/Perú/Brasil se componen de más de 400 ítem de fletes y las de Brasil/Chile/Brasil superan los 700 rubros.

/3. Participación

3. Participación de las banderas nacionales

La participación de las banderas nacionales en el tráfico de intercambio ha experimentado una notable variación en el último quinquenio, en desmedro de la marina mercante brasileña, que era predominante en esas rutas.

En efecto, según puede apreciarse en el cuadro 21, Brasil/Grupo Andino: Participación de las banderas en el transporte marítimo, 1975, 1979 y 1980, los buques brasileños movilizaron en 1975 el 64.4% de sus exportaciones al Grupo Andino y el 85.9% de sus importaciones; en 1979, la proporción había descendido al 48.6% en las exportaciones aunque había repuntado al 96.8% en las importaciones, mientras en 1980 las cifras respectivas fueron de 23.4% y 62.9%, es decir, la participación más baja en el período considerado.

Por otra parte, la intervención de los países andinos -con excepción de Bolivia y Ecuador, cuyas naves no han participado en el tráfico- ha aumentado proporcionalmente. Así, Colombia ha subido de 13.3% en 1975 a 38.6% en 1980 su cuota en las importaciones brasileñas; Perú ha incrementado el transporte bajo su bandera de la carga adquirida en Brasil de 11.3% a 18.8% en el período, mientras que Venezuela lo ha hecho de cero en 1975 a 8.1% en 1979 y a 11.6% en 1980.

En cuanto al transporte de las importaciones brasileñas desde el Grupo Andino, la situación ha sido la siguiente entre 1975 y 1980: la bandera brasileña, bajó de 17.7% a cero desde Colombia, en tanto que las naves colombianas incrementaron su intervención de 44.3% a 99.9%; desde Ecuador, los barcos brasileños redujeron su participación de 99.3% al 10.0% pero no a favor de las naves ecuatorianas sino de terceras banderas; desde el Perú, los buques brasileños tuvieron un repunte al pasar de 39.7% a 48.2%, en tanto que desde Venezuela declinaron de 97.7% a 85.2%.

Las cifras anteriores se refieren al volumen de carga transportada, en toneladas métricas.

En cuanto a los fletes generados en el intercambio, la proporción en que los buques nacionales han participado se muestra en el cuadro 22 para el período 1975, 1979 y 1980. Lógicamente, los porcentajes de cada país son similares, aunque no iguales, a aquéllos de los tonelajes movilizados. Por ejemplo, Brasil participó en el 64.4% del tonelaje de sus exportaciones al Grupo Andino en 1975 y en el 23.4% en 1980, mientras que su intervención en los fletes fue de 54.4% y de 53.2%, respectivamente. En sus importaciones, los porcentajes en el período alcanzaron a 85.9% y 62.9% del tonelaje pero solamente al 78.1% y 53.2% de los fletes. En cambio, todos los países andinos tuvieron mayor proporción en la parte económica de su intercambio que en el volumen de la carga transportada, aunque ambos -tonelaje y fletes- sean mucho menores que los hechos en bandera brasilera o por armadores brasileños, ya que en ambos casos se han considerado los buques propios y los fletados y operados por empresas navieras nacionales. Llama la atención la situación de Colombia, que en 1975 transportó el 13.3% de la carga ganando el 59.2% de los fletes y en 1980, el 38.6% del volumen y el 41.9% en las exportaciones, mientras en las importaciones desde Brasil su participación fue de 44.3% en 1975 y 99.9% en 1980 del tonelaje y el 51.9% y 97.9% de los fletes, respectivamente. Las naves peruanas intervinieron en el 11.3% del volumen en 1975 y en 18.8% en 1980 mientras en los fletes su participación fue de 15.5% y 24.7% en las exportaciones, en tanto que en las importaciones los porcentajes relativos descendieron en materia de fletes ya que fueron de 39.6% y 45.6% y los de la carga, de 58.9% y 51.8% en 1975 y 1980. Venezuela, en cambio, que no había

/Cuadro 21

Cuadro 21

BRASIL/GRUPO ANDINO: PARTICIPACION DE LAS BANDERAS EN EL TRANSPORTE MARITIMO, 1975, 1979 Y 1980

(Toneladas métricas y porcentajes)

Tráfico	Año	Brasil	Porcentaje	Colombia	Porcentaje	Perú	Porcentaje	Venezuela	Porcentaje	Otros ALADI	Porcentaje	Los demás	Porcentaje	Total
Exportación brasilera														
Brasil-Colombia	1975	52 866	61.0	11 551	13.3					386	0.4	21 926	25.2	86 729
	1979	186 627	66.4	66 990	23.8					260	0.1	27 387	9.7	281 264
	1980	23 984	19.3	47 825	38.6							52 087	42.1	123 896
Brasil-Ecuador	1975	6 329	43.8							514	4.2	7 522	52.0	14 465
	1979	13 563	67.7									6 469	32.3	20 032
	1980	10 373	49.0							3 737	17.7	7 064	33.3	21 174
Brasil-Perú	1975	74 251	66.2			12 632	11.3					25 209	22.5	112 092
	1979	21 528	99.8			19	0.1					11	0.1	21 558
	1980	29 564	66.9			8 302	18.8					6 325	14.3	44 191
Brasil-Venezuela	1975	123 266	66.6							9 929	5.3	51 958	28.1	185 153
	1979	69 096	25.1					22 412	8.1	20 259	7.3	163 847	59.5	275 614
	1980	19 037	11.6					19 057	11.6	28 962	17.6	97 695	59.2	164 751
Total exportaciones	1975	256 712	64 4	11 551	2.9	12 632	3.2			10 929	2.7	106 615	26.8	398 439
	1979	290 814	48.6	66 990	11.2	19	0.0	22 412	3.2	20 519	3.4	197 714	33.6	598 468
	1980	82 958	23.4	47 825	13.5	8 302	2.3	19 057	5.5	32 699	4.2	163 171	46.1	354 012
Importación brasilera														
Colombia-Brasil	1975	5 501	17.7	13 798	44.3							11 864	38.0	31 163
	1979	3 135	11.9	2 360	9.0					13	0.0	20 764	59.1	26 272
	1980	55	0.0	25 514	99.9							23	0.0	25 592
Ecuador-Brasil	1975	1 190	99.3									9	0.7	1 199
	1979	775	100.0											775
	1980	403	10.1							94	0.3	3 474	87.6	3 971
Perú-Brasil	1975	105 708	39.7			157 059	58.9					3 754	1.4	266 521
	1979	50 260	95.0			2 631	5.0							52 891
	1980	30 193	48.2			32 462	51.8					43	0.0	62 698
Venezuela-Brasil	1975	1 193 459	97.7									27 952	2.3	1 221 411
	1979	1 926 817	97.9					551	0.0			40 522	2.1	1 967 890
	1980	104 461	85.2					130	0.0			18 053	14.8	122 644
Total importaciones	1975	1 305 858	85.9	13 798	0.9	157 059	10.3					43 579	2.9	1 520 294
	1979	1 980 987	96.8	2 360	0.1	2 631	0.1	551	0.0	13	0.0	61 286	3.0	2 047 828
	1980	135 112	62.9	25 514	11.9	32 162	15.1	130	0.0	94	0.0	21 593	10.1	214 905

Fuente: Preparado en base a estadísticas inéditas suministradas por SUNAMAM, junio 1981, y por GEIPOT, 19 enero 1982.

/Cuadro 22

Cuadro 22

BRASIL/GRUPO ANDINO: PARTICIPACION DE LAS BANDERAS NACIONALES EN LOS FLETES MARITIMOS, 1975, 1979 Y 1980

(Miles de dólares, porcentajes)

TRAFICO	año	Brasil	%	Colombia	%	Perú	%	Venezuela	%	Otros ALADI	%	los demás	%	TOTAL
EXPORTACION BRASILERA														
Brasil/Colombia	1975	412	19.8	1 231	59.2	32	1.6			4	0.2	399	19.2	2 078
	1979	6 190	39.4	8 567	54.5					112	0.7	821	5.4	15 690
	1980	6 375	25.2	16 595	41.9							8 305	32.9	25 275
Brasil/Ecuador	1975	1 048	41.8							78	3.1	1 382	55.1	2 508
	1979	2 485	58.8									1 743	41.2	4 228
	1980	2 635	45.3							740	12.7	2.443	42.0	5 818
Brasil/Perú	1975	5 019	70.6			1 099	15.5			169	2.3	824	11.6	7 111
	1979	2 889	99.6			10	0.3					2	0.1	2 901
	1980	6 158	61.4			2 471	24.7					1 393	13.9	10 022
Brasil/Venezuela	1975	5 501	53.3							2 620	25.5	2 191	21.2	10 312
	1979	7 958	37.7					2 995	14.2	3 015	14.3	7 142	33.8	21 110
	1980	4 478	25.1					3 642	20.4	3 235	18.2	6 463	36.3	17 818
Total exportac.	1975	11 980	54.4	1 231	5.6	1 131	5.1			2 871	13.1	4 796	21.8	22 009
	1979	19 522	44.3	8 567	19.5	10	0.0	2 995	6.8	3 127	7.0	9 808	22.4	44 029
	1980	19 646	33.3	10 595	18.0	2 471	4.2	3 642	6.2	3 975	6.7	18 604	31.6	58.933
IMPORTACION BRASILERA														
Colombia/Brasil	1975	153	14.1	565	51.9							370	34.0	1 088
	1979	187	19.7	198	21.0					3	0.3	558	59.0	946
	1980	8	0.7	1 194	97.9							17	1.4	1 219
Ecuador/Brasil	1975	95	95.9									4	4.1	99
	1979	131	100.0											131
	1980	91	41.9							17	7.8	109	50.3	217
Perú/Brasil	1975	2 848	59.4			1 898	39.6			45	1.0			4 791
	1979	3 471	95.4			168	4.6							3 639
	1980	2 653	54.3			2.276	45.6					7	8.1	4 886
Venezuela/Brasil	1975	9 786	93.1							2	0.0	726	6.9	10 514
	1979	15 910	96.9					33	0.2			477	2.9	16 420
	1980	2 136	74.6					14	0.5			715	24.9	2 865
Total importac.	1975	12 882	78.1	565	3.4	1 898	11.5			47	0.3	1 100	6.7	16 492
	1979	19 699	93.2	198	0.9	168	0.8	33	0.2	3	0.0	1 035	4.9	21 136
	1980	4 888	53.2	1 194	13.0	2 226	24.2	14	0.2	17	0.2	848	9.2	9 187

Fuente: Preparado en base a estadísticas inéditas suministradas por SUNAMAM, junio 1981 y por GEIPOT, 19 enero 1982.

/transportado al

transportado ni una tonelada en el tráfico con Brasil durante 1975, concurrió en 1979 con el 8.1% y en 1980 con el 11.6% del tonelaje de sus importaciones y con el 14.2% y el 20.4% de sus fletes, respectivamente, pero en sus exportaciones a Brasil no tuvo prácticamente intervención durante el período.

Cabe advertir que los buques extranjeros, cuya porción del volumen de la carga transportada en el tráfico de exportación brasileña al Grupo Andino es considerable -26.8% en 1975, 33.6% en 1979 y 46.1% en 1980- participan en mucho menor medida en los fletes -21.8%, 22.4% y 31.6%, respectivamente- debido a que transportan principalmente graneles sólidos y líquidos. En la importación brasileña ocurre lo contrario con las naves extrazonales, aunque toman parte en muy pequeña proporción en los embarques -2.9% en 1975, 3.0% en 1979 y 10.1% en 1980 del tonelaje pero 6.7%, 4.9% y 9.2% de los fletes. Los países de la ALADI que no pertenecen al conjunto Brasil/Grupo Andino tienen alguna intervención en las exportaciones brasileñas al Grupo Andino -2.7% del volumen en 1975, 3.4% en 1979 y 9.2% en 1980 con 13.1%, 7.1% y 6.7% de los fletes- pero prácticamente ninguna en las importaciones, lo que se debe a que los buques argentinos, que son mayoritarios en el tráfico, atienden el comercio entre puertos brasileños y venezolanos en sus viajes hacia el norte pero no recalan en Venezuela de regreso de sus líneas a Estados Unidos.

En suma, hasta 1979 la participación de los armadores brasileños en el intercambio comercial con los países andinos era muy favorable -48.6% en sus exportaciones y 96.8% en las importaciones- pero a partir de 1980 se ha producido un brusco descenso, al situarse los porcentajes en 23.4% y 62.9%, respectivamente. A esto se agrega la considerable disminución del tráfico en ambos sentidos, al bajar de 598 mil toneladas a 354 mil la exportación brasileña y de 2 millones 48 mil a 215 mil toneladas las importaciones. La baja en las exportaciones proviene de la declinación de las ventas a Colombia y a Venezuela -en 157 mil y 111 mil toneladas, respectivamente- mientras la disminución en las importaciones tiene su origen en la notable caída de las compras de combustibles líquidos a Venezuela, que descendieron de 1 millón 728 mil toneladas en 1979 a sólo 85 mil toneladas en 1980.

/V. EMPLEO

V. EMPLEO DEL CONTENEDOR

1. Situación y posibilidades de la contenerización

Antes de entrar a considerar la situación y posibilidades de la contenerización entre Brasil y los países del Grupo Andino, parece oportuno hacer referencia a este sistema que ha sido considerado por la UNCTAD como "la espina dorsal del transporte multimodal" y que se ha dado en llamar "la mayor revolución en el transporte marítimo desde la aplicación del vapor a la navegación".

De los estudios efectuados por la UNCTAD con ocasión del examen del proyecto de Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, se puede colegir que la unitarización de cargas ofrece ventajas para la economía nacional, para los puertos y los terminales de carga multimodal, para las empresas de transporte y para los embarcadores y consignatarios, aunque, como es natural, tiene sus limitaciones.5/

Entre las ventajas de la contenerización, que pueden atribuirse también al transporte multimodal, cabe consignar las siguientes, sin que esta enumeración deba considerarse exhaustiva:

a) Ventajas para la economía nacional

La producción nacional puede ser transportada más económica y eficientemente en el comercio internacional, aumentando su capacidad para competir en los mercados mundiales; el transporte en general mejora y aumenta su productividad al obtenerse mayor eficiencia en el manipuleo de carga, un giro más rápido de los buques y vehículos terrestres, un menor costo en las operaciones de transbordo de carga y una disminución de pérdidas, daños y hurtos de las mercancías, todo lo cual repercute favorablemente en la economía nacional.

b) Ventajas para los puertos y terminales multimodales

Aumento de productividad de los equipos a través de la mayor rapidez de carga y descarga; incremento de la capacidad operacional al hacer posible el trabajo contínuo, sin tener que interrumpirlo en caso de lluvia o mal tiempo; reducción de congestión y de tiempo de espera de los buques, y facilidad de identificación de la carga al permitir ubicarla más rápidamente, inventariarla mejor y ejercer mayor control y cuidado sobre ella.

c) Ventajas para las empresas navieras y de transporte en general

La posibilidad de mover mayor tonelaje en menor tiempo aumenta la capacidad de arrastre de los vehículos, que podrán efectuar más viajes en un período determinado, incrementando así sus ingresos por fletes y reduciendo los costos unitarios; además, no sólo se produce economía de escala al manipular, transportar y almacenar unidades más grandes y homogéneas de carga, sino también en materia de documentación y tramitaciones aduaneras y portuarias, porque en vez de emitirse diferentes conocimientos de embarque o guías de transporte terrestre separados para cargamentos que van en un mismo contenedor, se requiere solamente un documento.

5/ Naciones Unidas: Economic implications, in particular for developing countries, of the proposed Convention on International Combined Transport of goods, 1972; Follow-up report on aspects of economic and social implications of international multimodal transport in developing countries, UNCTAD, Ginebra, 1979.

/d) Ventajas

d) Ventajas para el embarcador o consignatario

La carga unitarizada es menos susceptible a daños, roturas, hurtos y pérdidas en general, así como a deterioro por mal tiempo durante las faenas de carga y descarga; en otras palabras, la contenerización reduce los riesgos (y debería rebajar también las primas de seguro); se disminuyen los costos a través del menor tiempo de tránsito de la mercancía; se reducen los costos de embalaje y aminoran el peso y el volumen de los embarques y por tanto, el flete; se amplían los mercados pues los productos pueden ser entregados en lugares más distantes y en mejores condiciones de competencia con los productos locales, tanto en calidad como en precio; se simplifican los procedimientos aduaneros y se reduce el papeleo y los trámites, y finalmente, al fluir más rápidamente las mercancías, se amenguan las necesidades de existencia (stock), con lo cual se disminuye el costo, tamaño y operaciones de almacenaje y las necesidades de financiamiento al haber mayor rotación del capital invertido.

Pero, la aplicación masiva del contenedor -a través del tráfico de buques celulares y barcos de autotransbordo, que sería la manera de optimizar el sistema de unitarización de cargas- conlleva ciertas limitaciones.

En primer lugar, habría que acondicionar los puertos para asegurar la eficiente atención a los buques especializados y a los contenedores. Tales terminales requieren por lo general de mayor profundidad que aquella con que cuentan en la actualidad, lo que obligaría a proceder a su dragado, siempre costoso. Se requiere, además, de grandes superficies para los patios de maniobra y de almacenamiento de contenedores, con inversiones elevadas y a veces, con problemas de disponibilidad de terreno en los recintos portuarios. Los equipos indispensables para el manipuleo de los contenedores en forma eficiente -grúas-pórtico, carretillas pórtico, tractores con remolques, etc.- son caros. Sin embargo, a pesar de los nuevos gastos de capital que se requieren, los nuevos atracaderos pueden manejar una tonelada de carga con costos inferiores en un 60% a los costos de capital por tonelada de un atracadero tradicional de carga general.6/ Además, las autoridades portuarias de la región disponen generalmente de recursos para la adquisición del moderno equipo mínimo necesario y en todo caso, existen en Europa, Estados Unidos y Japón grandes firmas dedicadas al arriendo de esta clase de elementos.

En segundo término, se necesita contar con obras de infraestructura apropiadas para el transporte interno de los contenedores (caminos pavimentados, vías férreas adecuadas, puentes y túneles, carros de ferrocarril y camiones del tipo y número convenientes), sin las cuales se producirá un cuello de botella y se limitará el tráfico de carga unitarizada al trayecto puerto a puerto, perdiéndose así gran parte de las ventajas del sistema multimodal.

En seguida, hay que disponer de centros de agrupamiento o distribución de cargas y terminales de contenedores en las ciudades del interior para facilitar las operaciones, en especial de aquellos embarques de mercancías destinados a diferentes consignatarios en un mismo contenedor (llamados LCL - Less than Container Load), embarques que son mucho más frecuentes de lo que pudiera creerse.

6/ Naciones Unidas, Department of International Economic and Social Affairs, Office for Programme Planning and Co-ordination, Transport Newsletter, Volumen 3, Nº 1, septiembre de 1980, p. 6.

/Pero, el

Pero, el factor más importante que debe tenerse en cuenta si se quiere entrar de lleno en la era del transporte multimodal -y por tanto, aprovechar al máximo las ventajas de la contenerización- es la actitud de las autoridades aduaneras y portuarias, de los servicios tributarios, de los importadores y exportadores, de los transportistas en general y en particular, de las propias líneas navieras, para adecuarse a las exigencias de las nuevas tecnologías.

En este sentido, tal vez el más delicado de los asuntos es el que se refiere a las implicaciones aduaneras. Debido a la falta de legislación apropiada, en algunos países del Grupo Andino el contenedor es considerado como una mercancía al abandonar los recintos del depósito, quedando sujeto a la reglamentación aduanera y al pago de derechos de internación. En otros casos, la tramitación aduanera obliga a que el contenedor sea vaciado en el recinto aduanero para practicar la revisión y aforo del contenido y vuelto a cargar, con lo cual se desperdicia gran parte de los beneficios del sistema unitarizado.

Además de estas condiciones, tendrán que darse otras -de orden sicológico- como la actitud de los gremios marítimos y aun de las propias compañías navieras, para que pueda prosperar plenamente el empleo del contenedor en la región. Las exigencias de iguales y aun mayores salarios de parte de los estibadores para el manipuleo de la carga unitarizada que para la carga convencional obstaculiza la aplicación de la nueva tecnología tanto como los actuales recargos por bultos pesados en las tarifas de fletes de algunas conferencias.

Con todo, la contenerización es un proceso necesario, útil e irreversible.

2. Transporte efectuado en contenedores

La eficiencia en el transporte de contenedores por vía marítima depende de la tecnología utilizada para transportarlos: buques portacontenedores o celulares, buques de autotransbordo (Ro-Ro), naves de uso múltiple o polivalentes y barcos portagabarras o portabarcazas (tipo LASH, Seabee o BACAT).

Como se explicó en el cuadro 12, Características de las naves que atienden los tráficos, 1980, en el servicio al Atlántico actúan cuatro buques polivalentes (dos brasileños, con capacidad para 94 TEU cada uno y dos argentinos, que pueden llevar 314 TEU cada uno), así como cuatro portabarcazas tipo LASH, estadounidenses, que acarrean 1 728 TEU cada uno. Es decir, el transporte de contenedores está bien servido en esta ruta pero solamente en lo que se refiere al tráfico Brasil-Venezuela, puesto que ninguno de los buques mencionados toca en puertos colombianos. En el servicio al Pacífico, en cambio, no hay sino cuatro barcos polivalentes, todos brasileños, pero desafortunadamente sin capacidad para llevar contenedores, y las únicas naves que pueden transportarlos -los dos buques semiportacontenedores chilenos de Transmares- llegan solamente hasta Arica. Esto es, entre Brasil y los países del Grupo Andino no existe en este momento tráfico de carga contenerizada

El cuadro 23, Intercambio marítimo por tipo de cargas, 1980, muestra el tonelaje movilizado entre Brasil y los países del Grupo Andino, de acuerdo a la distribución tradicional por categorías de productos. Como se puede apreciar, en todos los tráficos de exportación de Brasil predomina la carga general (56.5% a Colombia, 88.5% a Ecuador, 77.2% a Perú y 70.9% a Venezuela) con término medio de 67.7%, lo que sólo sucede en el caso de Ecuador y Perú al tratarse de las importaciones brasileñas (99.5% y 83.4%, respectivamente). En las exportaciones desde Colombia a Brasil prevalecen los graneles sólidos (76.2%) y en las de Venezuela, los graneles líquidos (69.1%). En el total de las exportaciones del

/Cuadro 23

Cuadro 23

BRASIL/GRUPO ANDINO: INTERCAMBIO MARITIMO SEGUN TIPO DE CARGAS, 1980

(Toneladas métricas)

Tráfico	Carga gral.	%	En conten.	%	Refrig.	%	Grls. sól.	%	Grls. liqs.	%	Total
BRASIL/COLOMBIA	70 007	56.5	2 532	2.0			51 357	41.5			123 896
COLOMBIA/BRASIL	5 365	21.0	711	2.8			19 516	76.2			25 592
BRASIL/ECUADOR	18 980	89.6	1 752	8.3	442	2.1					21 174
ECUADOR/BRASIL	3 951	99.5	20	0.5							3 971
BRASIL/PERU	34 127	77.2	55	0.1			6 009	13.6	4 000	9.1	44 191
PERU/BRASIL	52 348	83.5	127	0.2			10 223	16.3			62 698
BRASIL/VENEZUELA	114 969	69.8	13 720	8.3	11 080	6.7	13 610	8.3	11 372	6.9	164 751
VENEZUELA/BRASIL	14 350	0.5	120	0.0	5	0.0	8 849	0.3	3 000 060	99.2	3 023 384
TOTAL BRASIL/GRAN	238 083	67.3	18 059	5.1	11 522	3.3	70 976	20.0	15 372	4.3	354 012
TOTAL GRAN/BRASIL	76 014	2.5	978	0.0	5	0.0	38 588	1.2	3 000 060	96.3	3 115 645
TOTAL INTERCAMBIO	314 097	9.1	19 037	0.5	11 527	0.3	109 564	3.2	3 015 432	86.9	3 469 657

Fuente: Preparado a base de las estadísticas del documento Transporte maritimo entre os portos brasileiros e os de países do Grupo Andino, 1980, GEIPOT, 19 enero 1982, complementados para el uso de los graneles líquidos de Venezuela con información de Comercio Exterior do Brasil, Importaçao, Año 9, Tomo II, Ministerio de Fazenda, Receita Federal, Brasilia, 1981.

/Grupo Andino

Grupo Andino a Brasil, en 1980 correspondió el 39.5% a graneles líquidos, el 37.9% a carga general, el 22.2% a graneles sólidos, el 0.4% a carga contenerizada y el 0.0% a carga refrigerada. Los porcentajes en las exportaciones de Brasil a los países andinos fueron de 67.7% para carga general, de 19.7% para graneles sólidos, de 4.8% para carga contenerizada, de 4.4% para graneles líquidos y de 3.4% para carga refrigerada.

Los cuadros 24 al 27, Productos transportados en contenedores, indican en detalle la carga unitarizada efectivamente movilizada durante el año 1980 entre Brasil y Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela y viceversa, con mención de los tonelajes transportados en cada sentido. Del análisis de dichos cuadros resulta que Brasil exportó al Grupo Andino en contenedores 42 productos distintos, de los cuales 9 a Colombia, 18 a Ecuador, 4 a Perú y 35 a Venezuela, mientras estos países le enviaron 9 productos distintos (de los cuales, siete de Colombia, uno de Ecuador, tres de Perú y uno de Venezuela). Hubo cinco productos de intercambio mutuo: automóviles, productos de la industria química, bagaje, instrumentos ópticos y médicos y otras preparaciones alimenticias.

Los principales productos transportados en contenedores fueron los siguientes de Brasil a Colombia -máquinas de coser, motores de explosión, productos de la industria química y máquinas eléctricas y sus partes; de Brasil a Ecuador -máquinas de coser, partes y piezas de automóviles y productos de la industria química; de Brasil a Perú -máquinas y aparatos eléctricos; de Brasil a Venezuela -máquinas y aparatos mecánicos, vidrios y sus manufacturas, motores de explosión, productos de la industria química, materiales plásticos y resinas, máquinas y aparatos eléctricos, chapas, tubos y perfiles de fierro o acero, partes y piezas para automóviles, aluminio y sus manufacturas y neumáticos y cámaras de aire. En el sentido inverso, las exportaciones unitarizadas del Grupo Andino a Brasil se compusieron de productos de la industria química y cilindros de gas vacíos (de retorno) desde Colombia, de preparaciones de pescado desde Ecuador y Perú y de vidrios y sus manufacturas de Venezuela.

Como se puede comprobar a simple vista en dichos cuadros, en la gran mayoría de los casos hay un enorme desequilibrio en el tonelaje de carga unitarizada transportada: Brasil/Colombia, 1 491 toneladas y en sentido inverso, 711 toneladas; Brasil/Ecuador, 1 752 toneladas contra apenas 21; y Brasil/Venezuela, 13 720 toneladas y sólo 120 de retorno; únicamente en el caso del Perú se da la tónica contraria, aunque en volúmenes insignificantes: Brasil/Perú, 55 toneladas; Perú/Brasil, 127 toneladas.

3. Productos contenerizables

Contrastan esas exiguas cifras con la enorme potencialidad que ofrece el sistema de contenerización al movimiento comercial en la región. En efecto, según se detalla en el cuadro 28, Brasil/Grupo Andino: Productos contenerizables exportados por Brasil al Grupo Andino, 1980, hay 84 mercancías diferentes que podrían unitarizarse en ese tráfico: 56 a Colombia, 43 a Ecuador, 58 al Perú y 83 a Venezuela. Por su parte, como se muestra en el cuadro 29, Grupo Andino/Brasil: Productos contenerizables exportados por los países andinos al Brasil, 1980, 43 de ellos son susceptibles de unitarizar: 17 de Colombia, 6 del Ecuador, 26 del Perú y 18 de Venezuela.

/Cuadro 24

Cuadro 24

BRASIL/COLOMBIA/BRASIL: PRODUCTOS TRANSPORTADOS EN CONTENEDORES, 1980

(Toneladas métricas)

DE BRASIL A COLOMBIA		DE COLOMBIA A BRASIL	
Automóviles	1	Automóviles	2
Bagaje (equipaje)	5	Cilindros p. gas vacíos	122
Compensados y artificiales	8	Frutas en conserva	20
Máquinas de coser	602	Instrum. ópticos y médicos	10
Máqs. eléctricas y partes	113	Otras preparac. alimenticias	3
Máqs. y aparatos mecánicos	4	Preparaciones de cereales	4
Motores de explosión	289	Productos ind. química	550
Partes y piezas para automóv.	15		
Productos ind. química	215		
Tejidos en general	239		
	1 491		711

Fuente: Preparado a base de las estadísticas de GEIPOT, Transporte marítimo entre os portos brasileiros e os de países do Grupo Andino en 1980, Brasilia, 19 enero 1982.

Cuadro 25

BRASIL/ECUADOR/BRASIL: PRODUCTOS TRANSPORTADOS EN CONTENEDORES, 1980

(Toneladas métricas)

DE BRASIL A ECUADOR		DE ECUADOR A BRASIL	
Artefactos de fierro y acero	33	Preparaciones de pescado	21
Bagaje (equipaje)	4		
Fibras sintéticas	70		
Herramientas	21		
Instrum. ópticos y médicos	12		
Juguetes	13		
Manuf. de hierro	9		
Materias albuminosas-colas	59		
Maquinaria agrícola	24		
Máquinas de coser	938		
Máquinas p. escritorio	1		
Motores de explosión	14		
Neumáticos y cámaras de aire	81		
Partes y pzas. p. automóviles	227		
Preparaciones de carne	37		
Productos ind. química	105		
Rodamientos	3		
Tejidos en general	35		
Vidrios y sus manuf.	66		
	1 752		21

Fuente: La misma del cuadro 24.

/Cuadro 26

Cuadro 26

BRASIL/PERU/BRASIL: PRODUCTOS TRANSPORTADOS EN CONTENEDORES, 1980

(Toneladas métricas)

DE BRASIL A PERU		DE PERU A BRASIL	
Chocolates y sus preparac.	11	Bagaje (equipaje)	6
Máqs.y aparatos eléctricos	36	Mercads. de import/exp. temporal	11
Máqs.y aparatos mecánicos	1	Preparaciones de pescado	110
Motores de explosión	7		
	55		127

Fuente: La misma del cuadro 24.

El cuadro 30, Brasil/Grupo Andino: Porcentaje de carga contenerizable de intercambio, 1980, indica la carga general transportada ese año, desglosando aquélla considerada no contenerizable y la susceptible de ser contenerizada. Esta separación se ha hecho de acuerdo a la clasificación preparada por una alta autoridad portuaria estadounidense para el Primer Seminario Interamericano de Puertos, organizado por la Organización de Estados Americanos (Bogotá, marzo de 1968) y reproducida desde entonces en no menos de diez publicaciones en inglés y en español.7/ La citada clasificación se reproduce en el anexo correspondiente.

Según el citado autor, las clasificaciones corresponden a los siguientes conceptos:

A - Excelente. Productos de gran valor con fletes relativamente altos y cuyo factor de estiba guarda relación con el volumen y capacidad de peso del contenedor; también, productos sensibles al deterioro y al robo. Ejemplos: licores y vinos, cigarrillos, productos farmacéuticos, máquinas de oficina, conservas en latas;

B - Adecuada. Mercadería general de valor moderado o que posee tendencia a la contaminación o está sujeta a recargos en los fletes. Ejemplos: harina en bolsas, pieles frescas, negro de humo, café en bolsas, cacao en grano, tinturas vegetales, productos de alambre;

C - Marginal. Productos que pueden colocarse físicamente en contenedores pero que son de poco valor y fletes bajos. Ejemplos: lingotes de acero, madera en bruto, arpillera, y

D - Inadecuada. Carga que no puede colocarse físicamente en contenedores (grandes camiones, acero estructural de más de 40 pies de largo), cuyo valor es muy bajo (chatarra, arena y ripio, hierro en lingotes) o que se transporta más eficientemente en buques especializados cuando se trata de grandes partidas (barcos azucareros, buques portavehículos).

7/ Thomas T. Soules: Estado actual de los recipientes (containers) en relación con los administradores de puertos (UP/CIES-8; CTPP/Seminario I, doc. 5).

/Cuadro 27

Cuadro 27

BRASIL/VENEZUELA/BRASIL: PRODUCTOS TRANSPORTADOS EN CONTENEDORES, 1980

(Toneladas métricas)

DE BRASIL A VENEZUELA		DE VENEZUELA A BRASIL	
Acidos en general	63	Vidrios y sus manufacturas	120
Aluminio y sus manufacturas	570		
Artefactos de tejidos	103		
Automóviles	262		
Bagaje (equipaje)	31		
Bombas p. líquidos	2		
Chapas, tubos y perfiles de fierro o acero	601		
Cobre y sus manuf.	4		
Cuchillería	20		
Electrodos p. soldar	12		
Estaño y sus manuf.	113		
Fibras sintéticas	68		
Herramientas	84		
Instrum. ópticos y médicos	5		
Juguetes	194		
Manuf. de fierro o acero	277		
Manuf. de madera	4		
Manuf. no especificadas	3		
Manuf. de plásticos	136		
Máquinas de coser	59		
Máquinas de escritorio	8		
Máqs. y aparatos eléctricos	662		
Máqs. y aparatos mecánicos	3 133		
Materiales plásticos, resin.	713		
Motores de explosión y sus partes	1 168		
Neumáticos y cámaras de aire	494		
Partes y piezas p. automóviles	596		
Partes y piezas p. tractores	3		
Productos de cerámica	7		
Prod. de la ind. química	969		
Refrigeradores	116		
Tanantes	170		
Tejidos en general	3		
Tractores	154		
Válvulas y griferías	7		
Vidrios y sus manufacturas	2 906		
	13 720		120

Fuente: La misma del cuadro 24.

/Cuadro 28

Cuadro 28

BRASIL/GRUPO ANDINO: PRODUCTOS CONTENERIZABLES EXPORTADOS POR BRASIL AL GRUPO ANDINO, 1980

Productos	a CO	a EC	a PE	a VE
Abrasivos artificiales	x		x	x
Aceite de castañas	x		x	
Acero inoxidable, exc. manuf.	x			x
Acidos en general	x	x	x	x
Algodón en bruto				x
Aluminio y sus manuf.	x	x	x	x
Amianto, asbesto				x
Artefactos de tejidos	x			x
Arts. de librería	x	x	x	x
Arts. p. confitería s/cacao			x	x
Arts. manuf. de borracha (goma)	x	x	x	x
Arts. manuf. de fierro o acero	x			
Automóviles				x
Bagaje (equipaje)	x	x	x	x
Bombas p. líquidos	x	x	x	x
Borracha (goma) sintética	x	x	x	x
Café	x			
Calzado	x			x
Castañas de cajú	x		x	x
Ceras artificiales			x	
Cera de carnaúba	x	x	x	x
Chapas, tubos, perfiles de fierro y acero				x
Chocolates y sus preparados			x	
Cilindros p. gas vacíos (retorno)				x
Cobre y sus manufacturas	x	x	x	x
Compensados y artificiales				x
Cuchillería	x	x	x	x
Electrodos p. soldar	x	x		
Escobas, pinceles				x
Estaño y sus manuf.	x			x
Fibras sintéticas	x	x	x	x
Herramientas	x	x	x	x
Hilos de algodón		x		x
Insecticidas	x	x	x	
Instrumentos musicales	x		x	
Instrumentos ópticos y médicos	x	x	x	x
Jabón detergente	x			
Juguetes	x	x	x	x

/Cont.

Cont.

Productos	a CO	a EC	a PE	a VE
Manuf. de fierro y acero	x	x	x	x
Manuf. de madera	x	x	x	x
Manuf. no especificadas	x	x	x	
Manufacturas plásticas	x	x	x	
Máquinas de costura	x	x	x	x
Máquinas de escritorio	x		x	x
Maqs. y aparatos eléctricos	x	x	x	x
Máqs. y aparatos mecánicos	x	x	x	x
Máqs. y aparat. p. agricultura		x		x
Materiales albuminosas - colas		x	x	x
Materias colorantes	x		x	x
Materiales plásticos, resinas	x	x	x	x
Medicamentos y prod. farmc.	x	x		
Motores de explosión y sus partes	x	x	x	x
Mate				x
Muebles			x	x
Neumáticos y cámaras de aire	x	x	x	x
Objetos de arte				x
Otras especias				
Otras preparaciones alimentic.			x	x
Papel y papelería	x	x	x	x
Partes y piezas p. automóviles	x	x	x	x
Partes y piezas p. tractores	x		x	x
Pimienta	x	x	x	x
Preparaciones alimenticias				x
Preparaciones de carnes		x	x	
Productos cinematográficos	x	x	x	x
Productos de cerámica	x	x	x	x
Productos de perfumería cosmética		x	x	
Productos de la ind. química	x	x	x	x
Prod. textiles impregnados	x	x	x	x
Refrigeradores	x	x	x	x
Relojería	x		x	x
Rodamientos	x	x		
Sisal			x	
Sulfato de sodio			x	
Tabaco en bruto	x		x	
Tanantes	x	x	x	x
Tejidos en general	x		x	x
Tintas y barnices	x	x	x	
Tractores				x
Tripas secas/saladas			x	

/Concl.

Concl.

Productos	a CO	a EC	a PE	a VE
Válvulas, grifería				x
Vestuario en general				x
Vidrios y sus manufacturas	x	x	x	x
Vinos y licores	x		x	
Yute en bruto				x

Fuente: Preparado a base de las estadísticas de GEIPOT, Transporte marítimo entre os portos brasileiros e os países do Grupo Andino, Brasilia, 19 enero 1982.

/Cuadro 29

Cuadro 29

GRUPO ANDINO/BRASIL: PRODUCTOS CONTENERIZABLES EXPORTADOS POR LOS PAISES ANDINOS AL BRASIL, 1980

Productos	de CO	de EC	de PE	de VE
Aceitunas en conserva			x	x
Acidos en general	x		x	
Ajos			x	
Algodôn en bruto			x	
Aluminio y sus manuf.				x
Arts. de librería	x		x	x
Arts. p. confitería sin cacao		x		
Arroz				x
Automóviles	x	x	x	x
Bagaje (equipaje)	x	x	x	x
Bebidas alcohôlicas			x	
Chapas, tubos, perfiles de fierro o acero				x
Cilindros de gas vacíos (retorno)	x	x		x
Cobre y sus manufacturas			x	
Electrodos p. soldar			x	
Fibras sintéticas			x	
Frutas en conserva	x			
Instrumentos ópticos y médicos	x			x
Manuf. no especificadas				x
Manuf. de fe. o acero	x			
Máqs. de costura	x			
Máqs. y aparatos eléctricos	x			x
Máqs. y aparatos mecánicos		x	x	x
Materias albuminosas - colas			x	
Materias colorantes - pigmentos	x		x	
Mercad. de imp/exp. temporal		x		
Muebles				x
Otras especias			x	
Otras preparaciones alimenticias	x		x	x
Partes y piezas p. automóviles			x	
Pescado seco/salado			x	
Preparaciones de carnes			x	
Preparaciones de cereal	x			
Preparaciones de pescado		x	x	x
Productos de cerámica	x			

/Concl.

Concl.

Productos	de CO	de EC	de PE	de VE
Prod. ind. química	x		x	x
Prod. perfumería/esencias			x	
Resinas/extractos vegetales			x	
Rodamientos	x			
Tripas secas/saladas			x	
Vidrios y sus manufacturas	x			x
Yute en bruto			x	
Zinc y sus manufacturas			x	

Fuente: Preparado a base de estadísticas GEIPOT, Transporte marítimo entre os portos brasileiros e os países do Grupo Andino en 1980, Brasilia, 19 enero 1982.

/Cuadro 30

Cuadro 30

BRASIL/GRUPO ANDINO: PORCENTAJE DE CARGA CONTENERIZABLE DE INTERCAMBIO, 1980

(Toneladas métricas)

BRASIL/COLOMBIA		%	COLOMBIA/BRASIL		%
Carga general	70 007			5 365	
No contenerizable	15 918			-	
Contenerizable	54 089	77.3		5 365	100
BRASIL/ECUADOR			**ECUADOR/BRASIL**		
Carga general	18 980			3 951	
No contenerizable	354			12	
Contenerizable	18 626	98.1		3 939	96.7
BRASIL/PERU			**PERU/BRASIL**		
Carga general	34 127			52 348	
No contenerizable	2 782			486	
Contenerizable	31 345	91.8		51 862	99.1
BRASIL/VENEZUELA			**VENEZUELA/BRASIL**		
Carga general	114 969			19 846	
No contenerizable	29 256			7 015	
Contenerizable	85 713	74.6		12 831	64.6
BRASIL/GRUPO ANDINO			**GRUPO ANDINO/BRASIL**		
Carga general	238 083			81 510	
No contenerizable	48 310			7 513	
Contenerizable	189 773	79.7		73 997	90.8

Fuente: La misma del cuadro 23.

/Aunque esta

Aunque esta clasificación ha sido empleada para determinar el porcentaje de la carga contenerizable, se debe entender que los productos indicados no son los únicos que puedan ser transportados mediante los buques celulares. Por ejemplo, ABC Containerline transporta minerales de Australia a América del Norte y Europa, y contenedores de Europa a Australia.8/ En la misma forma, Matson Navigation Company transporta azúcar de Hawai a la Costa Oeste de los Estados Unidos y contenedores en el viaje de retorno. Por supuesto, ABC y Matson pueden transportar contenedores y carga a granel en los dos sentidos y, muchas veces, lo hacen. La razón por la cual ABC y Matson pueden usar sus buques celulares para transportar no solamente contenedores sino también carga a granel, es que los dos tipos de carga son compatibles. Es decir, las guías para los contenedores en las bodegas de un buque celular no crean ningún obstáculo ni para el transporte de los minerales ni del azúcar antes mencionado, así como tampoco para muchas otras cargas a granel. Como resultado de esto, se puede señalar que un buque celular tiene una dimensión nueva que proporcionar a los países de América Latina, que son principalmente exportadores de materias primas, la flexibilidad necesaria para aprovechar mejor esta tecnología.

En lo que respecta a posibilidad de empleo, los contenedores se adaptan en su estructura y en el material de que se componen a las necesidades específicas del transporte a que están destinados. Generalmente se clasifican en cinco grupos -carga general, carga perecible, carga líquida o gaseosa, carga seca a granel y carga especializada- y los hay para los más variados productos, desde trajes colgados en sus perchas hasta casas prefabricadas y desde productos químicos corrosivos hasta animales en pie. En cuanto a su material de construcción, pueden ser de acero, de aluminio, de fierro, de material plástico o de fibra de vidrio, o de una combinación de algunos de estos materiales. Desde el punto de vista de la adaptación de la carga, no habría inconveniente en contenerizar cualquier mercancía que pueda llevarse en un camión o en un vagón de ferrocarril. En cambio, si se mira a la economicidad, no resultaría conveniente emplear contenedores para transportar productos de bajo valor intrínseco (según varios autores, de menos de 250 dólares la tonelada métrica).

Aunque el valor intrínseco de los productos proporciona una guía general sobre cuales son los que justifican los costos adicionales para ser transportados en contenedores, se debe entender que siempre hay circunstancias especiales que pueden modificar la situación. Por ejemplo, una compañía naviera ha empezado a transportar carbón a granel en contenedores desde el Reino Unido al continente Europeo mediante un buque celular con una capacidad de 113 TEU. El uso de contenedores en este comercio se justifica debido a la reducción que se consigue en el tiempo que el buque está en los puertos para las operaciones de carga y descarga, lo que le permite cinco viajes redondos cada semana.9/ Asimismo, es posible que algunas corrientes comerciales requieran ciertas características de servicio que sólo los contenedores pueden proporcionar, tales como rapidez, eliminación de mermas, etc., que hagan que los cargadores y destinatarios consideren justificado su uso independientemente del valor de las mercancías.

8/ Fairplay International Shipping Weekly, 2 abril 1981, p. 6.
9/ Fairplay International Shipping Weekly, 21 enero 1982, p. 6.

/El citado

El citado cuadro 30 muestra la alta proporción de productos contenerizables que se transporta en la región: 77.3% de la carga general movilizada entre Brasil y Colombia y 100% en sentido inverso; 98.1% de la mercadería del mismo tipo de Brasil a Ecuador y 96.7% de Ecuador a Brasil; 91.8% en el caso de Brasil a Perú y 99.1% de retorno, y 74.6% de la de Brasil a Venezuela y 90.8% de la venezolana a Brasil. En resumen, la carga general contenerizable era del 79.7% entre Brasil y el Grupo Andino en 1980 y de 90.8% en sentido contrario. Si bien existe un notable desequilibrio en el volumen de dichos productos -190 mil y 74 mil toneladas respectivamente- la posibilidad de unitarizarlos abre buenas perspectivas al empleo del sistema multimodal de transporte y por ende, a las economías de tiempo y de costo inherentes.

A propósito, convendría recordar que la unitarización de cargas -sea por paletización, contenerización, empleo de semi-remolques o de gabarras- es una operación física, material, en tanto que el transporte multimodal es un concepto institucional. En esencia, la unitarización consiste en agrupar varios bultos pequeños o medianos en unidades homogéneas de manipuleo para facilitar su movilización por medios mecánicos y hacerla más rápida, segura y económica, eliminar riesgos de roturas, hurtos o pérdidas y disminuir los costos para el dueño de la carga y para el transportista. Por su parte, el transporte multimodal internaciona se define como "el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente".10/

4. Facilidades portuarias

Otro factor de capital importancia para el desarrollo del sistema unitarizado es, lógicamente, la adecuación de los puertos a la nueva tecnología. En ese sentido, las autoridades portuarias de América Latina han venido preocupándose en la última década de mejorar sus instalaciones y equipos para hacer frente al desafío que significa la era del contenedor. Es que si los puertos no se adelantan a prepararse para atender debidamente los requerimientos del transporte contenerizado pueden ser suplantados por otros terminales que lo hagan oportunamente.

A continuación se pasa una breve revista a la situación actual en los puertos de Brasil y del Grupo Andino a que se refiere el presente estudio.

a) Brasil

i) Manaus. No tiene instalaciones ni movimiento de contenedores.

ii) Recife. No cuenta con terminal de contenedores. Está en construcción un terminal para buques de autotransbordo (Ro-Ro) en Olinda.

iii) Aratú. Es un puerto nuevo, dedicado al tráfico de graneles. No tiene instalaciones ni equipo ni movimiento de contenedores.

iv) Salvador. Existe un sitio de atraque para buques que transportan contenedores, de 237 m de largo, 90 de ancho y 8 a 9 m de profundidad, y su tasa de embarque es de 4 unidades por hora. Cuenta también con un patio para contenedores.

10/ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (TD/MT/CONF/L.6, 24 de mayo de 1980.)

/v) Vitoria.

v) Vitoria. No hay equipo ni muelle especializado. Los contenedores son descargados directamente a vagones de ferrocarril y llevados al almacén correspondiente para ser vaciados.

vi) Río de Janeiro. Cuenta con un terminal provisorio para contenedores, de 135 000 m^2, equipado con varias carretillas portacontenedores (straddle carriers y van carriers).

vii) Santos. El nuevo terminal de contenedores, construido a fines de 1980 en Conceiçaozinha, tiene capacidad para dos buques de ultramar al mismo tiempo; hasta su puesta en actividad, una veintena de sitios de atraque atendían el intenso tráfico de contenedores. En 1981, junto con entrar en servicio el terminal de Santos -el más grande de América Latina- aumentó el movimiento de naves portacontenedores con cinco buques transformados del Lloyd Brasileiro, además de los dos que ya hacían ese servicio desde Santos a la Costa Oeste de Estados Unidos, y dos buques portacontenedores de Hamburg-Sud que atienden el tráfico entre Brasil y Europa.

viii) Paranaguá. El sitio de atraque Nº 14 está destinado especialmente al movimiento de contenedores, los que son manipulados ya sea por las grúas de portal de 12.5 toneladas o por la maniobra del buque, y movidos al área detrás del cobertizo Nº 5, donde operan dos cargadores laterales de 30 toneladas.

ix) Río Grande. Hay un muelle de 275 m de largo para atender exclusivamente la operación de contenedores y de carga refrigerada; dos grúas para contenedores de 20 toneladas operan en este terminal.

b) Colombia

i) Santa Marta. Como en todos los puertos colombianos, se usa la maniobra del buque para el movimiento de contenedores por no haber equipo adecuado. Se dispone de dos camiones montacargas para mover los contenedores en tierra.

ii) Barranquilla. Los contenedores son vaciados en la Aduana o en la Zona Franca. Hay dos camiones montacargas para el movimiento en tierra pero no se cuenta con un patio especial para contenedores.

iii) Buenaventura. Los contenedores pueden ser descargados directamente a vagones de ferrocarril para su despacho al interior del país, sin abrirlos. Existen dos camiones montacargas de 22 toneladas para las maniobras de contenedores en los recintos portuarios.

c) Chile (Tránsito a Bolivia)

i) Arica. Una grúa pórtico de 60 toneladas se encarga de operar los contenedores y se cuenta con un patio especial de 3 600 m^2, detrás del sitio 2. Los contenedores destinados a Chile son abiertos y descargados en la Aduana pero aquellos en tránsito a Bolivia son despachados por ferrocarril bajo custodia de la Aduana boliviana (in bond).

ii) Antofagasta. Los contenedores pueden ser descargados directamente a carros de ferrocarril. Al igual que en Arica, los destinados a Chile deben ser vaciados en Aduana y los que van a Bolivia son despachados directamente por tren.

d) Ecuador

i) Manta. Hay una grúa móvil de 35 toneladas para contenedores y tres sitios de atraque especiales para buques de autotransbordo (Ro-Ro), con 7 000 m^2 de patios.

ii) Guayaquil. En el nuevo terminal, inaugurado a fines de 1980, existen tres sitios de atraque para buques portacontenedores y con capacidad para almacenar 6 000 TEU. Cuentan con el más moderno equipo que incluye carretillas portacontenedores (transtainer) y grúas sobre rieles (gantry).

/e) Perú

e) Perú

i) Iquitos. No hay equipo ni movimiento de contenedores.

ii) Callao. No existe en la actualidad un muelle para contenedores pero se proyecta construir un terminal especializado. En la actualidad no hay equipo para descarga de contenedores, la que se hace con la maniobra del buque. Se puede descargar directamente a vagón de ferrocarril o a camión pero los contenedores deben abrirse en Aduana. Se usan tres grúas montacargas de 22 toneladas para el movimiento de contenedores en los recintos portuarios.

iii) Matarani. Se carece de un sitio de atraque especial para naves que transportan contenedores pero se usan los atracaderos de carga general. Los contenedores con destino a Bolivia se pueden despachar sin abrir pero se cobra por su retorno vacío, a menos que sean de propiedad del Ferrocarril. La Empresa Puertos del Perú, ENAPU, ha aprobado un plan de ampliación y modernización del puerto de Matarani que contempla la construcción de dos a tres amarraderos adicionales, especializados en carga unitarizada (buques de autotransbordo y movimiento de contenedores).

iv) Ilo. No hay sitio de atraque especial ni equipo para manejo de contenedores; aparentemente no existe movimiento de carga unitarizada.

f) Venezuela

i) La Guaira. Como en todos los puertos venezolanos, los buques deben usar su propia maniobra para manipular contenedores por no haber equipo portuario adecuado. No existe tampoco ningún sitio especial para buques que transportan contenedores. Hay un proyecto para ampliar las instalaciones portuarias, que incluye un terminal de contenedores.

ii) Puerto Cabello. No existe ningún atracadero especial para buques que portan contenedores.

5. Tráfico de contenedores

Aunque se ha podido establecer -como se muestra en el acápite 3 de este capítulo- el transporte de productos realizado en contenedores entre Brasil y el Grupo Andino y viceversa, no se tiene información acerca del número y tonelaje de dichas unidades que se movilizaron en el tráfico específico.

En cambio, se ha podido preparar el cuadro 31 que indica el movimiento de contenedores en 1969 (parcial), en 1978 y 1980 en los puertos considerados en el presente estudio. Dicho cuadro pone de relieve la común tendencia al incremento del tráfico de carga unitarizada, que ha crecido notablemente en los años indicados. Algunos de estos aumentos son espectaculares, como los de Santos, que subió de 13 294 toneladas a 1 010 862; de Río de Janeiro, de 2 808 a 183 890 toneladas; de Antofagasta desde 3 870 toneladas a 31 432; de Guayaquil, de 23 025 a 120 535 toneladas, o de Callao, que aumentó de 15 500 a 99 700 toneladas durante el período 1969 a 1980.

/Cuadro 31

Cuadro 31

BRASIL/GRUPO ANDINO: TRAFICO DE CONTENEDORES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS, 1969-1980

(Número de unidades en TEU y toneladas métricas)

Puerto	Año	Tráfico total		Cont. embarcados		Cont. desembarcados	
		TEU	Tons	TEU	Tons	TEU	Tons
BRASIL							
Manaus	1978	4 439	19 850	2 273	4 716	2 166	15 134
	1980	10 470	67 755	5 128	11 310	5 342	46 685
Recife	1978	609	4 859	244	1 530	365	3 329
	1980	1 403	12 550	717	5 300	686	7 250
Salvador	1978	3 688	12 570	1 866	3 895	1 839	8 675
	1980	3 895	48 482	2 038	34 475	1 857	14 007
Vitoria	1978	1 273	6 587	562	4 670	662	1 917
	1980	1 568	12 220	820	9 380	748	2 840
Río de Janeiro	1969	928	2 808	217	760	711	2 048
	1978	13 090	104 533	6 670	50 634	6 420	53 899
	1980	26 752	183 890	14 035	99 200	12 717	84 690
Santos	1969	2 605	13 294	1 390	4 194	1 315	9 100
	1978	54 224	340 029	28 240	60 420	25 384	279 609
	1980	110 823	1 010 862	53 312	552 270	57 511	458 592
Paranaguá	1969	463	3 737	335	2 637	128	1 100
	1978	2 127	5 294	1 769	4 453	358	841
	1980	6 982	47 764	3 496	37 160	3 486	10 604
Río Grande	1978	5 647	38 100	2 755	28 942	2 892	9 158
	1980	14 823	72 976	7 726	54 085	7 097	18 891
CHILE							
Arica	1969	804	2 454	398	1 000	406	1 454
	1978	930	3 385	749	2 013	181	1 372
	1980	3 053	24 674	1 442	9 383	1 611	15 291
Antofagasta	1969	930	3 870	342	1 110	588	2 760
	1978	1 377	5 238	382	3 344	600	1 890
	1980	5 122	31 432	2 519	26 310	2 603	5 122
COLOMBIA							
Santa Marta	1978	1 767	3 334	1 189	1 230	578	2 104
	1980	3 252	13 135	1 324	3 157	1 928	9 978
Barranquilla	1978	888	6 218	296	1 950	592	4 268
	1980	11 245	51 907	5 040	3 869	6 205	48 038
Buenaventura	1969	6 323	36 200	4 163	22 900	2 160	13 300
	1978	5 406	42 182	2 597	20 898	2 809	21 284
	1980	17 009	117 194	7 885	47 096	9 174	70 098

/Concl.

Concl.

Puerto	Año	Tráfico total		Cont. embarcados		Cont. desembarcados	
		TEU	Tons	TEU	Tons	TEU	Tons
ECUADOR							
Guayaquil	1969	4 620	23 025°	2 100	6 525°	2 520	16 500°
	1978	9 566	63 900°	4 746	18 500°	4 820	45 400°
	1980	17 098	120 535	7 499	46 493	9 599	74 042
Manta	1978	4 891	38 600°	2 381	14 000°	2 510	24 600°
	1980	7 862	59 000°	3 809	20 000°	4 053	39 000°
PERU							
Callao	1969	...	15 500	...	8 500	...	7 000
	1978	5 403	52 115	2 931	25 329	2 472	26 786
	1980	19 450	99 700°	7 300	34 900°	12 140	64 800°
VENEZUELA							
La Guaira	1978	9 650	38 000°				
	1980	25 461	178 000°				
Pto. Cabello	1978	4 749	19 000°				
	1980	6 142	43 000°				

Fuente: Para 1969 y 1978, Tomás Sepúlveda Whittle, The potential for containerisation in South America, charla en la 3a. Conferencia Técnica del Contenedor, organizada por Cargo Systems (Londres, noviembre de 1980); para 1980, anexo II del presente documento, BRASIL/GRUPO ANDINO: Características de los principales puertos de intercambio (E/CEPAL/L.263/Add.2).

° Estimado; se lleva registro solamente del número de contenedores.

VI. PRINCIPALES PUERTOS DE INTERCAMBIO

En atención a su importancia para el tráfico de carga general entre Brasil y los países del Grupo Andino, se acordó incluir en el presente estudio los siguientes puertos:

BRASIL	CHILE (tránsito a BOLIVIA)	COLOMBIA
Manaus	Arica	Santa Marta
Recife	Antofagasta	Barranquilla
Aratú		Buenaventura
Salvador		
Vitoria		
Río de Janeiro		
Santos		
Paranaguá		
Río Grande		
ECUADOR	**PERU**	**VENEZUELA**
Guayaquil	Callao	La Guaira
Manta	Matarani	Puerto Cabello
	Ilo	
	Iquitos	

El cuadro 32, Brasil/Grupo Andino -Distancia entre principales puertos, ha sido preparado sobre la base del South American Ports Handbook 1979, de Frank V.H. Wylie, complementado con Table of distances between ports, de United States Navy Department, y Transport and Economic Integration of South America, de Robert T. Brown.

Aunque sea conocido, vale la pena destacar las enormes distancias que separan a algunos puertos de América del Sur entre sí. En la ruta del Atlántico, por ejemplo, median 4 661 millas náuticas entre Rio Grande do Sul y Santa Marta, y por el Océano Pacífico, vía Estrecho de Magallanes, 5 332 millas entre Santos y Guayaquil y 6 380 entre Río de Janeiro y Buenaventura.

Llama la atención que las naves que atienden servicio regular entre Brasil y el Grupo Andino recalen muchas veces en puertos muy cercanos uno al otro, como Angra dos Reis y Río de Janeiro, a 69 millas, o São Francisco do Sul y Paranaguá, a 65 millas de distancia.

1. Caracteristicas de los puertos

En el anexo 1, características de los principales puertos de intercambio, se indica las características físicas e infraestructura básica de los terminales portuarios más importantes del área, de sus aspectos operacionales, de las tarifas portuarias, de los problemas que los aquejan, de la carga movilizada y del movimiento de contenedores en los años 1978, 1979 y 1980, del tráfico de intercambio con Brasil en el mismo período y de los servicios marítimos que atienden dicho tráfico.

/Cuadro 32

Cuadro 32

BRASIL/GRUPO ANDINO: DISTANCIA ENTRE PRINCIPALES PUERTOS

(En millas náuticas)

	Rio Grande do Sul	Paranaguá	Santos	Rio de Janeiro	Vitoria	Salvador (Bahía)	Aratú	Recife	Manaus
Río Grande do Sul									
Paranaguá	496								
Santos	596	167							
Río de Janeiro	740	349	206						
Vitoria	918	602	473	279					
Salvador (Bahía)	1 448	1 069	940	746	483				
Aratú	1 478	1 099	970	776	513	30			
Recife	1 780	1 401	1 272	1 078	815	386	416		
Manaus */	3 640	3 261		2 938	2 675	2 246	2 276	1 860	
Iquitos */	5 070	4 574	4 407	4 201	3 934	3 266	3 296	2 880	1 020
La Guaira	4 290	3 892	3 763	3 560	3 290	2 900	2 930	2 270	2 105
Puerto Cabello	4 375	3 952	3 823	3 620	3 350	2 960	2 990	2 461	2 296
Sta. Marta	4 661	4 270	4 129	3 920	3 642	3 175	3 205	2 843	2 876
Barranquilla	4 688	4 297	4 154	3 948	3 669	3 202	3 232	2 870	2 903
Buenaventura a/	5 572	5 102	4 973	4 770	4 500	4 100	4 140	3 617	3 370
b/	5 377	5 619	6 567	6 380	6 172	7 507	7 537	7 460	9 201
Manta b/	5 012	5 349	5 377	5 583	5 850	6 317	6 347	7 285	8 836
Guayaquil b/	4 967	5 209	5 332	5 646	5 804	6 272	6 302	7 055	8 777
Callao b/	4 325	4 567	4 960	4 904	5 120	5 587	5 617	6 334	8 104
Matarani b/	4 012	4 254	4 377	4 591	4 807	5 274	5 304	5 866	7 657
Ilo b/	3 999	4 232	4 355	4 569	4 785	5 252	5 282	5 627	7 814
Arica b/	3 938	4 148	4 303	4 517	4 733	5 200	5 230	5 741	7 762
Antofagasta b/	3 544	3 786	3 909	4 123	4 339	4 806	4 836	5 521	7 638

Fuente: Elaborado sobre la base de tablas de distancia del South American Ports Handbook, 1979 de Frank V.H. Wylie, Buenos Aires, 1979, complementados con Table of Distances between Ports, 1943 publicado por United States Navy Department, Hydrographic Office, y Transport and Economic Integration of South America, de Robert T. Brown, The Brookings Institution, Washington, D.C., 1966.

a/ Vía Canal de Panamá
b/ Vía Estrecho de Magallanes
*/ Estimaciones.

/Estas informaciones

Estas informaciones han sido recopiladas a través de misiones en los países del Grupo Andino y complementadas en lo que se refiere a los puertos chilenos de tránsito a Bolivia -Antofagasta y Arica- por cortesía de la Cámara Marítima de Chile, A.G. Algunas referencias han sido tomadas, a la vez, de dos publicaciones especializadas en el género: South American Ports Handbook 1979, de Frank V.H. Wylie, y Fairplay World Ports Directory 1981-1982. Los datos sobre los puertos brasileños han sido extractados del documento Influencia dos custos portuarios no preço dos principais produtos de exportaçao, PORTOBRAS, Brasilia, 1979, y actualizados con informaciones posteriores de la revista Portos & Navíos.

En el anexo 1 se siguió un orden geográfico de sur a norte para los puertos de Brasil, Venezuela y Colombia, y de norte a sur en el Pacífico, a fin de empalmar con los puertos colombianos del Atlántico, para los terminales de Ecuador, Perú y Chile.

A partir de los últimos 25 años, todos los puertos de los países en estudio se han independizado del tutelaje de las aduanas, al que estuvieron sometidos desde el tiempo de la Colonia -como los demás de América Latina- y han creado entidades dependientes directamente del Gobierno para administrar y desarrollar los puertos, con mayor o menor autonomía. Sin embargo, esta autonomía no siempre es absoluta y muchas veces los ingresos de las entidades portuarias son utilizados por los gobiernos para sus propósitos generales, en lugar de destinarlos al mejoramiento de la infraestructura o del equipamiento portuario. Además, en varios países se produce una alta rotación de los ejecutivos encargados de los puertos, designados muchas veces por razones políticas y sujetos, por tanto, a los cambios gubernamentales, lo cual, por supuesto, atenta contra la eficiencia.

En algunos puertos, como aquellos que han sido construidos o modernizados con la ayuda de préstamos del Banco Mundial -Callao, Buenaventura, Santa Marta, Barranquilla- no hay equipos portuarios de manejo de cargas y las operaciones de cargue y descargue deben hacerse con la maniobra de las naves. Esta política era apropiada hasta la introducción del contenedor, cuyo manipuleo requiere de grúas especiales y un equipo pesado, para lo cual no existe la infraestructura necesaria en esos puertos. El Puerto Nuevo de Guayaquil hubo de considerar esta situación y al ampliar su terminal adquirió equipo especializado para el manejo de contenedores y construyó un atracadero exclusivo para su movilización, así como áreas apropiadas de maniobra y depósito de las unidades de carga.

Como se detalla en el citado anexo, los puertos organizados del Brasil son explotados por el Gobierno, a través de la Empresa de Portos do Brasil, S.A., PORTOBRAS, empresa pública autorizada para funcionar como sucesora del Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN) por ley 6222 de 1975 que actúa, a través de subsidiarias, como "holding" de las respectivas sociedades de economía mixta en que el Gobierno posee por lo menos el 51% del capital social.

PORTOBRAS tiene en ejecución un plan de expansión y modernización de los puertos brasileños para el período 1980/1983 que se eleva a 50 billones de cruzeiros. Entre los proyectos que interesan al presente estudio merecen citarse el moderno terminal de soja y granos de Río Grande, inaugurado en julio de 1981, la mayor obra en su género de América Latina; la construcción de un silo vertical de 100 000 toneladas en Paranaguá, el terminal de contenedores de Santos -también el mayor del Continente- capaz de movilizar 145 mil TEU al año; el terminal para operaciones de barcos de autotransbordo (Ro-Ro) en Río de Janeiro; la construcción del nuevo puerto de Aratú, para descongestionar el de Salvador y las obras en ejecución para el mejoramiento del puerto de Recife.

/En Colombia

En Colombia, los puertos son administrados por la Empresa Puertos de Colombia, COLPUERTOS, creada por ley 154 de 1959 como establecimiento público y cuya naturaleza cambió a la de empresa comercial por decreto-ley 561 de 1975.

En Ecuador los puertos dependen del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, un organismo de la Armada Nacional, y son administrados y operados por entes autónomos, como la Autoridad Portuaria de Guayaquil, creada en 1958, y la Autoridad Portuaria de Manta, fundada en 1968.

En Perú, los terminales marítimos de Callao, Matarani, Ilo e Iquitos, entre otros, están a cargo de la Empresa Nacional de Puertos del Perú, ENAPU -PERU, organismo público descentralizado del sector transporte, formado en 1970 bajo la dependencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Los puertos de La Guaira y Puerto Cabello, como los demás terminales comerciales de Venezuela, son administrados por el Instituto Nacional de Puertos, INP, corporación autónoma creada en 1975 para administrar y operar los puertos del país -con excepción de aquellos de propiedad de las industrias petrolera y siderúrgica- y para proyectar, construir y mantener las obras portuarias.

En Chile, los puertos son administrados y operados por la Empresa Portuaria de Chile, EMPORCHI, establecida en 1950, pero los puertos de tránsito que sirven al comercio boliviano -Antofagasta y Arica- cuentan con bodegas propias de Bolivia y su carga es atendida y controlada por la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia, AADAA.

Las características físicas de los puertos considerados en este estudio son, en general, buenas. En cuanto a clima, sólo hay problemas debido a lluvias en Santos, en Santa Marta, Barranquilla y Buenaventura, y de braveza de mar, ocasional, en Antofagasta. Barranquilla tiene, además, problemas de erosión que incluso han creado islas artificiales en el canal de entrada a la bahía. Matarani es un puerto pequeño, con entrada y salida difíciles.

En Ecuador se terminó a fines de 1980 la ampliación del Puerto Nuevo de Guayaquil, con la construcción de dos nuevos atracaderos y de un moderno terminal de contenedores. Perú tiene en marcha un plan de mejoramiento portuario que contempla la ampliación de Callao, con un terminal de contenedores, y el mejoramiento de las condiciones e instalaciones de Matarani. Venezuela lanzó en 1980 un programa de inversiones de 900 millones de dólares para mejorar sus puertos, habiendo construido nuevos muelles en La Guaira y Puerto Cabello, incluyendo terminales para atención de barcos Ro-Ro.

2. Aspectos operacionales

Los diversos puertos estudiados difieren grandemente entre sí en los aspectos operacionales y en particular, en las jornadas de trabajo y en productividad. Así, en Venezuela no se puede trabajar horas extraordinarias por el elevado costo que representaría y hay doce días al año en que no es posible efectuar faenas portuarias. La velocidad de cargue y descargue de mercaderías también es muy baja en La Guaira y Puerto Cabello.

En los puertos colombianos, aunque la velocidad de manejo de la carga es buena, la productividad es baja por indisciplina laboral; además en Santa Marta se presenta un grave problema por la evacuación de la carga hacia el interior del país. Las jornadas de trabajo son normales y solamente hay 4 días al año en que no se labora.

/Los puertos

Los puertos ecuatorianos son los más laboriosos de Sud América, pues trabajan todos los días del calendario, excepto en Navidad y Año Nuevo en Guayaquil y en los mismos días más el 1º de mayo (Día del Trabajo) en Manta. Además, los cobros de las faenas portuarias a las naves y a la carga son iguales a cualquier hora en días laborales.

En el Perú la jornada de trabajo se realiza en dos turnos, hasta las 24 horas, a la misma tarifa y se puede trabajar extraordinariamente, con recargos. Hay solamente un día feriado -de los 12 oficiales en el país- en que no se efectúan faenas en los puertos, el 1º de mayo. El ritmo de cargue en Callao es aceptable pero no así en la descarga, donde es muy bajo, por el sistema de verificar las marcas y condiciones de la carga general al costado de la nave y distribuirla en las diferentes bodegas. En Matarani y en Ilo no se presenta ese problema. Se carece de información al respecto sobre Iquitos.

En los puertos chilenos de tránsito para Bolivia -Antofagasta y Arica- las condiciones operacionales son muy buenas, especialmente para la carga boliviana, gracias al Sistema Integrado de Tránsito (SIT), establecido a raíz de un estudio hecho por la CEPAL a pedido de los Gobiernos de Bolivia y Chile.

3. Tarifas portuarias

En todos los países del Grupo Andino existen tarifas fijadas por la autoridad correspondiente: en Chile por la Empresa Portuaria de Chile y aprobadas por el Gobierno; en el Perú, por la Empresa Nacional de Puertos del Perú (ENAPU) y ratificadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; en Ecuador, por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos en Colombia, por la Empresa Puertos de Colombia (COLPUERTOS) y en Venezuela, por el Instituto Nacional de Puertos (INP), con aprobación del Ministerio de Comunicaciones.

En el caso de las tarifas para la carga de tránsito a y desde Bolivia por los puertos chilenos de Antofagasta y Arica, las tarifas vigentes rigen desde fines de 1974 y de acuerdo con el Tratado de Paz y Amistad de 1904 están exentas de gravámenes fiscales, entre ellos, el de 20% al Valor Agregado (IVA).

Las tarifas portuarias del Perú difieren de un puerto a otro, siendo las más altas las del Callao y las más bajas las de Iquitos; también tiene tratamiento rebajado la carga que se moviliza por los puertos de Matarani y de Ilo, con beneficio para las mercaderías bolivianas. Al igual que en Chile, dichas mercaderías tienen un plazo liberado de pago de almacenaje mayor que las nacionales, que en el caso chileno alcanza a 365 días y en el peruano, a 60 días.

Las tarifas que se aplican en los puertos ecuatorianos son todas iguales y, como ya se ha señalado, ofrecen la pecualiaridad de no contemplar recargos por trabajo a horas extraordinarias.

En Colombia, rigen las mismas tarifas para todos los terminales marítimos. Sin embargo, hay quejas de los usuarios en el sentido que los cobros oficiales no se respetan y están sujetos a recargos indebidos.

Igual situación se presenta en Venezuela, según los reclamos recogidos en el terreno mismo de usuarios en Caracas. Las tarifas del INP varían de un puerto a otro, siendo las más altas las que se aplican en La Guaira y en seguida en Puerto Cabello y considerablemente más bajas las de los demás puertos.

/En principio,

En principio, resulta un ejercicio teórico comparar las tarifas que rigen en los diferentes puertos, ya que las condiciones operacionales, los costos de mano de obra, las leyes sociales y otros factores que inciden en su fijación, hacen que ellas no puedan ser iguales entre sí. Hay casos en que las tarifas portuarias forman parte de la política de comercio exterior del país y se aplican a las importaciones valores mucho más altos que a las exportaciones.

En todo caso, las tarifas portuarias que se aplican a la carga, esto es, que debe pagar el dueño de la mercancía, tienen una incidencia relativa en el costo total del transporte entre los países en estudio. Contrariamente a lo que sucede con la participación porcentual en el flete marítimo con las tarifas que debe pagar el armador, que en América Latina se calculan entre 50 y 60% del flete, las que corresponde cubrir al usuario por cuenta de la mercadería en concepto de almacenamiento y porteo fluctúan entre el 20 y 25% del valor del flete marítimo en el caso de la carga de tránsito a Bolivia por los puertos chilenos de Antofagasta y Arica y los peruanos de Callao y Matarani. En cambio, en La Guaira la proporción de las mismas varía entre el 32% y el 53%. Todas estas cifras están referidas a los ejemplos sobre alternativas de transporte para la carga boliviana de importación desde Brasil a Bolivia, a través de los puertos de tránsito chilenos y peruanos, y de la carga importada por Venezuela.

4. Problemas portuarios

Hay dos tipos de problemas en general en los puertos considerados en el presente estudio: los de naturaleza física o material y aquéllos de carácter institucional.

Entre los primeros, cabe mencionar la escasez de sitios de atraque, como en los puertos venezolanos y colombianos, falta de profundidad o embancamientos periódicos, como en Buenaventura, carencia de equipos apropiados para el manipuleo de la carga -que, según los usuarios, se presenta en los puertos colombianos- y la insuficiencia de espacio para áreas de maniobra o almacenamiento de contenedores, que es lo que pasa en Callao y Matarani.

Pero, en general, dicho tipo de problemas está siendo superado con fuertes inversiones en el mejoramiento de la infraestructura y de las instalaciones y equipos pues se ha creado conciencia en los gobiernos de América Latina en general, sobre la necesidad y conveniencia de adecuar los terminales marítimos a las necesidades actuales y acerca del impacto que los costos portuarios tienen sobre la economía nacional.

En cambio, no sucede lo mismo con los problemas de carácter institucional, que incluyen la carencia de reglamentos claros y de organización adecuada, exceso de papeleo y de formalidades y legislación anticuada para atender los requerimientos de la carga unitarizada, cuyo despacho ágil, expedito y económico es parte consustancial del sistema moderno de transporte. Todos estos factores negativos se dan, en mayor o menor medida, en los puertos del Grupo Andino, según se explica en detalle en el anexo de referencia. Pero, el peor factor negativo de las operaciones portuarias estriba en los problemas de orden laboral: los continuos paros, el trabajo lento, el incumplimiento de los horarios en las faenas, el exceso de personal y en general, la indisciplina de los trabajadores marítimos y portuarios (es decir, que atienden las operaciones a bordo de las naves y en tierra). Tal

/situación desfavorable

situación desfavorable se produce, especialmente, en los puertos venezolanos y colombianos. Otro grave inconveniente que se da en dichos puertos pero que también se presenta en los de Ecuador y Perú, es el de los robos y hurtos en los recintos portuarios.

Otro problema se relaciona con los excesivos requerimientos administrativos que se imponen a los buques y a las cargas, en materia de documentación y tramitaciones, en casi todos los puertos del Grupo Andino. Estas exigencias contribuyen a elevar innecesariamente los costos del transporte y a demorar el despacho de las naves y sus cargamentos, a la vez que constituyen un recargo inútil de trabajo que hace perder tiempo y causa molestias a los funcionarios de las autoridades marítimas, portuarias, aduaneras, de migración, de sanidad y de policía internacional que deben exigir esos formularios, verificarlos, distribuirlos o simplemente archivarlos por no tener mayor uso.

Finalmente, la intervención consular es otra exigencia que crea inconvenientes, demoras y mayores costos en el despacho de naves y en la importación de mercaderías. Todos los países industrializados han eliminado totalmente las formalidades consulares en los actos de comercio y de transporte pero todavía persiste la obligatoriedad del visado consular en Bolivia, Colombia y Ecuador. Cabe hacer presente que hay recomendaciones específicas de abolir dichas formalidades de parte de la Organización de los Estados Americanos, de la ALADI (ex-ALALC), así como del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT), de la UNCTAD y de la Organización Marítima Internacional (OMI) (ex-IMCO) y que Brasil, Chile, Perú y Venezuela han eliminado dichas formalidades desde hace años.

Todos estos problemas se traducen en congestiones portuarias, algunas ya crónicas, como las que han afectado y aún afectan a La Guaira y Puerto Cabello, donde en los meses de noviembre de 1981 a febrero de 1982 ha habido hasta 11 y 18 buques esperando atraque, a Santa Marta, Barranquilla y sobre todo a Buenaventura, en que se ha producido esperas hasta de 20 días para atracar en el caso de graneleros, y aun a Guayaquil, que pese a su eficiencia, ha debido soportar también plazos de hasta 7 días para poder atender algunas naves.

En el caso del Brasil, el mayor problema colectivo que afecta a los puertos parece ser el de la frondosidad y anarquía de las leyes y reglamentos que rigen las actividades portuarias. Según un artículo del Ingeniero Helio Siqueira Silveira, ex-Director General del DNPNV, en la prestigiosa revista Portos e Navíos "la falta de una legislación portuaria adecuada a las reales necesidades del desarrollo económico alcanzado en Brasil durante los últimos años, acarrea dificultades a ese proceso, en el sector de los puertos, que se tornan verdaderos "cuellos de botella" en el sentido de la exportación e importación, sobre todo en los corredores de transportes...".11/

En cuanto a los problemas puntuales de los diferentes puertos, se ha detectado en Santos dificultades de acceso al nuevo terminal de contenedores, lo que no depende de PORTOBRAS; en Paranaguá, se forman colas de cientos de camiones en época de zafra; en Recife, las malas condiciones de las instalaciones y equipos estuvieron a punto de causar el cierre del puerto en 1981 debido a su obsolescencia, ya que provienen desde la construcción en 1919, pero PORTOBRAS

11/ "La Floresta Portuária Legislativa", artículo en la revista Portos e Navíos, Río de Janeiro, noviembre de 1980.

/ha destinado

ha destinado este año 5.4 billones de cruzeiros a las obras de remodelación, las que fueron ya contratadas y finalmente, varios puertos sufren de embancamientos y se hace necesario obras de dragaje, las que ya están en proceso de ejecución a cargo de la Companhia Brasileira de Dragagem, empresa del sistema PORTOBRAS, que en 1982 ha destinado 2 billones 750 millones de cruzeiros a sus operaciones, especialmente en Santos, Paranaguá, Río Grande, Río de Janeiro y Recife.

Para ayudar a solucionar los problemas portuarios, correspondería adoptar medidas sobre facilitación del transporte y del comercio, como las que han venido propiciando los organismos internacionales y en especial, la UNCTAD, la OEA y la CEPAL: la creación de comités nacionales de facilitación, la formación de consejos de usuarios del transporte internacional y la instalación de organismos de coordinación y consulta entre los usuarios y las autoridades portuarias. En el área existen buenos ejemplos de estos organismos, como el Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte (CUTMA), cuya extraordinaria labor ha tenido éxito ejemplar en su país y ha trascendido al exterior con la creación de la Federación Latinoamericana de Consejo de Usuarios del Transporte Internacional (FELACUTI). Otro caso digno de imitarse lo constituye la formación de Consejos Portuarios, que funcionan desde hace un par de años en Brasil, gracias a la iniciativa de PORTOBRAS.

5. Costos portuarios

Una de las quejas más comunes de los exportadores e importadores latinoamericanos -a la que no escapan, por cierto, los de los países considerados en este estudio- se refiere a los altos costos de las faenas portuarias.

Sin embargo, conviene aclarar que en el caso de los embarques y desembarques de mercaderías transportadas en buques de línea -que son la inmensa mayoría de la carga general en el tráfico Brasil/Grupo Andino- se aplican los términos de embarque de muelle o de buque de línea (Berth terms o liner terms), según los cuales los gastos de la carga y descarga son considerados dentro del flete, es decir corren de cuenta del armador, ya que el flete se entiende que cubre los gastos desde el gancho de la nave en el puerto de embarque hasta el gancho de la nave en el puerto de desembarque. En otras palabras, la autoridad portuaria cobra al buque los servicios a la nave, que incluyen los de cargue y descargue, y factura al embarcador o al consignatario los gastos de la carga, que comprenden la movilización en los recintos portuarios y el almacenaje, cuando éste ocurre.

A propósito, en un interesante estudio de GEIPOT sobre influencia de los costos portuarios en el precio fob de los diez principales productos de exportación del Brasil se llega a las siguientes conclusiones:

"la tarifa portuaria, para la mitad de los productos estudiados, representa menos del 5% del total de los costos de transporte; en cerca de 75% de los productos, los costos de la tarifa portuaria no sobrepasan el 10% de los costos totales del transporte; en 90% de los productos, la tarifa portuaria no sobrepasa el 15% de los costos totales del transporte; la mayor participación de la tarifa portuaria en los costos totales del transporte ocurre en el puerto de Santos con respecto a la harina de soja, pero ésta no sobrepasa el 25%.

/Con relación

Con relación a la incidencia de la tarifa portuaria en el precio fob de los productos, las conclusiones son las siguientes: en 60% de los productos estudiados la tarifa portuaria incide en menos del 1% del precio fob; en 80% de los productos, la incidencia de la tarifa portuaria en el precio fob es menor del 2%; apenas en un producto (granito en el puerto de Río de Janeiro, que participa en un 8%), la incidencia de la tarifa portuaria en el precio fob sobrepasa el 5%.

De un modo general, los porcentajes de participación de la tarifa portuaria, no sólo en los costos totales del transporte marítimo. sino también en el precio fob de los productos de exportación, pueden ser considerados poco expresivos".12/

12/ Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), Influencia dos Custos Portuarios no Preço FOB dos 10 principais produtos de exportação de longo curso dos portos de Recife, Vitoria, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá e Rio Grande.

VII. OFERTA DE TRANSPORTE: RUTAS TERRESTRES

En este capítulo se describen y analizan las rutas de transporte terrestre que actualmente se utilizan en el comercio internacional entre Brasil y el Grupo Andino.

El mapa 1, Brasil/Grupo Andino: Principales rutas terrestres, muestra las conexiones ferriovarias y rodoviarias más importantes de la región, incluyendo las carreteras en construcción y las proyectadas a futuro.

En el presente capítulo se analizan las rutas entre São Paulo y La Paz, entre São Paulo y Lima y entre São Paulo y Caracas, que son aquellas que tienen movimiento comercial en la actualidad. Las prolongaciones de ambas rutas hasta Quito y las posibilidades de comunicación fluvial entre Brasil y Colombia (Puerto Asís) y entre Brasil y Perú (Pucallpa, Yurimaguas y Saramerisa), así como las carreteras que en el futuro atravesarán la región selvática de Brasil y Perú, se describen en el anexo 3, Transporte terrestre: Descripción de rutas potenciales.

Dentro de cada ruta se describen modalidades alternativas según opciones de itinerario o de medio de transporte, cuando se dan estas posiblidades.

Si bien hasta ahora el comercio recíproco se ha venido efectuando casi exclusivamente por vía marítima -94.6% en 1977, 94% en 1978, 93% en 1979 y aproximadamente igual porcentaje en 1980- se ha estudiado la posibilidad de incrementar el intercambio por medio terrestre o por una combinación terrestre-fluvial. A las dificultades inherentes a las largas distancias que deben atravesarse sin ciudades de importancia en el trayecto, se agregan la falta de acuerdos de transporte terrestre y el exceso de controles para el tráfico, todo lo cual contribuye a desalentar el empleo de este medio. Los antecedentes que se aportan en el presente estudio podrían servir para estudiar y solucionar los problemas y permitir un mayor uso de las rutas interiores.

1. Ruta 1: São Paulo-Lima

a) Consideraciones generales

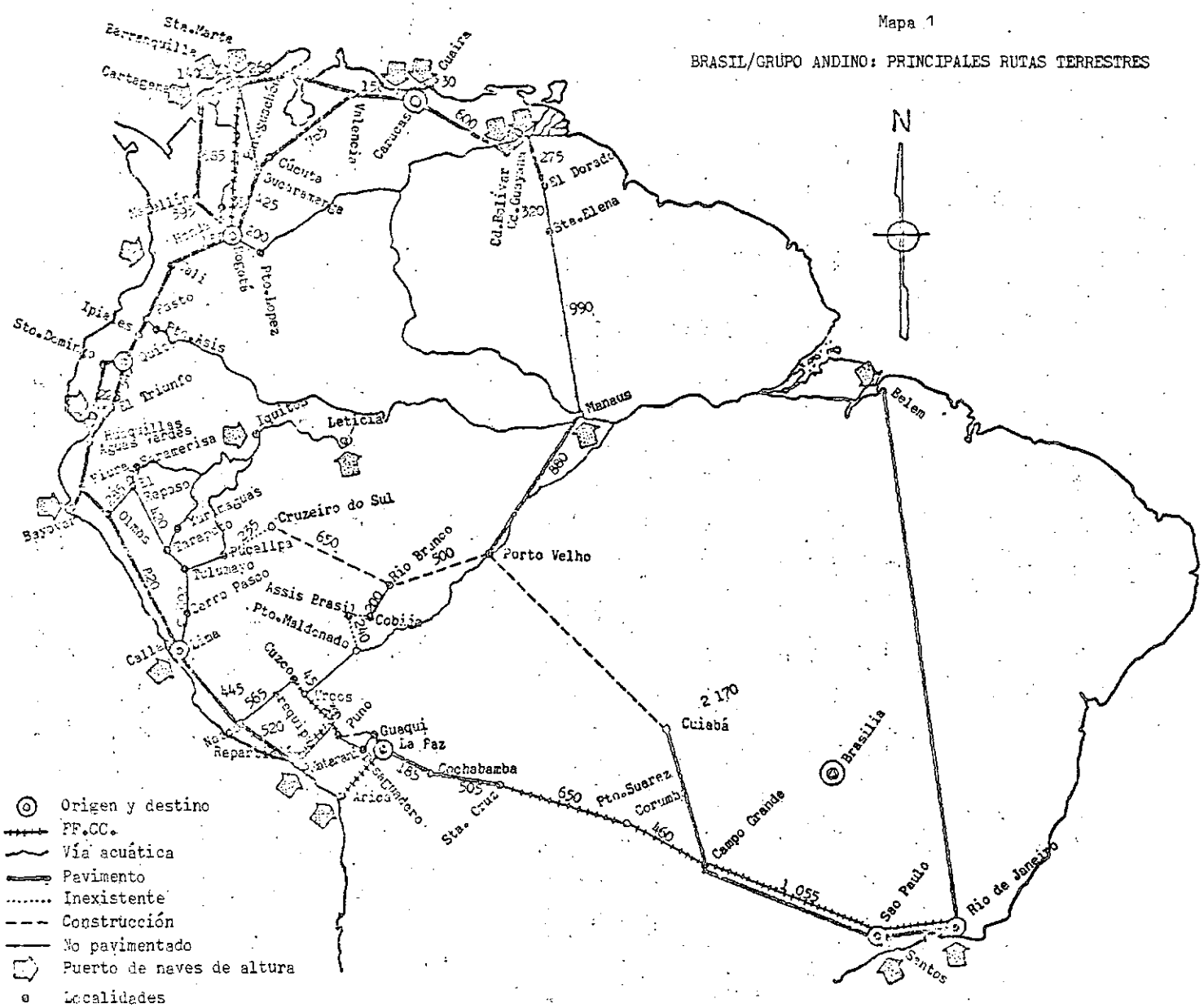
La ruta 1 es la que utiliza la unión ferroviaria existente entre Campo Grande en Brasil y Santa Cruz en Bolivia. En el Diagrama 1 se muestran en forma esquemática las modalidades opcionales de esta ruta. Dentro de esta ruta se analizaron cuatro modalidades. En primer término se consideró la modalidad ferroviaria desde São Paulo hasta La Paz, por ser ésta la más usada. En todo caso hay que tener presente que no existe enlace ferroviario entre Santa Cruz y Cochabamba, por lo que este tramo siempre debe ser cubierto por carretera. Luego se presenta una variación de esta modalidad en la que se contempla cumplir todo el trayecto Santa Cruz-La Paz por carretera. A continuación se examinaron las dos modalidades que unen São Paulo y Lima distinguiéndose por la utilización preferente del medio ferroviario o carretero en el tramo Cochambamba (Bolivia) y Matarani (Perú).

Esta ruta es de especial importancia, ya que a través de ella se realiza el 99.4% del intercambio entre Brasil y Bolivia. En el año 1979 se movilizaron 171 000 ton de las cuales 92 500 ton correspondieron a exportaciones brasileras a Bolivia y 79 000 ton a importaciones desde Bolivia.

/Mapa 1

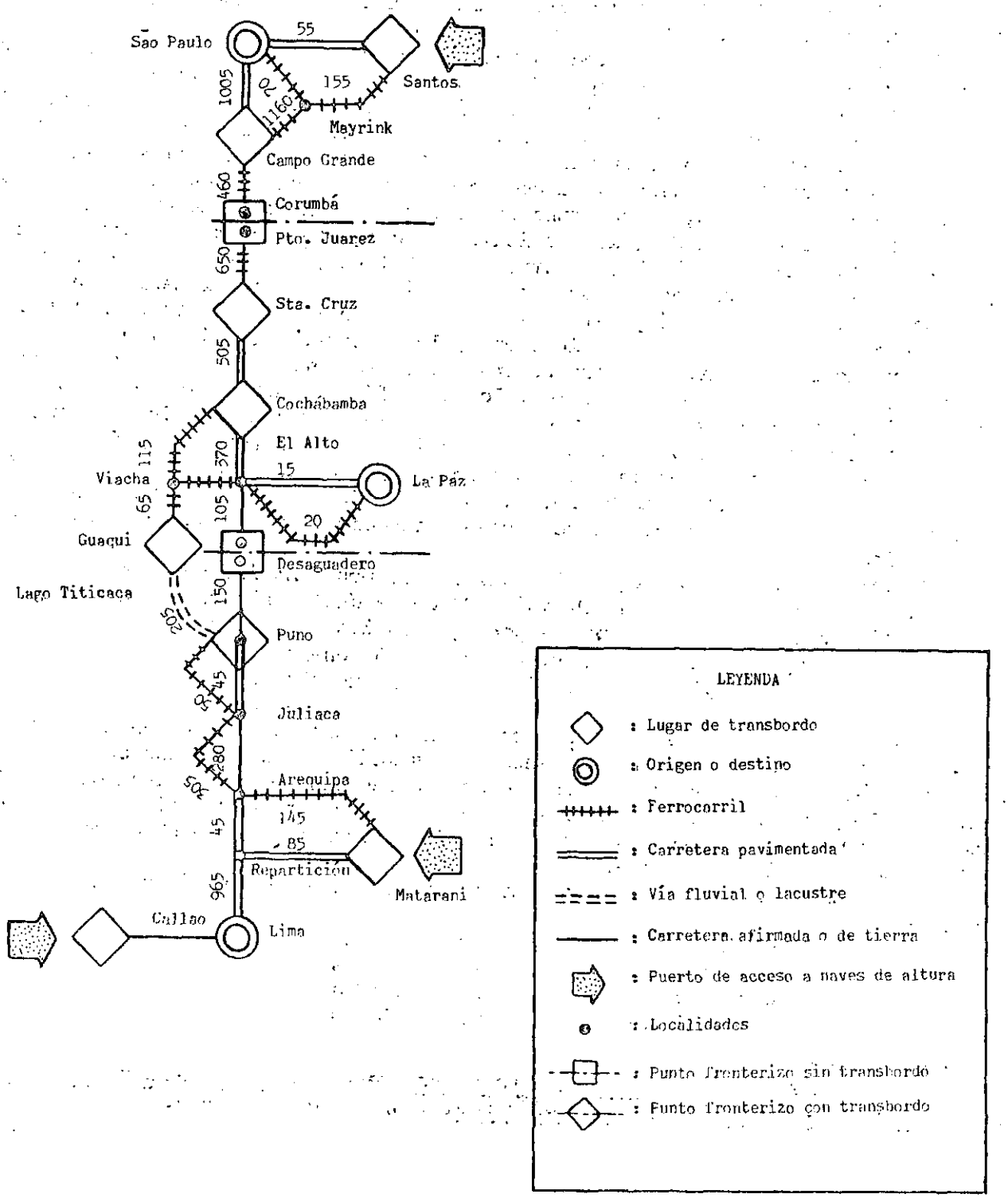
Mapa 1

BRASIL/GRUPO ANDINO: PRINCIPALES RUTAS TERRESTRES



/Diagrama 1

Diagrama 1
Ruta Nº 1



Fuente: CEPAL.

Nota: Distancias en kilómetros.

/Por otra

Por otra parte esta ruta ha sido utilizada en el transporte de maquinaria entre São Paulo y Lima y de cobre entre Perú y Brasil.13/

El factor determinante de esta ruta lo constituye el tramo ferroviario entre las localidades de Campo Grande en Brasil y Santa Cruz en Bolivia, ya que sin la prestación de servicios a través de él, el tráfico entre Bolivia y Brasil debe hacerse vía marítima utilizando los puertos chilenos y peruanos. En la actualidad existe una limitante seria debido a la escasez de material rodante en el lado brasileño, especialmente en épocas de cosecha.

El estado en que se encuentra la infraestructura vial entre las localidades de Desaguadero (Bolivia) y Arequipa (Perú) es bastante crítico, lo que incide sobre la calidad y los costos de los servicios de transporte terrestre en la ruta.

Reviste particular importancia la evidente contradicción que existe entre la avanzada legislación sobre transporte terrestre internacional elaborada al amparo del Acuerdo de Cartagena y el escaso o casi inexistente cumplimiento de la misma. A modo de ejemplo, es oportuno relatar que en el trayecto entre las ciudades de Matarani y La Paz, los vehículos de carga son objeto de unos 20 controles de distinta naturaleza en Perú y de otros 6 en Bolivia. Sin embargo, el tiempo que se pierde en detenciones en los controles tiene menos significación que otras restricciones, tal como la impuesta a los camiones bolivianos en Perú, a los cuales se les prohibe circular entre las 18 horas y las 6 horas del día siguiente, horario en que esos controles dejan de trabajar. Por otro lado, los vehículos bolivianos son por lo general abiertos, lo que dificulta notablemente el control sobre la integridad de la carga durante el recorrido por las carreteras peruanas.

Otro aspecto que conviene señalar se refiere a las pérdidas de tiempo por demoras en la tramitación de la documentación, especialmente la de tipo comercial acogida a líneas de crédito de bancos nacionales. No resultan ajenas a estas demoras los deficientes servicios de correos, especialmente en algunos países del Grupo Andino.

En materia de peso por eje, los países del Grupo Andino deben regirse por lo dispuesto en el anexo A de la Decisión 94 de la Junta del Acuerdo de Cartagena. Esta especifica que los pesos máximos por eje son los siguientes:

Eje simple con 2 neumáticos	6 toneladas
Eje simple con 4 neumáticos	11 toneladas
Eje tándem	16 toneladas

Tanto Bolivia como Perú cumplen con estas exigencias, aunque en la práctica los camiones exceden con mucha frecuencia estas medidas. Este hecho ocasiona un fuerte deterioro a las rutas, las que además reciben una inadecuada mantención. Así, por lo general el estado de las carreteras es a menudo deficiente, alcanzando en algunos casos a deterioros de difícil recuperación, por pérdidas de las características originales de las mismas.

Las normas sobre pesos máximos por eje vigentes en el Brasil son las siguientes:

Eje simple	10 toneladas
Eje tándem	17 toneladas
Eje triple	25 toneladas
Peso total máximo	45 toneladas

13/ CEPAL/INTAL, Servicios de transporte terrestre internacional en los Corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo, E/CEPAL/1007, 1975.

/Dada la

Dada la discontinuidad física de la carretera entre Brsil y estos países, las diferencias en estas normas no tienen repercusiones en el transporte internacional.

b) Principales empresas que prestan servicios de transporte internacional de carga en la ruta

Bolivia - Carretera:
- Transportes Ingavi 14/
- Cooperativa de transporte Franz Tamayo 14/

Ferrocarril:
- Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado, ENFE 14/

Perú - Carretera:
- Transcosta S.A. 14/
- Cantegril Perú S.A. 14/

Ferrocarril:
- Empresa Nacional de Ferrocarriles del Perú, ENAFER PERU 14/

Brasil - Carretera: 15/

Ferrocarril:
- Red Federal Ferroviaria S.A., RFFSA
- Ferroviaria Paulista S.A., FEPASA

c) Modalidad 1-1: São Paulo-Santa Cruz-Cochabamba-La Paz (vía ferroviaria)

País	Tramo	Medio	Trocha o pav.	Dist.	Dist. acum.	Dist. acum. inv.	Transbordo
Brasil	São Paulo/Campo Grande	Ferr	1.00	1 230	1 230	3 300	
	Campo Grande/Corumbá	Ferr	1.00	460	1 690	2 070	
Bolivia	Pto. Suárez/Sta. Cruz	Ferr	1.00	650	2 340	1 610	
	Sta. Cruz/Cochabamba	Carr	As a/	505	2 845	960	2
	Cochabamba/El Alto	Ferr	1.00	435	3 280	455	
	El Alto/La Paz	Ferr	1.00	20	3 300	20	

a/ Asfaltado.

La parte brasileña de la ruta 1 va desde São Paulo, en el centro industrial del Brasil, hasta Corumbá, en la frontera con Bolivia. Para unir ambas localidades hay, básicamente, una alternativa enteramente ferroviaria y otra que combina el ferrocarril con el automotor. Para definir las modalidades 1-1 a 1-4 se ha preferido la elección del medio ferroviario para este tramo, ya que el uso alternativo de la carretera entre São Paulo y Campo Grande no exime de emplear el ferrocarril para llegar a Santa Cruz.

14/ JUNAC, Diagnóstico del Sector Transportes en el Grupo Andino, JUN/dt 139, Lima, 1980.

15/ En esta ruta no hay transporte internacional por carretera en el Brasil. En consecuencia cualquier empresa que hace operaciones regionales puede prestar estos servicios.

/El trayecto

El trayecto ferroviario en Brasil se hace por las vías Ferrovia Paulistas S.A. (FEPASA) en el tramo São Paulo-Baurú (390 km) y por las de la Red Ferroviaria Federal S.A (RFFSA) en el tramo Baurú-Corumbá (1 300 km).

Existe una variante para la unión de São Paulo y Baurú, por el medio ferroviario, haciendo uso de la red de trocha de 1.60 m, con un recorrido total de 400 km. Evidentemente, esta variante requiere de una operación de transbordo adicional, ya que en el tramo siguiente la trocha es de 1.00 m.

Corumbá, ubicada en la frontera brasilero-boliviana, está a 1 690 km de São Paulo y a unos 1 610 de La Paz, y se encuentra junto al puerto Ladario, sobre el kilometro 2 770 del río Paraguay, medido desde Buenos Aires, Argentina. Los calados máximos admisibles hasta esta parte del río varían entre 3' y 5', según la época del año.

Entre Corumbá y Santa Cruz, la única modalidad de transporte disponible es el ferrocarril, el que con una vía de trocha métrica de 650 km presta estos servicios desde 1958. Las normas técnicas de diseño de esta obra fueron de bajo nivel y, por consiguiente, hoy se observan limitaciones a su uso, especialmente en época de lluvias. En 1978 este ferrocarril interrumpió sus servicios durante aproximadamente seis meses para rehabilitar un sector cerca de la localidad de Roboré en Bolivia. Estas mismas limitaciones de infraestructura hacen prever que las mejoras en material rodante recientemente introducidas por la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Bolivia, ENFE, tendrán un efecto limitado en el conjunto.

Las ciudades bolivianas de Santa Cruz y Cochabamba, están vinculadas sólo por una carretera de 505 km asfaltada y en mal estado de conservación. Actualmente se trabaja en la construcción de una ruta alternativa, más al norte, que pertenecerá al Eje Central del Sistema Troncal Andino. Si bien no producirá una disminución importante de la distancia total del tramo, ella facilitará los servicios de transporte por tratarse de una ruta que recorre un terreno llano, de gran potencial agrícola.

En la ciudad de Cochabamba se encuentra la terminal de la Red Occidental de ENFE. La elección del medio ferroviario implica que la carga continúa por este medio hasta la ciudad de La Paz. La línea férrea desde Cochabamba llega a la ciudad de Oruro, distante a 210 km para luego seguir hasta Viacha, distante a 205 km de ésta. Desde aquí es posible seguir hacia La Paz (40 km) o bien continuar hacia Guaqui, distante unos 65 km.

d) Modalidad 1-2: São Paulo-Sta Cruz-La Paz (vía carretera a partir de Sta. Cruz)

País	Tramo	Medio	Trocha o pav.	Dist.	Dist. acum.	Dist. acum. inv.	Transbordo
Brasil	Sao Paulo/Campo Grande	Ferr	1.00	1 230	1 230	3 230	
	Campo Grande/Corumbá	Ferr	1.00	460	1 690	2 000	
Bolivia	Puerto Suárez/Sta. Cruz	Ferr	1.00	650	2 340	1 540	
	Sta. Cruz/Cochabamba	Carr	As.	505	2 845	890	1
	Cochabamba/La Paz	Carr	As.	385	3 230	385	

/La modalidad

La modalidad 1-2 coincide con la 1-1 en el tramo São Paulo-Cochabamba. La diferencia está en que en esta modalidad se prefiere que las operaciones de transporte continúen en el medio carretero hasta La Paz, para evitar las operaciones de transbordo en Cochabamba. Desde Cochabamba a El Alto hay que recorrer 370 km de ruta asfaltada en su gran mayoría, transitable durante todo el año y en regular estado de conservación. Desde El Alto se continúa hacia La Paz por una autopista de 15 km.

e) Modalidad 1-3: São Paulo-Santa Cruz-Cochabamba Arequipa-Lima (vía férrea)

País	Tramo	Medio	Trocha o pav.	Dist.	Dist. acum.	Dist. acum. inv.	Transbordo
Brasil	São Paulo/Campo Grande	Ferr	1.00	1 230	1 230	4 895	
	Campo Grande/Corumbá	Ferr	1.00	460	1 690	3 665	
Bolivia	Pto. Suárez/Sta. Cruz	Ferr	1.00	650	2 340	3 205	
	Sta. Cruz/Cochabamba	Carr	As.	505	2 845	2 555	2
	Cochabamba/Viacha	Ferr	1.00	415	3 260	2 050	
	Viacha/Guaqui	Ferr	1.00	65	3 325	1 635	
Perú	Guaqui/Puno	Ferr/ Lac	1.435	205	3 530	1 570	1
	Puno/Juliaca	Ferr	1.435	50	3 580	1 365	
	Juliaca/Arequipa	Ferr	1.435	305	3 885	1 315	
	Arequipa/Lima	Carr	As.	1 010	4 895	1 010	1

Como ya se mencionó en la modalidad 1-1, en la localidad de Viacha la línea férrea presenta una bifurcación desde donde es posible dirigirse a La Paz (40 km) o continuar hacia la estación de Guaqui. Esta modalidad adopta la segunda alternativa.

En la estación terminal de Guaqui hay un muelle donde atracan los transbordadores que traen los vagones del ferrocarril peruano, para efectuar el transbordo de vagón a vagón, operación necesaria debido a la diferencia de trocha que existe entre los ferrocarriles bolivianos (1 m) y peruanos (1.435 mm).

Luego de 205 km de navegación por el lago Titicaca, se accede a la ciudad de Puno, lugar en donde se encuentra la terminal correspondiente al ferrocarril del Perú.

El ferrocarril desciende desde Puno hacia Arequipa, distante a 355 km, pasando por la localidad de Juliaca, centro ferroviario del sur del Perú. El trazado de este ferrocarril corresponde a aquellos de montaña, es decir, tiene fuertes pendientes y curvas de radios pequeños, todo lo cual limita su capacidad. Desde Arequipa hasta el Puerto de Matarani hay 145 km de vía férrea con características parecidas a las expuestas anteriormente.

Entre Arequipa y Lima hay una distancia de unos 1 010 km de carretera pavimentada en un estado que va desde el moderadamente deficiente hasta el bueno. Este es el único medio de transporte terrestre entre esas ciudades.

/f) Modalidad

f) Modalidad 1-4: São Paulo-Santa Cruz-El Alto-Lima (vía carretera)

País	Tramo	Medio	Trocha o pav.	Dist.	Dist. acum.	Dist. acum. inv.	Trans-bordo
Brasil	São Paulo/Campo Grande	Ferr	1.00	1 230	1 230	4 805	
	Campo Grande/Corumbá	Ferr	1.00	460	1 690	3 575	
Bolivia	Puerto Suárez/Sta. Cruz	Ferr	1.00	650	2 340	3 115	
	Sta. Cruz/Cochabamba	Carr	As.	505	2 845	2 465	1
	Cochabamba/El Alto	Carr	As.	370	3 215	1 960	
	El Alto/Desaguadero	Carr	Gr.a/	105	3 320	1 590	
Perú	Desaguadero/Puno	Carr	Gr.	150	3 470	1 485	
	Puno/Juliaca	Carr	Gr.	45	3 515	1 335	
	Juliaca/Arequipa	Carr	Gr.	280	3 795	1 290	
	Arequipa/Lima	Carr	As.	1 010	4 805	1 010	

a/ Grava.

La modalidad 1-4 se diferencia de la 1-3 en el tramo Cochabamba-Arequipa. Desde Cochabamba a El Alto se realiza el trayecto por la carretera cuyas características han sido descritas en la modalidad 1-2. Desde El Alto a la localidad de Desaguadero hay una carretera de 105 km los cuales son en su mayoría de ripio, en buen estado de conservación y que permiten el tránsito durante todo el año.

Desde Desaguadero hacia la ciudad de Puno, en territorio peruano, hay unos 150 km de camino de grava que se encuentra en regular estado de conservación.

Entre Puno y Arequipa, por el medio automotor, existen al menos dos recorridos alternativos, según se pase o no por Juliaca. Por esta última ciudad la distancia es de unos 300 km mientras que haciéndolo por Tiquillaca se reduce a unos 265 km. En ambos casos, se trata de caminos con tramos de grava y de tierra en estado muy deficiente, acusando con frecuencia interrupciones por daños causados por las lluvias.

Saliendo de Arequipa hay que utilizar la carretera que une esta ciudad con el puerto de Matarani en el Pacífico, que tiene una extensión de 130 km y se encuentra pavimentada. A 45 km de Arequipa se encuentra la localidad de Repartición por la cual atraviesa la carretera Panamericana que lleva a Lima. Esta carretera se encuentra pavimentada y sus condiciones se han descrito en la modalidad anterior.

Es importante mencionar que la unión entre São Paulo y Campo Grande también puede realizarse por carretera, pero debido a que esta posibilidad exige de todas formas que la carga sea transbordada al ferrocarril en Campo Grande, resulta más lógica la elección del medio ferroviario hasta la ciudad de Santa Cruz.

La unión entre São Paulo y Campo Grande por carretera tiene dos alternativas. La más usada de ellas recorre las rutas BR-374, SP-255, SP-270, BR-374, BR-267 y BR-163, totalizando 1 055 km, todos ellos asfaltados y en buenas condiciones de circulación.

/Una segunda

Una segunda alternativa de unión de São Paulo y Campo Grande tiene su inicio en un trecho de 170 km por la carretera BR-272, siguiendo por la SP-270 y finalmente la SP-255. A partir de ese punto, ambas variantes coinciden. La distancia total por esta segunda alternativa llega a los 1 020 km totalmente asfaltados y en buen estado.

2. Ruta 2: São Paulo-Caracas

a) Consideraciones generales

La ruta 2 comprende las principales vías de comunicación entre las ciudades de São Paulo y Caracas y eventualmente puede extenderse hasta la ciudad de Quito, constituyendo así la segunda unión física de importancia entre Brasil y los países del Grupo Andino, a través de la carretera entre Brasil y Venezuela en la localidad de Santa Elena de Guairén, ubicada a unos 1 020 km al norte de Manaus y a unos 1 315 km de Caracas. En el diagrama 2 se presenta en forma esquemática las diferentes modalidades de esta ruta.

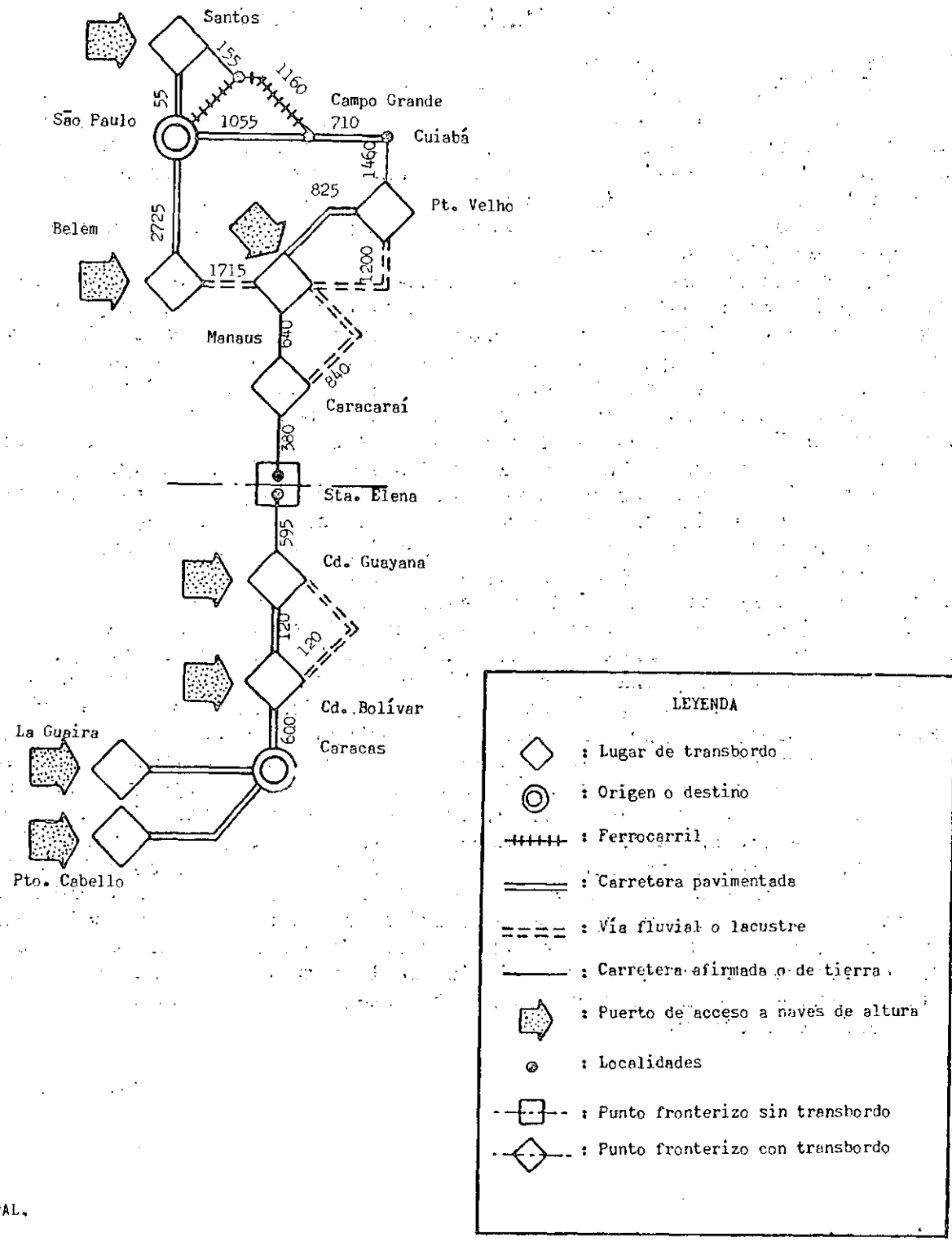
La característica tal vez más importante de la ruta 2 es que actualmente el transporte internacional terrestre entre Venezuela y el Brasil es prácticamente inexistente, detectándose sólo operaciones asimilables a la categoría de transporte fronterizo. Los principales productos transportados son la madera, como exportación brasileña, y el cemento, como exportación venezolana. Por lo general, los camiones venezolanos llegan hasta Boa Vista y sólo en contadas oportunidades hasta Caracaraí. Por su parte, los camiones brasileños llegan normalmente hasta El Dorado y con autorización especial pueden ir hasta Ciudad Guayana. Según lo manifestado por usuarios de la región, en su gran mayoría estas operaciones comerciales son realizadas por los mismos propietarios de los vehículos.

En los últimos años ha habido conversaciones entre las autoridades venezolanas y brasileñas tendientes a formular un convenio bilateral de transporte internacional terrestre, habiéndose llegado a concretar un proyecto preliminar en este sentido. Por otro lado, hay empresas de transporte que han explorado la posibilidad de prestar servicios internacionales terrestres en esta ruta, habiéndose constatado que hay una demanda suficiente. Sin embargo, hasta ahora no ha sido posible concretar en la práctica la apertura del único punto de conexión directa por carretera entre el Brasil y los países del Grupo Andino.

En la descripción de esta ruta se ha incluido dos modalidades diferentes para mostrar en la forma más completa posible las alternativas que puede encontrar el usuario en ella. En primer lugar, estas alternativas están definidas por la posibilidad de elegir diferente itinerario entre las ciudades de São Paulo y Manaus en Brasil. En efecto, actualmente estos servicios se prestan especialmente a través del itinerario São Paulo/Belém por el medio terrestre y Belém/Manaus por el medio fluvial. Sin embargo, se ha querido introducir la descripción del itinerario São Paulo/Campo Grande/Cuiabá/Porto Velho/Manaus, haciendo uso del medio carretero y fluvial, ya que si bien en la actualidad no se prestan servicios de transporte en forma importante por esta ruta, se prevé que en el futuro ella sea la principal alternativa.

/Diagrama 2

Diagrama 2
Ruta No 2



Fuente: CEPAL.

Nota: Distancias en kilómetros.

Tal como se refirió en las notas correspondientes a la ruta 1, la documentación requerida para las operaciones de transporte internacional en el interior del Grupo Andino aparecen relatadas en varios informes sobre el campo. Los acuerdos internacionales vigentes en este sentido corresponden a las Decisiones 56 y 56A de la Junta del Acuerdo de Cartagena.

En cuanto al peso por eje de los vehículos, contrariamente a lo que dispone el anexo A de la Decisión 94 de la Junta del Acuerdo de Cartagena y que se señaló en las notas de la ruta 1, en Venezuela las normas establecen que los pesos máximos serán de 13 toneladas para vehículos de eje simple y de 20 toneladas para tándem. Y, no obstante lo señalado para Brasil en dichas notas, en la ruta entre Porto Velho y Manaus las normas actualmente vigentes son:

Eje simple delantero	3.6 toneladas
Eje doble trasero	6 toneladas
Eje total máximo	9.6 toneladas

En el tramo entre Manaus y Santa Elena, el peso máximo autorizado alcanza a 12 toneladas brutas por camión pero las restricciones las determina la capacidad de los puentes de madera y de algunas balsas que aún prestan servicios en los ríos de la región.

b) Modalidad 2-1: São Paulo-Belém-Manaus-Caracas

La modalidad 2-1 de la ruta 2 entre São Paulo y Caracas, se caracteriza porque comprende las opciones más usadas actualmente en Brasil, entre las ciudades de São Paulo y Manaus.

País	Tramo	Medio	Descr.	Dist.	Dist. acum.	Dist. acum. inv.	Transbordo
Brasil	São Paulo/Belém	Carr	As.	2 725	2 725	6 775	
	Belém/Manaus	Fluv	-	1 715	4 440	4 050	1
	Manaus/Caracaraí	Carr	Gr.	640	5 080	2 335	1
	Caracaraí/Sta. Elena	Car	Gr.	380	5 460	1 695	
Venezuela	Sta. Elena/El Dorado	Carr	Gr.	320	5 780	1 315	
	El Dorado/Cd. Guayana	Carr	As.	275	6 055	995	
	Cd. Guayana/Caracas	Carr	As.	720	6 775	720	

Para el transporte entre São Paulo y Belém, primer tramo de esta ruta, se puede usar el medio acuático o bien la carretera. El transporte por agua exige llegar al puerto de Santos, al cual se accede por carretera luego de 55 km si se usa la Rodovia dos Imigrantes o bien, por ferrocarril distante a 80 km, usando la vía de RFFSA.

Entre Santos y Belém, hay unos 4 375 km de navegación (2 362 millas náuticas). El puerto de Belém está ubicado en la desembocadura del río Guamá en la bahía de Guajará, en la margen derecha del río Pará. Su canal de acceso permite la navegación de barcos de hasta 24'. Sin embargo, en Icoaracy, a 18 km de Belém, pueden operar naves de hasta 30'.

/También es

También es posible acceder a Belém mediante carretera, luego de un recorrido de unos 2 725 km. Uno de los itinerarios posibles es el que pasa por las proximidades de Brasilia, usando las carreteras BR-456, BR-153, BR-226, BR-010 y finalmente, BR-316. Estas vías están pavimentadas, en buen estado de conservación y permiten la circulación de camiones con las limitaciones ya citadas en materia de peso por eje.

Entre los puertos de Belém y Manaus hay un tramo fluvial con una pequeña parte marítima, ya que es necesario rodear la isla de Marajó para internarse en el río Amazonas. Por su parte, el puerto de Manaus está ubicado en el kilómetro 4 440 de esta ruta, en la margen izquierda del río Negro, muy próximo a su unión con el Amazonas. La distancia total de este tramo es de unos 1 715 km (925 millas náuticas) y el calado máximo permitido durante un 90% del tiempo llega a los 24'.

El tramo carretero entre Manaus y la frontera con Venezuela, tiene unos 990 km a través de la BR-174. La superficie de rodamiento es sólo afirmada y su estado de conservación es deficiente, ya que sufre frecuentes interrupciones durante las épocas de lluvias. El aspecto más crítico de este tramo lo constituyen los 57 puentes de madera de una sola vía que deben cruzarse, además de las tres balsas, algunas de ellas de dimensiones muy reducidas. Es por esto que no se permite la circulación de camiones con más de 12 ton de peso bruto.

Desde la localidad de Santa Elena, en la frontera entre Brasil y Venezuela hasta El Dorado, distante a unos 315 km, se encuentra el único tramo de carretera venezolana no pavimentado incluido en este análisis. Se trata de una carretera con superficie de rodamiento afirmada (engranzonada), transitable todo el año y en condiciones deficientes. El resto de las carreteras venezolanas que se describen en esta ruta están pavimentadas y en buen estado de conservación.

Desde El Dorado se accede a Ciudad Guayana, principal centro económico de la región, distante unos 275 km. Este polo de desarrollo es, además, el primer punto de encuentro de esta ruta con el río Orinoco, por lo que cuenta con una amplia zona portuaria, provista de diferentes puertos. Los de mayor importancia son Puerto de Sidor en Matanzas, Puerto Ordaz, Puerto Palúa, Puerto de la FMO-Palúa, Puerto Sn. Félix, Puerto Alcasa, Puerto Venalum, Puerto Interalúmina y otros. Estos sirven a la mayoría de las grandes empresas de la región para su comercio nacional y de ultramar.

Luego de Ciudad Guayana la carretera hacia Caracas corre paralela al río Orinoco por 120 km hasta llegar a Ciudad Bolívar, que también es puerto fluvial con conexión directa a ultramar y Puerto López. Entre Ciudad Bolívar y Caracas median 600 km de ruta asfaltada que atraviesa zonas de topografía ondulada y a veces montañosa.

c) Modalidad 2-2: São Paulo-Porto Velho-Manaus-Caracas

Esta modalidad se caracteriza porque se incluye el recorrido a través de Campo Grande y Porto Velho para llegar a Manaus, usando el medio carretero. Se adelanta que este último tramo es posible que en el futuro sea conveniente hacerlo por el medio fluvial. Los tramos posteriores son enteramente semejantes a los incluidos en la modalidad 2-1.

/País

País	Tramo	Medio	Descr.	Dist.	Dist. acum. inv.	Dist. acum.	Trans-bordo
Brasil	São Paulo/Campo Grande	Carr	As.	1 050	1 050	6 380	
	Campo Grande/Cuiabá	Carr	As.	710	1 760	5 330	
	Cuiabá/Porto Velho	Carr	As.	1 460	3 220	4 620	
	Porto Velho/Manaus	Carr	En As.	825	4 045	3 160	
	Manaus/Caracaraí	Carr	Gr.	640	4 685	2 335	
	Caracaraí/Sta. Elena	Carr	Gr.	380	5 065	1 695	
Venezuela	Sta. Elena/El Dorado	Carr	Gr.	320	5 385	1 315	
	El Dorado/Cd. Guayana	Carr	As.	275	5 660	995	
	Cd. Guayana/Caracas	Carr	As.	720	6 380	720	

La modalidad 2-2 se particulariza porque la unión entre São Paulo y Manaus se hace a través de la variante Cuiabá/Porto Velho y utilizando la carretera en el tramo Porto Velho/Manaus.

Para dirigirse a Campo Grande, a partir de São Paulo, se puede usar el medio carretero o el ferroviario. El recorrido por carretera tiene 1 050 km de vía pavimentada y en buen estado de conservación.

En este tramo existen, además, dos alternativas ferroviarias. La más usada de ellas es la de trocha métrica y que comprende infraestructura de la Rede Ferroviaria Federal S.A. (RFFSA) y de la Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA). Este tramo tiene unos 1 715 km.

A partir de Campo Grande, hasta la ciudad de Cuiabá, existen unos 710 km de carretera pavimentada y en muy buenas condiciones correspondientes a la BR-163. También es posible acceder directamente a Cuiabá, desde São Paulo, a través de la BR-364, recorriendo unos 1 415 km.

El tramo entre Cuiabá y Porto Velho tiene una longitud de 1 460 km a través de la carretera BR-364, la que en gran parte está en malas condiciones, por haber sido construida en tierra, sufriendo frecuentes interrupciones con motivo de las lluvias. Recientemente fue concedido un crédito internacional para su pavimentación, trabajos que se espera estén terminados en 1983.

La unión por carretera entre Porto Velho y Manaus se hace a través de la BR-319, en una extensión de 825 km. Dado que esta vía atraviesa la región más lluviosa del Brasil y a fin de evitar los grandes gastos de mantenimiento que el tráfico origina, así como los numerosos problemas de erosión, sólo se permite la circulación de camiones de hasta 9.6 ton brutas (tara más carga) de peso máximo. La travesía del río Madeira, a pocos kilómetros de Porto Velho, así como la del río Solimoes, frente a Manaus, se efectúa en balsas.

En la actualidad también es posible hacer el viaje entre Porto Velho y Manaus por el medio fluvial. En este caso, la distancia a recorrer es aproximadamente de 1 200 km por el río Madeira, principal afluente del Amazonas.

La descripción de los tramos de esta ruta comprendidos entre las ciudades de Manaus y Caracas aparece en las notas correspondientes a la ruta 2-1.

/VIII. OPCIONES

VIII. OPCIONES DE TRANSPORTE

Tal como se ha señalado en el curso de este estudio, en la actualidad el comercio entre Brasil y los países del Grupo Andino se hace casi exclusivamente por vía marítima. Si bien se ha dado a conocer las diferentes rutas terrestres que en el futuro podrían tener alguna posibilidad de movimiento, lo cierto es que no hay sino dos de ellas en que por el momento existe algún tráfico y con las cuales es, hasta cierto punto, factible hacer comparación para ver las opciones de transporte. Ellas son entre Brasil, Bolivia y Perú, susceptible de extenderse hasta Ecuador, y entre Brasil y Venezuela.

1. Las rutas marítima y terrestre Brasil-Bolivia

Los servicios marítimos entre puertos brasileños y Bolivia se hacen a través de los puertos de tránsito en Chile, Antofagasta y Arica, y en Perú, Matarani y Callao.

Una línea brasilera, Lloyd-Libra de Navegaçao S.A. (Lolisa) atiende dichos puertos con sus barcos polivalentes de 14 600 tpb L/L Chile, L/L Colombia, L/L Ecuador y L/L Perú. El tráfico con Antofagasta y Arica es, además, servido por dos líneas chilenas: Transmares, con sus buques semiportacontenedores Cóndor, Cordillera y Copihue, de 11 200 tpb y de 144 TEU de capacidad, y la Cía. Chilena de Navegación Interoceánica con sus barcos multipropósito Angol y Aysén, de 14 800 tpb. En los puertos de Callao y Matarani recalan los barcos de la Cía. Peruana de Vapores Inca Roca e Inca Huayna Capac, de 13 179 tpb y dos buques del Consorcio Naviero Peruano, el Lima, carguero común de 13 350 tpb y una nave fletada. Además, la empresa canadiense Westfal-Larsen cubre un servicio mensual entre Santos -y eventualmente, Río de Janeiro- y Callao con sus cargueros comunes Eidanger y Villanger de 13 800 tpb y cuando hay carga especial, hace el viaje el barco de autotransbordo brasileño (Ro-Ro) Comodal I.

Puede decirse, pues, que hay bodegas a flote suficientes para la atención de esta línea, pero cabe hacer presente que la mayoría de la carga corresponde al intercambio con Chile y no con Bolivia, aunque es muy difícil especificar el origen y destino de la carga de tránsito. En efecto, las estadísticas portuarias, y lo mismo las del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, consignan solamente el movimiento de tránsito de Bolivia entrado y salido por los puertos de Antofagasta y Arica, sin indicar aparte el origen y destino. No se obtuvo información del Departamento de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte del Perú sobre esta materia.

En cuanto a los costos comparativos del transporte por vías marítimas y terrestre, resulta muy difícil establecerlos, dada la carencia de información sobre las tarifas en el servicio carretero, especialmente dentro del territorio boliviano, por falta de oportunidad y de tiempo para obtenerla. En lo que respecta a transporte terrestre, se ha procedido, pues, a hacer estimaciones sobre fletes, basadas en algunos datos fehacientes, complementados con cifras antiguas actualizadas.

Se ha preparado con la información disponible, obtenida con la cooperación de la Cámara Marítima de Chile, en lo que atañe a los costos en Antofagasta y Arica, y de la agencia marítima Pacor Aeromar Ltda. de La Paz, en lo relativo a la parte boliviana, los cuadros 33, 34 y 35 que muestran los gastos para productos seleccionados entre Sao Paulo y La Paz por Antofagasta (vía Ferrocarril Antofagasta

/Cuadro 33

Cuadro 33

RUTA MARITIMA SAO PAULO-LA PAZ: SAO PAULO/SANTOS/ANTOFAGASTA/LA PAZ

	Concepto	Gastos en US$ por tonelada por principales productos				
		Carga general	Planchas hierro	Electro domest.	Productos químicos	Cemento
São Paulo	Cargue Camión/Tren	1.86	1.86	1.86	1.86	1.86
São Paulo-Santos	Flete camión	10.04 c/	10.04 c/	10.04 c/	10.04 c/	10.04 c/
Santos	Descargue camión	1.86	1.86	1.86	1.86	1.86
Santos	Almacenamiento y porteo a/	12.50	12.50	12.50	12.50	12.50
Santos-Antofagasta	Flete marítimo	82.00 p d/	72.20 p	71.40 p/m	73.80 p/m	69.20 p
	Recargo flete marítimo (15%)	12.30	10.80	10.71	11.67	10.38
Antofagasta	Porteo a/	8.50	10.25	8.50	8.50	3.20
Antofagasta despacho	Comisión AADAA b/ y	29.10	29.10	29.10	29.10	29.10
de tránsito	despacho gastos consulares	26.00 e/	26.00 e/	26.00 e/	26.00 e/	26.00 e/
Antofagasta-Ollague	Flete ferroviario	47.91 f/	40.30	52.30	47.91	52.30
Ollague-La Paz (El Alto)	id.	59.64 g/	59.64	76.34	52.71	40.16
La Paz	Descargue	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50
Total		294.21 + 2.4%ad-v.	277.05 + 2.4%ad-v.	303.15 + 2.4%ad-v.	277.05 + 2.4%ad-v.	263.10 + 2.4%ad-v

a/ En este ítem se incluyen todos los gastos incurridos en el puerto que sean de cargo de la mercadería y que no estén incorporados en el flete marítimo o terrestre.

b/ Este ítem incluye gastos por concepto de carta de porte, manifiesto y arrastre hasta Estación FCAB que son cobrados por AADAA al destinatario.

c/ Más 0.2% ad-valorem.

d/ Promedio arbitrario; hay más de 700 ítem en la Tarifa de fletes Brasil/Chile/Brasil.

e/ Más 2.2% ad-valorem.

f/ Promedio arbitrario; hay 40 tarifas diferentes para más de 2 500 productos clasificados.

g/ Tampoco hay tarifa específica para carga general.

/Cuadro 34

Cuadro 34

RUTA MARITIMA SAO PAULO-LA PAZ: SAO PAULO/SANTOS/ARICA/LA PAZ (VIA FERROVIARIA)

	Concepto	Gastos en US$ por tonelada por principales productos				
		Carga general	Planchas hierro	Electro domest.	Productos químicos	Cemento
São Paulo	Cargue Camión/Tren	1.86	1.86	1.86	1.86	1.86
São Paulo-Santos	Flete camión	10.04 c/	10.04 c/	10.04 c/	10.04 c/	10.04 c/
Santos	Descargue camión	1.86	1.86	1.86	1.86	1.86
Santos	Almacenamiento y porteo a/	12.50	12.50	12.50	12.50	12.50
Santos-Arica	Flete marítimo	82.00 p d/	72.20 p	71.40 p/m	97.90 p/m	69.20 p
Santos-Arica	Recargo flete marítimo	12.30	10.80	10.71	14.67	10.38
Arica	Almacenamiento y porteo a/	8.50	10.25	8.50	8.50	3.20
Arica despacho	Comisión AADAA b/ y	29.10	29.10	29.10	29.10	29.10
de tránsito	despacho gastos consulares	26.00 e/	26.00 e/	26.00 e/	26.00 e/	26.00 e/
Arica-Charaña	Flete ferroviario	43.03 f/	35.40	43.03	43.03	35.40
Charaña-La Paz (El Alto)	id.	48.95 g/	48.68	66.88	40.48	33.62
La Paz	Descargue	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50
Total		273.64 + 2.4%ad-v.	261.19 + 2.4%ad-v.	284.38 + 2.4%ad-v.	288.40 + 2.4%ad-v.	255.66 + 2.4%ad-v.

a/ En este ítem se incluyen todos los gastos incurridos en el puerto que sean de cargo de la mercancía y que no estén incorporados en el flete marítimo o terrestre.

b/ Este ítem incluye gastos por concepto de carta de porte, manifiesto y arrastre hasta Estación Ferrocarril Arica a La Paz que son cobrados por AADAA al destinatario.

c/ Más 0.2% ad-valorem.

d/ Promedio arbitrario; hay más de 700 ítem en la Tarifa de fletes Brasil/Chile/Brasil.

e/ Más 2.2% ad-valorem.

f/ Promedio arbitrario; hay 40 tarifas diferentes para más de 2 500 productos clasificados.

g/ Tampoco hay tarifa específica para carga general.

/Cuadro 35

Cuadro 35

RUTA MARITIMA SAO PAULO-LA PAZ: SAO PAULO/SANTOS/ARICA/LA PAZ (VIA CARRETERA)

	Concepto	Gastos en US$ por tonelada por principales productos				
		Carga general	Planchas hierro	Electro domest.	Producto químico	Cemento
São Paulo	Cargue camión	1.86	1.86	1.86	1.86	1.86
São Paulo-Santos	Flete camión	10.04 c/	10.04 c/	10.04 c/	10.04 c/	10.04 c/
Santos	Descargue camión	1.86	1.86	1.86	1.86	1.86
Santos	Almacenamiento y porteo a/	12.50	12.50	12.50	12.50	12.50
Santos-Arica	Flete marítimo	82.00 p d/	72.20 p	71.40 p/m	97.90 p/m	69.20 p
	Recargo flete marítimo (15%)	12.30	10.80	10.71	14.67	10.38
Arica	Almacenamiento y porteo a/	8.50	10.25	8.50	8.50	3.20
Arica-Despacho de	Comisión AADAA y despacho	29.10	29.10	29.10	29.10	29.10
tránsito	Gastos consulares b/	26.00 e/	26.00 e/	26.00 e/	26.00 e/	26.00 e/
Arica	Cargue camión	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50
Arica-La Paz	Flete camión	75.19	75.19	75.19	75.19	75.19
La Paz	Descargue	2.50	2.50	2.50	2.50	2.50
Total		264.25 + 2.4%ad-v.	254.80 + 2.4%ad-v.	252.16 + 2.4%ad-v.	282.62 + 2.4%ad-v.	244.33 + 2.4%ad-v.

a/ En este ítem se incluyen todos los gastos incurridos en el puerto que sean de cargo de la mercancía y que no estén incorporados en el flete marítimo o terrestre. La carga para Bolivia depositada en almacenes bolivianos en Arica no paga almacenaje.

b/ Este ítem incluye gastos por concepto de carta de porte, manifiesto y arrastre hasta estación Ferrocarril Arica a La Paz que son cobrados por AADAA al destinatario.

c/ Más 0.2% ad-valorem.

d/ Promedio arbitrario; hay más de 700 ítem en la Tarifa de fletes Brasil/Chile/Brasil.

e/ Más 2.2% ad-valorem.

f/ Promedio arbitrario; hay 40 tarifas diferentes para más de 2 500 productos clasificados.

/a La

a La Paz) y por Arica (vía Ferrocarril Arica-La Paz y por carretera). Con la cooperación de la misma agencia marítima en La Paz y de Cordicargas Perú, se han elaborado los cuadros 36, 37 y 38, que se refieren a los gastos para el usuario entre São Paulo y La Paz por Matarani (vía ferrocarril y carretera) y por Callao (vía carretera).

Con referencia al transporte vía terrestre entre São Paulo y La Paz, los cuadros 39 y 40 muestran los fletes estimados por vía ferroviaria y por vía carretera para la carga general. Como sucede en el caso de los ferrocarriles de Chile a Bolivia y de Perú a Bolivia, se aplican varias tarifas según el tipo de carga y lo mismo ocurre dentro del territorio de este país; en cambio, los camiones cobran una tarifa similar para toda la mercadería que transportan. De su cotejo resulta que es mucho más barato usar la modalidad 1.2 que utiliza el medio ferroviario hasta Santa Cruz y luego la carretera hasta La Paz con un flete total de US$ 178/ton más el 2.2% ad-valorem de los derechos consulares. La ruta que usa el ferrocarril desde Cochabamba a La Paz tiene un flete de US$ 200/ton más el 2.2% ad-valorem.

A continuación se comparan los gastos entre São Paulo y La Paz por los distintos medios y rutas para la carga general:

Ruta	Vía principal	Gastos transporte
São Paulo-Santos-Antofagasta-La Paz	Marítima-ff.cc.	US$ 294.21 + 2.4% ad-v.
São Paulo-Santos-Arica-La Paz	Marítima-ff.cc.	US$ 273.64 + 2.4% ad-v.
São Paulo-Santos-Arica-La Paz	Marítima-camión	US$ 264.25 + 2.4% ad-v.
São Paulo-Santos-Matarani-La Paz	Marítima-ff.cc.	US$ 291.20 + 2.4% ad-v.
São Paulo-Santos-Matarani-La Paz	Marítima-camión	US$ 295.50 + 2.4% ad-v.
São Paulo-Santos-Callao-La Paz	Marítima-camión	US$ 389.46 + 2.2% ad-v.
São Paulo-Santa Cruz-La Paz	Ferroviaria	US$ 200.00 + 2.2% ad-v.
São Paulo-Santa Cruz-La Paz	Carretera	US$ 178.00 + 2.2% ad-v.

Como ya se había señalado, por vía marítima resulta más conveniente, desde el punto de vista del flete y gastos de transporte, usar la ruta São Paulo-Santos-Arica-La Paz por carretera en este último tramo. Sin embargo, si se emplea el medio terrestre, es a todas luces más económico utilizar la modalidad 1.2 que comprende el uso del ferrocarril de São Paulo a Santa Cruz y la carretera desde allí a La Paz. Esta modalidad es un 33% más barata que utilizar la ruta marítima de menor costo antes señalada.

Se hace presente que no es posible hacer un cálculo específico para los gastos de transporte de carga general y de contenedores. En el primer caso, porque las tarifas de fletes marítimos no contienen un flete para carga general sino que están desglosadas en más de 700 ítem en el caso Brasil/Chile/Brasil y más de 400 en el de Brasil/Perú/Brasil. En lo que se refiere a los contenedores, ambas tarifas contemplan un cobro según la mercadería que transportan, de modo que no hay un flete fijo. Además, algunos gastos están sujetos a un recargo porcentual ad-valorem, como por ejemplo el flete en camión de São Paulo a Santos (más 0.2% ad-valorem) y los gastos consulares bolivianos (más 2.2% ad-valorem).

/Cuadro 36

Cuadro 36

RUTA MARITIMA SAO PAULO-LA PAZ: SAO PAULO/SANTOS/MATARANI/LA PAZ (VIA FERROVIARIA)

	Concepto	Gastos en US$ por tonelada por principales productos			
		Garga general	Planchas hierro	Electro domest.	Productos químicos
São Paulo	Cargue camión/tren	1.86	1.86	1.86	1.86
São Paulo-Santos	Flete camión	10.04 c/	10.04 c/	10.04 c/	10.04 c/
Santos	Descargue camión	1.86	1.86	1.86	1.86
Santos	Almacenamiento y porteo a/	12.50	12.50	12.50	12.50
Santos-Matarani	Flete marítimo	97.90 p/m	81.90 p	88.50 p/m	97.90 p/m
	Recargo flete marítimo (17%)	16.64 d/	13.92	15.05	16.64
Matarani	Almacenamiento y porteo b/	3.51	3.51	3.51	3.51
Matarani	Despacho	20.00 e/	20.00 e/	20.00 e/	20.00 e/
Matarani	Gastos consulares	51.00 f/	51.00 f/	51.00 f/	51.00 f/
Matarani-Guaqui	Flete ferroviario	54.00 g/ p/m	56.04 p	50.59 p/m	45.14 p/m
Guaqui-La Paz	id.	19.43 g/ p/m	19.43 p	23.78 p/m	16.65 p/m
La Paz	Descargue	2.50	2.50	2.50	2.50
Total		291.20 + 2.4%ad-v.	274.56 + 2.4%ad-v.	281.19 + 2.4%ad-v.	279.60 + 2.4%ad-v

a/ En este ítem se incluyen todos los gastos incurridos en el puerto que sean de cargo de la mercancía y que no estén incorporados en el flete marítimo o terrestre.
b/ Hay 20 días liberados de almacenaje, así es que no se incluye ningún cargo.
c/ Más 0.2% ad-valorem.
d/ Promedio arbitrario; hay más de 400 ítem en la Tarifa de fletes Brasil/Perú/Brasil.
e/ Estimado por carecer de información; los agentes de Aduana cobran un porcentaje del valor de los gastos.
f/ Más 2.2% ad-valorem.
g/ Promedio arbitrario; tampoco hay tarifa específica para carga general, sino más de 40 tarifas diferentes.

/Cuadro 37

Cuadro 37

RUTA MARITIMA SAO PAULO-LA PAZ: SAO PAULO/SANTOS/MATARANI/LA PAZ (VIA CARRETERA)

	Concepto	Gastos en US$ por tonelada por principales productos			
		Garga general	Planchas hierro	Electro domest.	Productos químicos
São Paulo	Cargue camión	1.86	1.86	1.86	1.86
São Paulo	Flete camión	10.04 c/	10.04 c/	10.04 c/	10.04 c/
Santos	Descargue camión	1.86	1.86	1.86	1.86
Santos	Almacenamiento y porteo a/	12.50	12.50	12.50	12.50
Santos-Matarani	Flete marítimo	97.90 d/ p/m	81.90 p	88.50 p/m	97.90
	Recargo flete marítimo (17%)	16.64 d/	13.92	15.05	16.64
Matarani	Almacenamiento/porteo a/ b/	3.51	3.51	3.51	3.51
Matarani	Despachos	20.00 e/	20.00 e/	20.00 e/	20.00 e/
Matarani	Gastos consulares	51.00 f/	51.00 f/	51.00 f/	51.00 f/
Matarani	Cargue camión	2.50	2.50	2.50	2.50
Matarani-La Paz	Flete camión	75.19 g/	75.19 g/	75.19 g/	75.19 g/
La Paz	Descargue	2.50	2.50	2.50	2.50
Total		295.50 + 2.4%ad-v.	276.78 + 2.4%ad-v.	284.51 + 2.4%ad-v.	295.50 + 2.4%ad-v.

a/ En este ítem se incluyen todos los gastos incurridos en el puerto que sean de cargo de la mercancía y que no estén incorporados en el flete marítimo o terrestre.
b/ Hay 20 días liberados de almacenaje, así es que no se incluye ningún cargo.
c/ Más 0.2% ad-valorem.
d/ Promedio arbitrario; hay más de 400 ítem en la Tarifa de fletes Brasil/Perú/Brasil.
e/ Estimado, por carecer de información; los agentes de aduana cobran un porcentaje del valor de los gastos.
f/ Más 2.2% ad-valorem.
g/ Flete US$ 73.00 + 3%.

/Cuadro 38

Cuadro 38

RUTA MARITIMA SAO PAULO-LA PAZ: SAO PAULO/SANTOS/CALLAO/LA PAZ

	Concepto	Gastos en US$ por tonelada por principales productos			
		Carga general	Planchas hierro	Electro domest.	Productos químicos
São Paulo	Cargue camión	1.86	1.86	1.86	1.86
São Paulo-Santos	Flete camión	10.04 c/	10.04 c/	10.04 c/	10.04 c/
Santos	Descargue camión	1.86	1.86	1.86	1.86
Santos	Almacenamiento y porteo a/	12.50	12.50	12.50	12.50
Santos-Callao	Flete marítimo	97.90 d/ p/m	81.90 p	88.50 p/m	97.90 p/m
	Recargo flete marítimo (17%)	16.64	13.92	15.05	16.64
Callao	Almacenamiento y porteo a/ b/	15.66	15.66	15.66	15.66
Callao	Despacho	20.00 e/	20.00 e/	20.00 e/	20.00 e/
Callao	Gastos consulares	51.00 f/	51.00 f/	51.00 f/	51.00 f/
Callao	Cargue camión	2.00	2.00	2.00	2.00
Callao-La Paz	Flete camión	160.00 g/	160.00 g/	160.00 g/	160.00 g/
Total		389.46 + 2.2%ad-v.	370.74 + 2.2%ad-v.	378.47 + 2.2%ad-v.	389.46 + 2.2%ad-v.

a/ En este ítem se incluyen todos los gastos incurridos en el puerto que sean de cargo de la mercancía y que no estén incorporados en el flete marítimo o terrestre.
b/ Se ha incluido diez días de almacenaje, a US$ 0.20 ton/día.
c/ Más 0.2% ad-valorem.
d/ Promedio arbitrario; hay más de 400 ítem en la Tarifa de fletes Brasil/Perú/Brasil.
e/ Estimado.
f/ Más 2% ad-valorem.
g/ US$ 80 m^3.

/Cuadro 39

Cuadro 39

RUTA 1. SAO PAULO-LA PAZ: MOD. 1.1. SAO PAULO/SANTA CRUZ/COCHABAMBA/LA PAZ (VIA FERROVIARIA)

	Concepto	Distancia en km	Tiempo en días	Gastos en US$ por tonelada por principales productos				
				Carga general				
São Paulo	Cargue vagones			2				
São Paulo-Corumbá	Flete ferroviario	1 690	3 a/	30 a/				
Corumbá-Santa Cruz	Flete ferroviario	650	7 a/	90 a/				
Santa Cruz	Transbordo		3 */	2				
Santa Cruz-Cochabamba	Flete camión	505	2 */	27 b/				
Cochabamba	Transbordo		3 */	2				
Cochabamba-La Paz	Flete ferroviario	455	1 b/	47 c/				
Total São Paulo-La Paz		3 300	19 */	200 d/				

a/ RFFSA.
b/ BID/INTAL, op. cit.
c/ Cortesía de Subsecretaría de Transportes, Bolivia.
d/ Más 2.2% ad-valorem.
*/ Estimaciones.

/Cuadro 40

Cuadro 40

RUTA 1. SAO PAULO-LA PAZ: MOD. 1.2. SAO PAULO/SANTA CRUZ/LA PAZ (VIA CARRETERA A PARTIR DE SANTA CRUZ)

	Concepto	Distancia en km	Tiempo en días	Gastos en US$ por tonelada por principales productos				
				Carga general				
São Paulo	Cargue vagones		1	2				
São Paulo-Corumbá	Flete ferroviario	1 690	3 a/	30 a/				
Corumbá-Santa Cruz	Flete ferroviario	650	7 a/	90 a/				
Santa Cruz	Transbordo		3 */	2				
Santa Cruz-La Paz	Flete camión	890	3 */	54 b/				
Total São Paulo-La Paz		3 230	17	178 c/				

a/ RFFSA.
b/ BID/INTAL, op. cit.
c/ Más 2.2% ad-valorem.
*/ Estimaciones.

/Con todo

Con todo, los cuadros de referencia dan una idea lo más cercana posible a la realidad sobre el costo para el usuario de la carga en el transporte entre São Paulo y La Paz, para algunos productos de interés para los exportadores brasileños y para los importadores bolivianos. En el tráfico a través de los puertos chilenos de tránsito, se estimaron los gastos de carga general y se establecieron los del transporte de hierro en planchas, artículos electrodomésticos, productos químicos y cemento; en el movimiento por los puertos peruanos, los gastos de los mismos productos excepto el cemento, para el cual no se incluye flete en las tarifas del Acuerdo de Fletes y Servicios Brasil/Perú/Brasil.

Del análisis de los citados cuadros se puede deducir que los gastos de transporte en las rutas marítimas combinadas con las terrestres (São Paulo-Santos y puerto de tránsito-La Paz), resultan más económicos para la mayoría de los productos en estudio si las mercaderías son movilizadas por camión desde Arica a La Paz. En cambio, si ellas son transportadas por camión vía Lima, su costo total es el más alto. Los gastos por ferrocarril utilizando el trayecto Antofagasta-La Paz son muy similares a los del mismo medio Matarani-La Paz y a los del camión en esta última ruta.

2. Las rutas marítima y terrestre Brasil-Perú

El cuadro 41 indica los gastos de transporte entre São Paulo-Santos-Callao y Lima del cual se desprende que el costo del servicio entre São Paulo y Lima es de US$ 234.21 por tonelada de carga general. Asimismo, el cuadro 42 muestra en detalle los gastos de la Modalidad 1.3: São Paulo-Santa Cruz-Arequipa y Lima por vía terrestre, usando el ferrocarril entre São Paulo y Santa Cruz y entre Cochabamba y Arequipa y en camión desde esta ciudad hasta su destino final con un costo que asciende a US$ 265.50. Por su parte, en el cuadro 43 se presentan los gastos para la Modalidad 1.4 que utiliza el ferrocarril desde São Paulo hasta Santa Cruz y la carretera desde allí hasta Lima, con un costo total de US$ 338.

Según puede apreciarse, en este caso la opción que más conviene al usuario es la de enviar su mercadería por vía marítima, pues el costo es 12% inferior al que incurriría en el transporte por la modalidad terrestre más barata, tratándose de carga general. No se dispone de la información acerca de las tarifas ferroviarias para los demás productos, para hacer su comparación con los fletes marítimos.

El flete por camión consultado en el cuadro 43 para la Modalidad 1.4 entre Santa Cruz y Lima es de US$ 214 incluyendo un valor de US$ 160 para el tramo El Alto-Lima que corresponde al flete internacional proporcionado por la empresa CORDICARGAS. Si se organiza el transporte utilizando camiones bolivianos entre Santa Cruz y Arequipa y luego camiones peruanos desde allí a Lima, el flete puede bajar considerablemente hasta llegar a ser casi similar al de la Modalidad 1.3.

/Cuadro 41

Cuadro 41

RUTA MARITIMA SAO PAULO-LIMA: SAO PAULO/SANTOS/CALLAO/LIMA

	Concepto	Gastos en US$ por tonelada por principales productos			
		Carga general	Planchas hierro	Electro domest.	Productos químicos
São Paulo	Cargue camión	1.86	1.86	1.86	1.86
São Paulo-Santos	Flete camión	10.04 c/	10.04 c/	10.04 c/	10.04 c/
Santos	Descargue camión	1.86	1.86	1.86	1.86
Santos	Almacenamiento y porteo a/	12.50	12.50	12.50	12.50
Santos-Callao	Flete marítimo	97.90 d/ p/m	81.90 p	88.50 p/m	97.90 p/m
	Recargo flete marítimo (17%)	16.64	13.92	15.05	16.64
Callao	Almacenamiento y porteo a/ b/	15.66	15.66	15.66	15.66
Callao	Despacho	20.00 e/	20.00 e/	20.00 e/	20.00 e/
Callao	Gastos consulares	51.00 f/	51.00 f/	51.00 f/	51.00 f/
Callao	Cargue camión	2.00	2.00	2.00	2.00
Callao-Lima	Flete camión	3.25	3.25	3.25	3.25
Lima	Descargue	1.50	1.50	1.50	1.50
Total		234.21 + 0.2%ad-v.	215.49 + 0.2%ad-v.	223.22 + 0.2%ad-v.	234.21 + 0.2%ad-v.

a/ En este ítem se incluyen todos los gastos incurridos en el puerto que sean de cargo de la mercancía y que no estén incorporados en el flete marítimo o terrestre.
b/ Se ha incluido diez días de almacenaje, a US$ 0.20 ton/día.
c/ Más 0.2% ad-valorem.
d/ Promedio arbitrario; hay más de 400 ítem en la Tarifa de fletes Brasil/Perú/Brasil.
e/ Estimado.

/Cuadro 42

Cuadro 42

RUTA 1. SAO PAULO-LIMA: MOD. 1.3. SAO PAULO/SANTA CRUZ/AREQUIPA/LIMA (VIA FERROVIARIA)

	Concepto	Distancia en km	Tiempo en días	Gastos en US$ por tonelada por principales productos				
				Carga general				
São Paulo	Cargue vagones			2				
São Paulo-Corumbá	Flete ferroviario	1 690	3 a/	30 a/				
Corumbá-Santa Cruz	Flete ferroviario	650	7 a/	90 a/				
Santa Cruz	Transbordo		3 */	2				
Santa Cruz-Cochabamba	Flete camión	505		27 b/				
Cochabamba	Transbordo			2				
Cochabamba-Arequipa	Flete ferroviario	1 040	22 b/	85 c/				
Arequipa	Transbordo			2				
Arequipa-Lima	Flete camión	1 010		25.5 b/				
Total São Paulo-Lima		4 895	35 */	265.5 */				

a/ RFFSA.
b/ BID/INTAL, op. cit.
c/ Cortesía de Subsecretaría de Transportes, Bolivia.
*/ Estimaciones.

Cuadro 43

RUTA 1. SAO PAULO-LIMA: MOD. 1.4. SAO PAULO/SANTA CRUZ/EL ALTO/LIMA (VIA CARRETERA)

	Concepto	Distancia en km	Tiempo en días	Gastos en US$ por tonelada por principales productos				
				Carga general				
São Paulo	Cargue vagones			2				
São Paulo-Corumbá	Flete ferroviario	1 690	3 a/	30 a/				
Corumbá-Santa Cruz	Flete ferroviario	650	7 a/	90 a/				
Santa Cruz	Transbordo		3 */	2				
Santa Cruz-El Alto	Flete camión	875	3 */	54 c/				
El Alto-Lima	Flete camión	1 590	5 */	160 b/				
Total São Paulo-Lima		4 805	21 */	338				

a/ RFFSA.
b/ Cordicargas
c/ Cortesía de la Subsecretaría de Transportes, Bolivia.
*/ Estimaciones.

/3. Las

3. Las rutas marítima y terrestre Brasil-Venezuela

En lo que corresponde al tráfico marítimo entre Brasil y Venezuela, está cubierto por dos líneas brasileñas y dos venezolanas, aparte de dos argentinas y dos extrazonales. Lloyd Brasileiro atiende regularmente La Guaira con sus cargueros polivalentes Lloyd Gênova, de 15 000 tpb, y comunes Lloyd Humaitá, Lloyd Marabá y Julio Regis, de 8 500 tpb los dos primeros y de 12 700 el último. Libra, la otra línea brasileña, emplea sus cargueros comunes Ana Carolina, Cecilia, Claudia, Helena, María, María do Carmo y Zuleika, de unas 7 500 tpb. Las venezolanas, Ven-Caribe tienen en servicio el carguero común General Paéz de 14 500 tpb y Naviera Mercante (Navimerca) aparentemente trafica con un buque fletado en esta ruta. La Empresa Líneas Marítimas Argentinas recala en La Guaira con dos barcos polivalentes de 20 000 tpb -Misiones II y Río Negro- y A. Bottachi & Cía. lo hace con su carguero común de 13 000 tpb, Punta Norte. Las extrazonales son la estadounidense Delta Steamship Lines, que trafica entre Paranaguá, Río de Janeiro y Salvador y puertos venezolanos con sus cuatro buques portabarcazas tipo LASH de 38 000 tpb Delta Mar, Del Mar, Del Norte y Del Sud, y las holandesa KNSM, que hace servicio entre Belém, Manaus y La Guaira.

En el tráfico São Paulo-Caracas por vía marítima (Santos-La Guaira) se establecieron los gastos de transporte de cuatro productos de importación venezolana desde Brasil: piezas para automóviles, maquinarias y aparatos mecánicos y eléctricos, pimienta en grano y óxido de aluminio. Se contó para la obtención de la información requerida con la cooperación de la Agencia Marítima Despachos Pecoblohm, y de H. Boulton & Co.

Los gastos totales de estos productos fluctúan entre US$ 137.81 para las piezas o partes de automóviles y US$ 185.02 para la pimienta en grano, más el 0.2% ad-valorem en ambos casos. (Véase el cuadro 44.).

Por cortesía de las empresas brasileñas Di Gregorio y Transportadora Coral ha sido posible elaborar los cuadros 45 y 46 que indican los gastos de transporte entre São Paulo y Caracas por las modalidades 2.1 y 2.2, vía Belém-Manaus por medio carretero-fluvial-carretero y vía Porto Velho-Manaus por carretera, respectivamente para una tonelada de cualquier tipo de carga.

Para los efectos de su comparación, el flete marítimo de carga general se ha estimado en US$ 72.00 por tonelada, pues, como ya se ha informado, en las tarifas no figura un rubro específico para carga general, esto da US$ 165.30 por tonelada como promedio de gastos de transporte.

He aquí los gastos de transporte por tonelada en las diferentes rutas:

Ruta	Vía principal	Gastos transporte
São Paulo-Santos-La Guaira-Caracas	Marítima	US$ 165.30 + 0.2% ad-v.
São Paulo-Belém-Manaus-Caracas	Fluvial	US$ 600.00
São Paulo-Porto Velho-Manaus-Caracas	Carretera	US$ 436.00

Es decir, los gastos totales por vía marítima representan sólo el 27.5% del costo de una tonelada de carga general transportada por vía fluvial y el 38.0% de la acarreada por carretera entre São Paulo y Caracas.

/Cuadro 44

Cuadro 44

RUTA MARITIMA SAO PAULO-CARACAS: SAO PAULO/SANTOS/LA GUAIRA/CARACAS

	Concepto	Gastos en US$ por tonelada por principales productos			
		Piezas p. automóvil	Maquinar. y aparatos	Pimienta en grano	Oxido alumínico
São Paulo	Cargue camión	1.86	1.86	1.86	1.86
São Paulo-Santos	Flete camión	10.04 b/	10.04 b/	10.04 b/	10.04 b/
Santos	Descargue camión	1.86	1.86	1.86	1.86
Santos	Almacenamiento y porteo a/	12.50	12.50	12.50	12.50
Santos-La Guaira	Flete marítimo	49.00 p/m	62.00 p/m	88.50 p	72.00 p/m
	Recargo flete (19.5%)	9.55	12.10	17.26	14.04
La Guaira	Almacenamiento/caleta a/	13.50	13.50	13.50	13.50
La Guaira	Nacionalización de carga	16.30	16.30	16.30	16.30
La Guaira	Cargue camión	2.30	2.30	2.30	2.30
La Guaira-Caracas	Flete camión	18.60	18.60	18.60	18.60
Caracas	Descargue	2.30	2.30	2.30	2.30
Total		137.81 + 0.2%ad-v.	153.36 + 0.2%ad-v.	185.02 + 0.2%ad-v.	165.30 + 0.2%ad-v.

a/ En este ítem se incluyen todos los gastos incurridos en el puerto que sean de cargo de la mercancía y que no estén incorporados en el flete marítimo o terrestre.
b/ Más 0.2% ad-valorem.

/Cuadro 45

Cuadro 45

RUTA 2. SAO PAULO-CARACAS: MOD. 2.1. SAO PAULO/BELEM/MANAUS/CARACAS (VIA FLUVIAL)

	Concepto	Distancia en km	Tiempo en días	Gastos en US$ por tonelada por principales productos				
				Carga general				
São Paulo	Cargue camión			2				
São Paulo-Belém	Flete camión	2 725	4 a/	176 b/				
Belém	Transbordo		5 a/	2				
Belém-Manaus	Flete fluvial	1 715	4 a/	264 a/				
Manaus	Transbordo			2				
Manaus-Caracas	Flete camión	2 335		154 b/				
Total São Paulo-Caracas		6 775	26	600 a/				

a/ Cortesía de Empresa Di Gregorio.
b/ Cortesía de Empresa Coral.

/Cuadro 46

Cuadro 46

RUTA 2. SAO PAULO-CARACAS: MOD. 2.2. SAO PAULO/PORTO VELHO/MANAUS/CARACAS (VIA CARRETERA)

	Concepto	Distancia en km	Tiempo en días	Gastos en US$ por tonelada por principales productos				
				Carga general				
São Paulo	Cargue camión			2				
São Paulo-Porto Velho	Flete camión	3 220		207				
Porto Velho-Manaus	Flete camión	825		73				
Manaus-Caracas	Flete camión	2 335		154				
Total São Paulo-Caracas		6 380		436 a/				

a/ Cortesía de Empresa Transportadora Coral.

4. Resumen comparativo

A fin de comparar las diferentes opciones de transporte en aquellas rutas en que actualmente hay movimiento de carga, se ha preparado el cuadro 47, Brasil/Grupo Andino: Distancia, tiempo de viaje y gastos de transporte entre las principales ciudades, según medio de transporte.

Dicho cuadro muestra las rutas opcionales entre Brasil y Bolivia, Brasil y Perú y Brasil y Venezuela.

Entre Brasil y Bolivia hay ocho opciones: seis por vía marítima, a través de Antofagasta, Arica (por ferrocarril y por camión), Matarani (igualmente, por ferrovía y carretera) y Callao; y dos por vía terrestre, a través de Santa Cruz de la Sierra, por medio ferroviario y carretero. Entre estas opciones, las más convenientes, desde el punto de vista de la distancia y el tiempo de viaje, son las terrestres: por el medio carretero, 3 230 km y 16 días, y por el medio ferroviario, 3 300 km y 19 días. En el transporte por vía marítima, las que ofrecen mejores posibilidades son las que usan como puerto de tránsito Antofagasta y siguen a La Paz por ferrocarril, con 8 467 km y 27 días, y Arica -también por ferrocarril a La Paz- con 8 462 km y 29 días. En cambio, el trayecto más largo es el que emplea la vía marítima hasta Callao y de ahí el medio carretero a La Paz, que tiene un recorrido total de 10 347 km en 36 días.

En el caso Brasil/Perú, la ruta terrestre São Paulo-Corumbá-Santa Cruz-El Alto-Lima resulta la más adecuada en tiempo y distancia, con sólo 4 805 km y 21 días. La vía marítima representa casi el doble en distancia -8 757 km- aunque toma sólo 10 días más. Por su parte, el medio ferroviario, a través de Arequipa, es el que más demora pues emplea 35 días, aunque el trayecto es solamente de 4 895 km.

En el tráfico Brasil/Venezuela, la vía carretera, a través de Porto Velho, viene a ser la más directa de las tres alternativas São Paulo-Caracas, ya que tiene 6 380 km que pueden recorrerse en 21 días. Si se emplea la vía fluvial en el tramo Belém-Manaus, el trayecto equivale a 6 775 km y a 26 días de viaje. Por vía marítima, hay 7 049 km entre São Paulo y Caracas con una duración de 29.5 días.

El cuadro 47 ofrece también un cotejo de los gastos totales que representa para el usuario el transporte de una tonelada de carga general en las mismas rutas indicadas. De su análisis se deduce que en la ruta São Paulo-La Paz los gastos por tonelada son mucho menores por la vía terrestre que por la marítima, lo cual resulta lógico, dadas las distancias y tiempos de viaje considerablemente más cortos.

Así, en el trayecto São Paulo-Santa Cruz-La Paz, el costo total para el usuario representa sólo US$ 178 por tonelada a través de la Modalidad 1.2 y US$ 200.00 por la Modalidad 1.1 más 2.2% ad-valorem en ambos casos. En tanto, en el transporte marítimo los gastos fluctúan entre US$ 264.25 vía Arica-La Paz por carretera y US$ 389.46 vía Callao-La Paz, también por carretera, más 2.4% y 2.2% ad-valorem, respectivamente.

En cuanto a la ruta São Paulo-Lima, la mejor opción de las tres que se ofrecen está en la vía marítima, con un costo para el usuario de US$ 234.21 más 0.2% ad-valorem por tonelada, mientras por vía terrestre significa US$ 265.50 si se usa el ferrocarril hasta Arequipa y US$ 338 si se emplea la carretera desde Santa Cruz.

En la ruta São Paulo-Caracas también es más conveniente la vía marítima con US$ 165.30 más 0.2% ad-valorem por tonelada, en tanto que por la carretera São Paulo-Porto Velho-Caracas representa US$ 434.00 y por vía fluvial en el trayecto Belem-Manaús, US$ 600.00 la tonelada.

/Cuadro 47

Cuadro 47

BRASIL/GRUPO ANDINO: DISTANCIA, TIEMPO DE VIAJE Y GASTOS DE TRANSPORTE ENTRE PRINCIPALES CIUDADES, SEGUN MEDIO DE TRANSPORTE

uta	Vía y medio	Distancia (km)	Tiempo de viaje (días)	Gastos Transp. carga general (US$/ton)
. BRASIL/BOLIVIA				
. São Paulo-La Paz (marítima)	Antofagasta	8 467	27	294.21 + 2.4% ad-v.
São Paulo-Santos	Carretero	55	1	
Santos-Antofagasta	Marítimo	7 239	23	
Antofagasta-La Paz	Ferroviario	1 173	3	
. São Paulo-La Paz (marítima)	Arica	8 462	29	273.64 + 2.4% ad-v.
São Paulo-Santos	Carretero	55	1	
Santos-Arica	Marítimo	7 969	27	
Arica-La Paz	Ferroviario	438	1	
. São Paulo-La Paz (marítima)	Arica	8 404	30	264.25 + 2.4% ad-v.
São Paulo-Santos	Carretero	55	1	
Santos-Arica	Marítimo	7 969	27	
Arica-La Paz	Carretero	380	2	
. São Paulo-La Paz (marítima)	Matarani	8 876	30	291.20 + 2.4% ad-v.
São Paulo-Santos	Carretero	55	1	
Santos-Matarani	Marítimo	8 106	27	
Matarani-Puno	Ferroviario	405	1	
Puno-Guaqui	Fluvial	205	0.5	
Guaqui-La Paz	Ferroviario	105	0.5	
. São Paulo-La Paz (marítima)	Matarani	8 791	31	295.50 + 2.4% ad-v.
São Paulo-Santos	Carretero	55	1	
Santos-Matarani	Marítimo	8 106	27	
Matarani-Puno	Carretero	375	1	
Puno-Desaguadero	Carretero	150	1	
Desaguadero-La Paz	Carretero	105	1	
. São Paulo-La Paz (marítima)	Callao	10 347	36	389.46 + 2.2% ad-v.
São Paulo-Santos	Carretero	55	1	
Santos-Callao	Marítimo	8 687	31	
Callao-Lima	Carretero	15	0.5	
Lima-Arequipa	Carretero	1 010	1.5	
Arequipa-Puno	Carretero	325	1	
Puno-Desaguadero	Carretero	150	0.5	
Desaguadero-La Paz	Carretero	105	0.5	
. São Paulo-La Paz (terrestre)	Santa Cruz	3 300	19	200.00 + 2.2% ad-v.
São Paulo-Campo Grande	Ferroviario	1 230	3	
Campo Grande-Sta. Cruz	Ferroviario	1 110	7	
Sta. Cruz-Cochabamba	Carretero	505	5	
Cochabamba-La Paz	Ferroviario	455	4	
. São Paulo-La Paz (terrestre)	Santa Cruz	3 230	16	178.00 + 2.2% ad-v.
São Paulo-Santa Cruz	Ferroviario	2 340	10	
Santa Cruz-La Paz	Carretero	890	6	

/Cuadro 47 (Concl.)

Cuadro 47 (Concl.)

Ruta	Vía y medio	Distancia (km)	Tiempo de viaje (días)	Gastos transp. carga general (US$/ton)
B. BRASIL/PERU				
9. São Paulo-Lima (marítima)	Callao	8 757	32.5	234.21 + 0.2% ad-
São Paulo-Santos	Carretero	55	1	
Santos-Callao	Marítimo	8 687	31	
Callao-Lima	Carretero	15	0.5	
10. São Paulo-Lima	Arequipa	4 895	35	265.50
São Paulo-Corumbá	Ferroviario	1 690	3	
Corumbá-Santa Cruz	Ferroviario	650	7	
Santa Cruz-Cochabamba	Carretero	505	3	
Cochabamba-Arequipa	Ferroviario	1 040	22	
Arequipa-Lima	Carretero	1 010	2	
11. São Paulo-Lima	La Paz	4 805	21	338.00
São Paulo-Corumbá	Ferroviario	1 690	3	
Corumbá-Santa Cruz	Ferroviario	650	7	
Santa Cruz-El Alto	Carretero	875	6	
El Alto-Lima	Carretero	1 590	5	
C. BRASIL/VENEZUELA				
12. São Paulo-Caracas (marítima)	La Guaira	7 049	29.5	165.30 + 0.2% ad-
São Paulo-Santos	Carretero	55	1	
Santos-La Guaira	Marítimo	6 969	28	
La Guaira-Caracas	Carretero	25	0.5	
13. São Paulo-Caracas	Belém	6 775	26	600.00
São Paulo-Belém	Carretero	2 725	4	
Belém-Manaus	Fluvial	1 715	9	
Manaus-Caracas	Carretero	2 335	13	
14. São Paulo-Caracas	Porto Velho	6 380	21	434.00
São Paulo-Porto Velho	Carretero	3 220	8	
Porto Velho-Manaus	Carretero	825	2	
Manaus-Caracas	Carretero	2 335	11	

Fuente: Preparado sobre la base de los cuadros 32 al 46.

/IX. OFERTA

IX. OFERTA DE TRANSPORTE: RUTAS AEREAS

1. Características del transporte aéreo de carga

Como todo medio de transporte, la aviación ofrece un servicio indivisible y que no puede ser almacenado. La indivisibilidad significa que si la demanda no es capaz de completar una unidad de oferta, se producirá un desperdicio de producción. Esta es una situación normal en los transportes en donde las compañías producen en exceso ya que es difícil formar una unidad entera de ofertas a partir de la suma de las demandas individuales. Cuando en los servicios de transporte aéreo la demanda se hace por la totalidad de los servicios ofrecidos, normalmente se producen los llamados vuelos fletamento.

Algunas características diferencian al transporte aéreo de las demás modalidades: la homogeneidad de los servicios ofrecidos, la alta perecibilidad de los productos, la posibilidad de hacer transporte de carga en forma conjunta con el de pasajero y el extenso elenco de restricciones operacionales al tráfico.

El transporte ofrecido por todas las compañías es homogéneo porque las tarifas, los procedimientos para el despacho, el tiempo de viaje, la confiabilidad, los límites de las responsabilidades de las compañías transportadoras, etc., son los mismos para todas las empresas.

La perecibilidad del producto está directamente relacionada con la velocidad del equipamiento y su implicación inmediata en la política de las empresas consiste en la necesidad de maximizar las ventas de espacio en cada vuelo ya que a partir del momento del despegue no pueden volver a completarse las bodegas.

En el transporte aéreo la carga puede ser conducida en equipos que están sirviendo preferencialmente al mercado de pasajeros o bien en equipos exclusivamente destinados a la carga. El transporte de carga en aviones de pasajeros implica que deben transportarse mercaderías y maletas en el mismo compartimiento.

En el largo plazo las empresas pueden asignar eficientemente la capacidad disponible basada en la evolución histórica de la demanda. Siendo la demanda de pasajeros muy cíclica en sus puntos altos habrá un menor espacio disponible para la carga. Además de las restricciones técnicas a la operación de transporte discutida más adelante, que hacen en principio que este servicio sea más caro, la industria vende un servicio que puede no existir cuando los demandantes lleguen para su consumo, como es el caso del transporte de carga en aviones de pasajeros. Es decir, si bien en el largo plazo la asignación puede ser eficiente, en el corto plazo es difícil efectuar una distribución óptima de la capacidad de transporte.

La oferta de una unidad de producto se hace efectiva en el vuelo de un avión, desprendiéndose de este hecho una serie de restricciones a la operación económica de las empresas. Las restricciones pueden desarrollarse tanto por razones técnicas como por la diferencia entre el producto medio demandado y el producto medio ofrecido. Las restricciones técnicas son conocidas bajo el nombre de "WAT LIMIT", que significa límites al tráfico determinado por el peso máximo del despegue, por la altitud del aeropuerto y por la temperatura ambiente.

El peso máximo de despegue es determinado por la conjunción de diversos factores como el peso máximo estructural de la aeronave, la altitud del aeropuerto, el comportamiento y las condiciones de la pista, el peso máximo admitido para reposarse sobre la próxima escala, las condiciones del aeropuerto, las condiciones atmosféricas del viento y de la temperatura.

/El peso

El peso máximo estructural es la suma de los pesos de la aeronave, del combustible y de la carga. Como el avión es el único medio de transporte en que existe un "trade-off" entre combustible y carga en las largas distancias, las restricciones a la oferta de espacio para carga aumentan a medida que aumenta la distancia de la etapa volada. Así por ejemplo, un avión que hipotéticamente ofreciese 20 toneladas de transporte de carga de Caracas a Río de Janeiro, con escalas en Manaus y Brasilia, ofrecería solamente un vuelo directo de 15 toneladas ya que necesitaría más combustible para cumplir una etapa mayor.

Cuanto mayor es la altura del sitio en donde está localizado el aeropuerto, menor será la sustentación del avión en el decolaje lo que requerirá de un mayor esfuerzo de las turbinas para esta operación, hecho que se consigue enriqueciendo la mezcla y elevando en consecuencia el consumo de combustible. En este caso, las pistas más altas producen una productividad menor de las aeronaves.

Las condiciones atmosféricas que pueden modificarse en minutos, implican la necesidad de tener combustible de reserva para un aterrizaje alternativo. Así, el peso disponible para la carga también dependerá de la distancia a que se encuentre el aeropuerto alternativo.

Estas restricciones no económicas se manifiestan por tanto, en el hecho de que las empresas no saben con seguridad la oferta que podrán hacer incluso en un período de 24 horas.

Las restricciones provenientes de las diferencias entre el producto medio ofrecido y el producto medio demandado son captadas por la diferencia existente entre la densidad patrón de las aeronaves (relación peso volumen dada por el fabricante) y la densidad media real de las mercaderías efectivamente transportadas.

Cuando la densidad patrón es mayor que la densidad real, las bodegas de la máquina estarán completas antes de alcanzar su peso máximo de transporte. Por el contrario, cuando la densidad patrón es menor que la real habrá espacio disponible que no podrá ser utilizado.

Con tantas restricciones operacionales al transporte aéreo de carga, este sector tiene una franja de dominio bastante estrecha, pero muy bien definida, en la que goza de un mercado prácticamente cautivo y de una franja de mercado más bien concurrencial en donde su poder de competencia es bastante amplio.

El mercado cautivo de la aviación está constituido principalmente por los productos perecibles que son enviados a larga distancia. Sería bastante improbable por ejemplo, que un exportador de pollos vivos de una día optara por enviar su mercadería desde São Paulo a Bogotá en otro medio que no fuese el aéreo.

Otros tipos de productos conforman este mercado cautivo, aunque sus remesas sean hechas sin regularidad y sean factores coyunturales los que prevalecen en la determinación de la adopción del medio de transporte aéreo. Están situadas en esta franja las mercaderías que son enviadas por urgencia en el transporte aéreo, los productos que son remitidos hacia lugares inaccesibles por vía terrestre y las muestras de productos que se envían para la apertura de mercados para remesas mayores.

En competencia con los otros medios de transporte, la aviación se muestra más eficiente en el tráfico de mercaderías de alto valor por unidad de peso, ya que la rapidez del transporte implica un retorno más rápido del capital inmovilizado en el producto.

/Otra gama

Otra gama de productos para los cuales la aviación ofrece un transporte más atractivo, son aquellos que tienen altos costos auxiliares, como embalaje especial, seguro elevado, altos riesgos de pérdida o averías, etc. Si fuesen consideradas las reducciones a las necesidades de embalajes protectores, o las menores primas de seguros, o las bajas tasas de pérdidas o daños, o las reducciones de las necesidades de mantener las mercaderías almacenadas o el giro más rápido de capital que la aviación permite, en muchos casos el costo total de transporte por la vía aérea sería menor que el costo total de transporte por el medio corriente, a pesar de que la tarifa aérea (un componente aislado del costo total de transporte) pueda ser más elevada que en las demás modalidades.

2. Red aeroportuaria utilizada

Los aeropuertos que sirven al tráfico en estudio y que se encuentran asimilados a los mapas son los siguientes (véase el mapa 2):

Viracopos/Campina, Congonhas/São Paulo (CGH), Galeao/Río de Janeiro (CIG), Brasilia (BSB), Manaus (MAO), Sabatinga (TBT) y Tefé (TFF) en territorio brasilero.

Los aeropuertos en los países del Grupo Andino son: La Paz (LPB) y Santa Cruz de la Sierra (SRZ) en Bolivia; Lima (LIM) e Iquitos (IQT) en el Perú; Quito (UIO) y Guayaquil (GYE) en el Ecuador; Bogotá (BOG) en Colombia y Maiquetía/Caracas (CCS) en Venezuela.

Algunas características de estos aeropuertos están descritas en el cuadro 48. La clasificación ICAO utilizada no es un buen indicador de los servicios prestados que pueden ser valorados según el peso máximo de decolaje permitido a las aeronaves, lo cual depende no sólo del largo de la pista sino que también del soporte de la pista, la altitud del aeropuerto, la temperatura ambiente, etc., como ya se mencionó anteriormente.

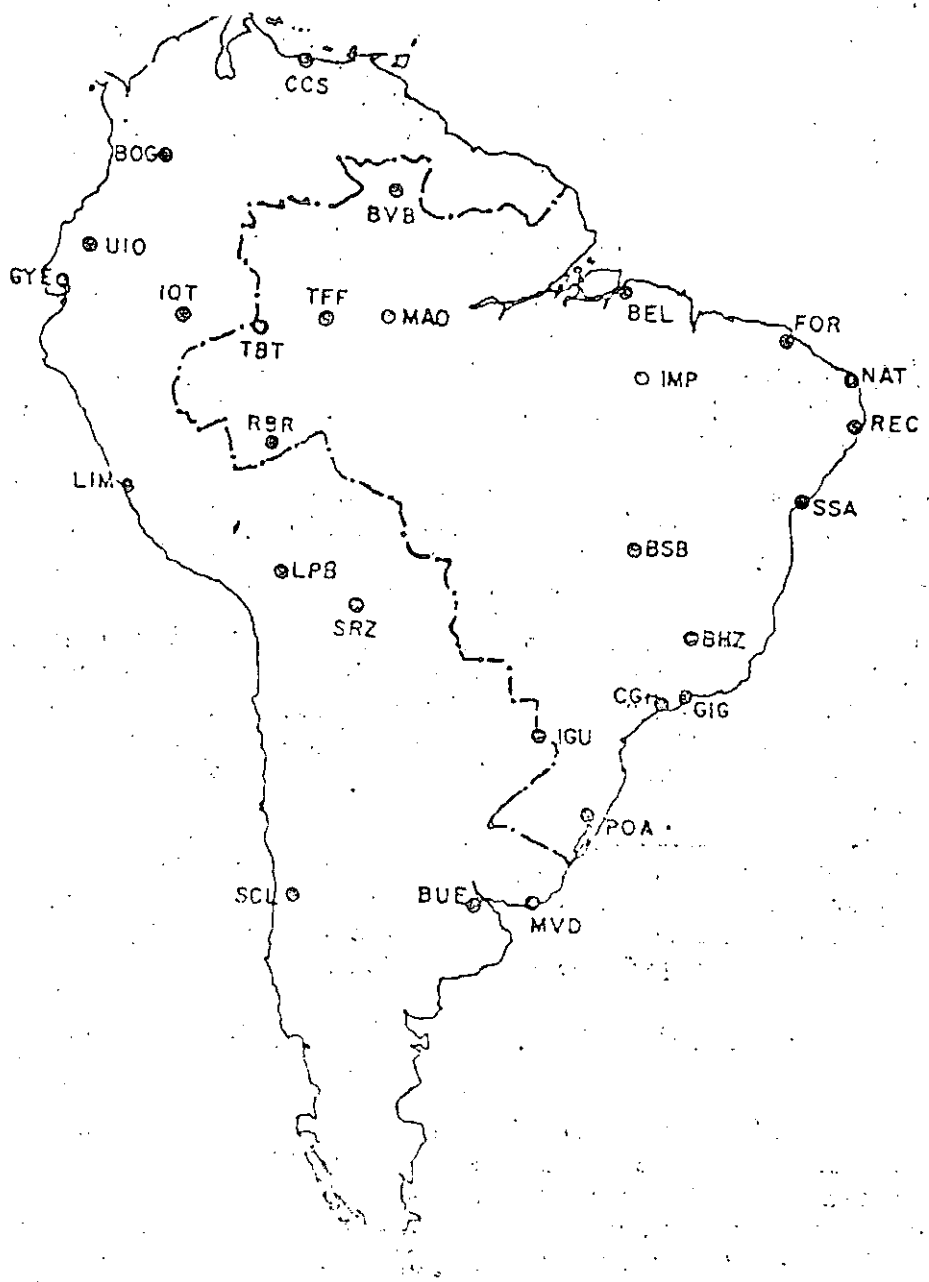
Con respecto a la altitud, existen restricciones en la capacidad de transporte en los aeropuertos de La Paz, Bogotá, Quito, Brasilia y São Paulo, lo que significa que aunque los aviones trafiquen siempre con el peso máximo permitido en los dos sentidos habrá un desbalanceamiento del tráfico favoreciendo al sentido que parte del aeropuerto situado más próximo al nivel del mar.

3. Tráfico en las rutas aéreas entre Brasil y el Grupo Andino

El tráfico de carga aérea entre Brasil y los países del Grupo Andino es muy poco significativo, razón por la cual las empresas no utilizan equipos exclusivamente de carga. De hecho, en el cuadro 49 se puede observar que el volumen total de toneladas de mercaderías comercializadas entre Brasil y el Grupo Andino por vía aérea fue en 1978 de 4 000 toneladas lo que representa poco menos que las importaciones brasileras vía aérea desde Argentina para el mismo año. En 1979, el volumen total de carga transportada cayó a poco más de 3 000 toneladas, habiéndose mantenido en este nivel durante 1980.

/Mapa 2

Mapa 2



/Cuadro 48

Cuadro 48

CARACTERISTICAS DE LA RED DE AEROPUERTOS QUE SIRVEN EL TRAFICO AEREO ENTRE BRASIL Y EL GRUPO ANDINO

País	Ubicación	Altitud (m)	Longitud de la pista (m)	Clasificación ICAO a/
Bolivia	Santa Cruz	437	2 780	A
	La Paz	4 070	4 000	A
Brasil	São Paulo	802	1 798	B
	Campinas	661	3 240	A
	Río de Janeiro	9	4 000	A
	Brasilia	1 058	3 200	A
	Manaus	84	2 700	A
	Tefé	100	1 800	B
	Tabatinga	85	2 150	A
Colombia	Bogotá	2 548	3 800	A
Ecuador	Guayaquil	5	2 440	A
	Quito	2 818	3 120	A
Perú	Lima	16	3 507	A
	Iquitos	126	1 820	B
Venezuela	Caracas	46	2 130	A

Fuente: Datos proporcionados por CECIA/DAC.

a/ La clasificación ICAO para los aeropuertos se basa en la longitud de la pista:
categoría C - pistas de menos de 1 500 m;
categoría B - pistas de 1 500 m a 2 100 m;
categoría A - pistas de más de 2 100 m.

Comparando la carga transportada con la oferta de transporte que en 1980 fue de 17 000 toneladas anuales, se puede concluir que con la oferta actual, el volumen de comercio entre Brasil y el Grupo Andino se puede quintuplicar sin que se produzcan restricciones severas en cuanto a la capacidad de transporte aéreo.

a) Servicios en las rutas a Bolivia

i) Río de Janeiro/São Paulo/Santa Cruz/La Paz

ii) La Paz/Santa Cruz/Manaus/Caracas/Miami

La empresa brasilera Cruzeiro do Sul opera en la ruta con Bolivia con tres frecuencias semanales (ida y vuelta) en la ruta i) con un tiempo total de viaje de 5 horas siendo la etapa internacional más corta, es decir, São Paulo/Santa Cruz, realizada en 1.5 horas. El equipo utilizado es un avión B/727/100.

/Cuadro 49

Cuadro 49

PARTICIPACION DE LAS COMPAÑIAS DE AVIACION EN EL TRAFICO AEREO DE CARGA ENTRE BRASIL Y LOS PAISES DEL GRUPO ANDINO, 1978/1980

País/ Empresa	Origen Brasil				Destino Brasil				Total			
	Toneladas		Porcentaje		Toneladas		Porcentaje		Toneladas		Porcentaje	
	1978	1980	1978	1980	1978	1980	1978	1980	1978	1980	1978	1980
Bolivia	477	215	100	100	16	54	100	100	493	269	100	100
Cruzeiro do Sul	137	86	29	40	6	8	40	15	143	94	29	35
Lloyd Aéreo Boliviano	340	129	71	60	10	46	60	85	350	175	71	65
Colombia	624	440	100	100	176	152	100	100	800	592	100	100
Varig	306	305	49	69	90	134	51	88	396	439	49	74
Avianca	318	135	51	31	86	18	49	12	404	153	51	26
Ecuador a/	-	178	-	100	-	22	-	100	-	200	-	100
Varig	-	178	-	100	-	22	-	100	-	200	-	100
Perú	831	1 091	100	100	373	330	100	100	1 204	1 421	100	100
Cruzeiro do Sul	6	15	1	1	1	7	-	2	7	22	1	2
Varig	206	348	25	32	72	50	19	15	278	398	23	28
Aeroperú	450	672	54	62	156	144	42	44	606	816	50	57
Tercera bandera	169	56	20	5	144	129	39	39	313	185	26	13
Venezuela	1 353	470	100	100	155	151	100	100	1 508	621	100	100
Varig	1 070	387	79	82	67	59	44	39	1 137	446	75	72
Viasa	283	45	21	10	88	92	56	41	370	137	25	22
Tercera bandera	-	38	-	8	-	-	-	-	-	38	-	6

Fuente: 1978 - Anuario Estadístico del DAC, 1980 - División de Estadística del DAC.

a/ El tráfico con Ecuador comenzó en 1979.

/La compañía

La compañía boliviana Lloyd Aéreo Boliviano opera en los dos sentidos con cuatro frecuencias semanales partiendo de São Paulo utilizando un equipo B/727/200 y con dos frecuencias semanales hace escala en Manaus, con etapa de una línea que une la ciudad de La Paz con Miami, con equipo B/727/100.

El tiempo de viaje entre Manaus y La Paz es de 3.45 horas.

Resumiendo, diariamente un avión del tipo B-727 hace el viaje Río de Janeiro/São Paulo/Santa Cruz/La Paz y dos veces por semana se une Manaus con Santa Cruz y La Paz con el mismo tipo de equipamiento.

En estudios de campo se identificó entre las empresas que han enviado sus productos por vía aérea para el mercado boliviano a Interbras, IBM, y Phillips. Las tres usaron los servicios de Cruzeiro do Sul y sólo las dos últimas empresas utilizan regularmente el transporte aéreo aunque con un flujo muy poco significativo ya que IBM exporta equipamiento para el procesamiento de datos con una frecuencia bimestral de lotes de una tonelada (São Paulo/La Paz) y la empresa Phillips exporta televisores y componentes electrónicos una vez al mes y también en pequeños lotes.

b) Servicios en las rutas a Colombia

i) São Paulo/Río de Janeiro/Manaus/Bogotá/México

ii) Bogotá/Río de Janeiro/Buenos Aires

La empresa Varig opera la línea São Paulo/Río de Janeiro/Manaus/Bogotá dos veces a la semana en viajes redondos ya que Bogotá es apenas una escala en la ruta a Ciudad de México, para donde la empresa opera con un avión DC-10. El tiempo de viaje desde São Paulo a Bogotá es de 7.40 horas, desde Río de Janeiro a Bogotá de 5.40 horas y desde Manaus a Bogotá de 2 horas.

La empresa colombiana Avianca a su vez, vuela 3 veces por semana la ruta que se inicia en Bogotá, hace escala en Río de Janeiro, y prosigue hasta Buenos Aires, con un equipamiento B-707.

Así, se puede resumir diciendo que entre el sudeste brasilero y Bogotá existen 5 vuelos semanales y entre Manaus y Bogotá la frecuencia es de dos veces por semana.

Se identificó como productos de exportación brasilera para Colombia los que regularmente utilizan la vía aérea, los pollitos vivos de un día, papel sensibilizado de fotografías, tejidos y equipamiento de procesamiento de datos. Como exportaciones de Colombia, la investigación de campo identificó la uva como un producto de flujo regular que parte desde Bogotá y tiene como destino Manaus.

c) Servicios en las rutas para Ecuador

i) São Paulo/Río de Janeiro/Quito/Panamá

ii) Panamá/Guayaquil/Río de Janeiro/São Paulo

El tráfico aéreo entre Brasil y Ecuador tuvo su inicio en el año 1979 y hasta hoy día recién Varig explora las líneas regulares uniendo las ciudades ecuatorianas de Quito y Guayaquil a las de Río de Janeiro y São Paulo.

Una vez a la semana la compañía brasilera opera con un avión B-707 para Ecuador, como escala en una ruta que tiene como destino Panamá.

/Los productos

Los productos que salen desde Brasil con destino a Ecuador regularmente por vía aérea son las lámparas, artículos electrodomésticos, máquinas y hojas de afeitar, tejidos y equipamientos para el procesamiento de datos. Los transportadores son las empresas Varig, Aeroperú y Braniff, operando estas dos últimas con vuelos de conexión, lo que se refleja en el aumento del tiempo total de viaje, el que pasa de uno a dos días para tres a cinco días.

Como exportación de Ecuador el producto identificado fue paja para la confección de sombreros. Este producto parte de Cuenca vía Guayaquil y a través de Braniff se destina a São Paulo y a Jointville, siendo el tiempo de viaje hasta dicha ciudad de 15 a 20 días.

d) Servicios en las rutas para el Perú

i) São Paulo/Río de Janeiro/Lima/Los Angeles
ii) São Paulo/Río de Janeiro/Lima/Los Angeles/Tokio
iii) São Paulo/Río de Janeiro/Lima
iv) Lima/Manaus/Caxiena/París

La compañía de aviación Aeroperú opera en la ruta São Paulo/Río de Janeiro/Lima tres veces por semana en los dos sentidos, utilizando un equipo Lockeed modelo L/1011 Tristar, con un tiempo total de viaje de 7 horas, cubriendo el tramo Río de Janeiro/Lima en 3.50 horas.

Varig vuela en la misma ruta también tres veces por semana y sus vuelos tienen a Lima como etapa intermediaria. Dos veces por semana un avión DC-10 aterriza en Lima como una escala hacia Tokio y una vez por semana un avión B-707 también utiliza Lima como escala en la ruta hacia Los Angeles. El tiempo de vuelo de Varig es semejante al de Aeroperú.

Braniff también opera en la misma ruta con aviones DC-8-63 con una secuencia por semana, en su vuelo hacia Los Angeles.

La ruta Manaus/Lima es operada por la Empresa Air France como etapa de un vuelo de inicio en París, con un avión B-747, con dos frecuencias semanales, de ida y vuelta, con un tiempo de vuelo de 2 horas.

La empresa Cruzeiro do Sul, utilizando un equipo B-737 Advanced, vuela entre Manaus y Quito dos veces por semana con un tiempo total de vuelo de 2.15 horas.

Resumiendo, el tráfico entre el sudeste brasilero y la capital peruana tiene una frecuencia semanal de 7 vuelos con equipo de fuselaje ancho y entre Manaus y Perú operan 4 vuelos semanales, siendo dos con equipo de fuselaje ancho y dos con equipo de fuselaje angosto.

Entre los usuarios que demandan transporte aéreo en el comercio bilateral se identificaron 6 empresas, siendo 4 brasileras: Induvel, IBM, Interbras y Volkswagen Camiones y dos peruanas: Ajaj y Shirazi.

Las exportaciones brasileras se destinan a Lima en remesas regulares semanales llevando tejidos, equipamiento para el procesamiento de datos, piezas y accesorios para camiones.

El flujo de exportaciones peruanas tiene como origen fundamentalmente a Lima, con destino a São Paulo, y los productos más importantes son plata en lingote o plata granulada y sus remesas se hacen quincenalmente en lotes de una tonelada.

/e) Servicios

e) Servicios en las rutas a Venezuela

i) São Paulo/Río de Janeiro/Brasilia/Manaus/Caracas/Miami
ii) São Paulo/Río de Janeiro/Caracas/Miami
iii) Río de Janeiro/Caracas/San Juan
iv) Río de Janeiro/Caracas
v) La Paz/Santa Cruz/Manaus/Caracas/Miami

La empresa Varig opera en el tráfico con Caracas en las dos primeras rutas, una vez por semana en cada una de ellas, con equipamiento A-300.

La empresa Viasa, vuela en la ruta Río de Janeiro/Caracas dos veces por semana, una vez con un avión Super DC-8 y una vez con un avión DC-10.

La empresa Panam opera 3 vuelos semanales en la ruta que se origina en San Juan con un equipamiento L-1011.

La empresa Lloyd Aéreo Boliviano sirve la ruta Manaus/Caracas, con un equipamiento B-727 dos veces por semana, conforme ya se dijo al referirse a los servicios en las rutas con Bolivia.

El tiempo de viaje de Caracas a Miami es de dos horas, y de Caracas a Río de Janeiro en vuelo directo de 7 horas.

Resumiendo, Caracas está unida con Manaus 3 veces por semana y al sudeste brasilero con 7 vuelos semanales.

Los productos de interés que se transportan por el medio aéreo están compuestos regularmente por papel sensibilizado para fotografías, máquinas de escribir, sombreros de paja, piezas para vehículos y equipamiento de procesamiento de datos en el sentido de las exportaciones brasileras.

Los productos de exportaciones venezolanas por vía aérea son con mayor relevancia y con frecuencia irregular los equipamientos diversos de electrónica y los tocadiscos automáticos.

El tráfico aéreo de carga entre Brasil y el Grupo Andino es muy poco significativo tanto en lo que dice relación con el volumen total del comercio entre las partes como en cuanto al volumen total del transporte de carga para las compañías de aviación.

Las empresas transportadoras prioritariamente atienden el mercado de pasajeros ya que el mercado de carga es apenas un subproducto del anterior, que se ofrece o no en función de las restricciones que ocurren en el tráfico de personas. Normalmente no ha habido restricciones en cuanto a la disponibilidad de espacio de carga pues las remesas mayores son conocidas con la debida anticipación y no llegan a sobrepasar una tonelada.

En el cuadro 50 se compara la disponibilidad de oferta por país con el transporte realmente efectuado. El cálculo de la oferta de transporte se hizo en forma bastante conservadora, ya que se tomó como hipótesis que los aviones tienen el 100% del aprovechamiento de sus asientos kilómetros ofrecidos. Se restó de las toneladas kilómetros ofrecidos en las rutas el peso de los pasajeros y de sus equipajes obteniéndose así la oferta de transporte de carga. Además, al partir de la premisa de que los aviones estarían volando completos en el tráfico de pasajeros se subestimó la realidad, ya que el aprovechamiento debe situarse entre el 50% y el 60% de los asientos kilómetros ofrecidos, según informan algunas operadoras.

/Cuadro 50

Cuadro 50

OFERTA Y DEMANDA DE CARGA AEREA EN EL TRAFICO DE IDA Y VUELTA ENTRE BRASIL Y LOS PAISES DEL GRUPO ANDINO, 1980

(Toneladas)

Países	Oferta semanal	Oferta anual (A)	Demanda anual (B)	(B)/(A) (%)
Bolivia	40	2 080	269	13
Colombia	96	4 992	592	12
Ecuador	7.5	390	200	51
Perú	105	5 460	1 421	26
Venezuela	78	4 056	621	15
Total	-	16 978	3 103	18

Fuente: Datos de oferta calculados por la CECIA/DAC. Datos de demanda proporcionados por la División de Estadística del DAC.

El aprovechamiento medio en 1980, sobreestimado, alcanzó al 18%. No existe, por consiguiente, restricciones operacionales al aumento del tráfico ya que la oferta anual es cinco veces mayor que la demanda.

El bajo nivel de tráfico de carga entre los países en estudio no debe ser tomado en cuenta como un indicador de que algo está fallando en el campo del transporte de carga aérea sino que más bien debe dar una pauta de que el comercio bilateral es poco y son escasos los productos a los cuales el medio aéreo les ofrece ventajas comparativas.

X. ASPECTOS INSTITUCIONALES

1. Transporte marítimo

A raíz de la experiencia de la Segunda Guerra Mundial -en que todos los países de la región tuvieron grandes dificultades en su comercio exterior por la falta de naves para atender sus requerimientos de transporte oceánico- se despertó el interés de los gobiernos de América Latina por la creación de flotas mercantes, tanto para poder disponer de servicios marítimos adecuados en caso de un nuevo conflicto internacional, cuanto para ahorrar en el pago de cuantiosas divisas a buques extranjeros por concepto de fletes.

Especialmente, desde la firma del Tratado de Montevideo (febrero de 1960) que creó la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, ALALC (hoy Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI), se han adoptado medidas de protección y fomento de las marinas mercantes en todos los países miembros. Desde luego, se han dictado leyes de reserva de una cuota de las cargas de importación y exportación y de exclusividad para los embarques de las mercancías adquiridas por los entes estatales o que gocen de franquicias fiscales y se han suscrito convenios bilaterales sobre la base de la distribución paritaria del transporte del intercambio.

a) Leyes de protección y fomento

Se pasa a continuación una rápida revista a las más importantes medidas legales proteccionistas vigentes en Brasil y en los países del Grupo Andino. Se ha hecho un resumen de ellas en el cuadro 51, Medidas de protección y fomento a la marina mercante, y seguidamente se indican las disposiciones pertinentes, con un somero extracto de su contenido básico.

A continuación se da un detalle de las principales disposiciones legales vigentes en Brasil y los países del Grupo Andino en materia de política naviera. Su texto íntegro se transcribe en el anexo 5, Legislación de fomento y protección de la marina mercante nacional.

i) Brasil. A partir de 1958, Brasil ha seguido una decidida y exitosa política naviera, expresada en diferentes leyes y decretos y en resoluciones de la Superintendencia Nacional de Marina Mercante (SUNAMAM) y de la Cartera de Comercio Exterior del Banco do Brasil (CACEX), así como en la concertación de convenios bilaterales de transporte marítimo.

Entre las principales disposiciones legales merecen señalarse la ley 3381, de 1958, reglamentada por decreto 47225 de 1959, que dispuso que la entonces Comisión de Marina Mercante (hoy día, Superintendencia Nacional de Marina Mercante) regularía la participación de la flota nacional en las líneas internacionales de navegación y que el transporte de mercancías importadas con el beneficio de cualquier franquicia gubernamental sería hecho, respetando el principio de reciprocidad, obligatoriamente en naves brasileñas, excepto en caso de imposibilidad declarada de los armadores nacionales, y el decreto-ley 666 de 1969, complementado por decreto-ley 687 del mismo año, que ratificó y amplió dichas disposiciones.

Otra medida importante adoptada por Brasil y que ha contribuido poderosamente al incremento de su marina mercante ha sido la constitución del Fondo de Marina Mercante, establecido primitivamente por decreto-ley 3100 de 1941, destinado a proveer recursos para la renovación y ampliación de la flota y a asegurar la continuidad de producción de la industria naval del país, cuyo desarrollo espectacular en el último cuarto de siglo la ha colocado entre las primeras a nivel mundial.

/Cuadro 51

Cuadro 51

BRASIL/GRUPO ANDINO: MEDIDAS DE FOMENTO Y PROTECCION A LA MARINA MERCANTE

Medidas vigentes	Brasil	Bolivia	Colombia	Ecuador	Perú	Venezuel
Reserva del cabotaje	x	x	x	x	x	x
Reserva de un porcentaje de la carga de importación y exportación	x	x	x	x	x	x
Transporte en nave nacional de importaciones y exportaciones hechas por organismos estatales o paraestatales:						
obligatorio	x		x			x
preferencial		x		x	x	
Transporte obligatorio en nave nacional de mercancías importadas con franquicias	x			x		x
Facultad para celebrar convenios de distribución de cargas con empresas navieras extranjeras	x	x	x	x	x	x
Facultad para arrendar naves extranjeras y ser consideradas como nacionales para los efectos de la reserva de cargas	x	x	x	x	x	x
Franquicias tributarias		x		x	x	
Fondo de Renovación y Ampliación de la Flota	x				x	
Otras disposiciones de fomento		x	x			x

Fuente: CEPAL, El transporte marítimo internacional en América del Sur. (E/CEPAL/R.213, diciembre de 1979.)

/ii) Bolivia.

ii) Bolivia. Bolivia también ha dictado disposiciones de fomento de su marina mercante, a través de la reserva de cargas de importación y exportación a favor de los buques de bandera nacional.

Por decreto supremo 08430 de 1968, modificado por decreto supremo 11694 de 1974, Bolivia dispuso que todas las adquisiciones que efectúe el Estado o entidades paraestatales deben convenirse preferentemente por su valor fob puerto de embarque para su transporte en naves de bandera nacional; que las exportaciones que haga el Estado o entidades paraestatales deben convenirse preferentemente por su valor cif o c&f para su transporte en nave nacional y que la importación de artículos alimenticios señalados como de primera necesidad que efectúe el Estado e entidades paraestatales o particulares quedan afectadas a la reserva de fletes a favor de los buques nacionales.

iii) Colombia. La primera medida de promoción de embarques en naves nacionales adoptada por Colombia está contemplada en el decreto 1883 de 1966, que concede un régimen cambiario más favorable para los fletes de carga transportada por empresas navieras colombianas.

Por decreto legislativo 994 de 1966, reglamentado por decreto 1208 de 1969, se autorizó al Gobierno para fijar periódicamente el porcentaje de carga de importación y exportación reservada a los buques de bandera colombiana, el que quedó fijado en 50% de la carga general de importación y exportación que se movilice por rutas servidas por naves colombianas. Se prescribe que las cargas reservadas se podrán incluir en los acuerdos de transporte que celebren armadores colombianos con empresas extranjeras con el fin de ampliar, integrar o racionalizar los servicios y reducir los costos.

Posteriormente, por decretos 943 de 1973 y 1670 de 1975 se reforzaron las normas básicas, declarando de cumplimiento forzoso la reserva de cargas en los contratos que celebre la Nación, los establecimientos públicos, las empresas industriales y comerciales del Estado y las sociedades de economía mixta en las cuales la Nación posea más del 90% de su capital social.

iv) Ecuador. Por decreto supremo 523 de 1970 se expidió la Ley de Reserva de Carga de importación y exportación en favor de las naves ecuatorianas, la que "será computada por porcentaje, de acuerdo a la clasificación de cargas, tráficos y fletes".

El Reglamento de la reserva de cargas, aprobado por ley 100 de 1972 y modificado por decreto 3667 de 1979, determina los siguientes porcentajes: en la carga general de importación o exportación, será no menor del 50%; en los hidrocarburos, "será el 100%, por ser éste un elemento estratégico, y será asignada exclusivamente a empresas navieras estatales o mixtas en las cuales el Estado tenga una participación del 51% por lo menos de capital"; en lo que se refiere a otros tipos de cargas, el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos regulará periódicamente los porcentajes, hasta alcanzar a lo menos el 50%.

La misma disposición establece que "la totalidad de las cargas de importación y/o exportación de propiedad del Estado, organismos y empresas estatales, entidades de derecho público o instituciones de derecho privado con finalidad social o pública, así como la carga perteneciente a empresas mixtas en las cuales la participación del Estado, por sí mismo o por intermedio de sus organismos financieros, sea superior al 50% de su capital, deberán obligatoriamente ser transportadas en naves de bandera ecuatoriana o en las que la presente ley considere como tales. Exceptúase de esta disposición los hidrocarburos". Se agrega que la reserva de cargas se establecerá atendiendo al principio de reciprocidad y a lo establecido en los convenios de transporte por agua de los que el Estado sea parte.

/Con fecha

Con fecha 2 de julio de 1981, el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos del Ecuador, por Resolución 2/81, resolvió "reservar el 100% de la carga general de importación procedente de Brasil y Argentina, en favor de las naves de bandera ecuatoriana pertenecientes a empresas ecuatorianas, entendiéndose por tales igualmente las naves charteadas conforme a lo dispuesto en el Artículo 2° de la Ley de Reserva de Carga". Dicho porcentaje se mantendrá en vigencia "hasta tanto las empresas nacionales, como las Argentinas y Brasileñas, lleguen a concretar algún convenio de transporte marítimo que, sustentado en el principio de la reciprocidad, permita el acceso igualitario a los fletes que generen esos tráficos".

De acuerdo con la citada disposición, que invoca lo dispuesto en el Artículo 14 de la Ley de Reserva de Carga, el Banco Central del Ecuador sellará los permisos de importación de la carga general procedente de Brasil y Argentina con la siguiente leyenda: "Los bienes o mercaderías amparados por este documento únicamente pueden transportarse en naves de bandera ecuatoriana pertenecientes a empresas navieras ecuatorianas o en buques de empresas extranjeras asociadas a empresas navieras ecuatorianas".

Se encomienda a la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral que vigile que "las tarifas de fletes a aplicarse por las compañías nacionales no sean mayores que las estipuladas por las empresas navieras de igual tráfico y clasificación o que las que estuvieren vigentes en el mercado internacional de fletes". Para este propósito, se dispone que las empresas navieras nacionales que operan en las rutas Brasil-Ecuador y Brasil-Argentina deberán registrar sus fletes en la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral.

Sin embargo, a mediados de enero de 1982 aún no se aplicaba la resolución de referencia, a la espera de poner en acción el Convenio de transporte marítimo entre la empresa ecutoriana Transportes Navieros Ecuatorianos, TRANSNAVE, y la empresa naviera colombiana AGROMAR.

v) Perú. La ley 13836 de 1961 sobre Fomento de la industria naval, dispone que la carga de importación y exportación perteneciente a las reparticiones estatales será transportada preferentemente en embarcaciones nacionales, salvo que no haya buques disponibles, y autoriza al Poder Ejecutivo para que periódicamente y a medida que se incremente la Marina Mercante Nacional, "fije el porcentaje de la carga de importación y exportación del Perú que obligatoriamente debe ser transportada en buques de bandera nacional".

Dicha reserva se reglamentó cuatro años más tarde, mediante decreto supremo 3 de 25 de enero de 1966, que estableció el porcentaje en 20% de la carga de importación y exportación. Por decreto supremo 12-70-TC de 2 de junio de 1970 se elevó al 50% la reserva de los fletes de exportación en toneladas de pago, y en diciembre del mismo año, por decreto 034-70-TC se extendió el 50% a la carga de importación.

Las disposiciones citadas también prescriben que todas las adquisiciones que efectúe el Estado o entidades del Subsector Público Independiente, sea por compra directa o licitación, deben convenirse preferentemente por su valor fob puerto de embarque, para su transporte en naves de bandera nacional, salvo que no haya buques mercantes nacionales disponibles. Asimismo, las mercaderías vendidas al exterior por el Estado o entidades del Subsector Público Independiente, deben convenirse preferentemente por su valor cif o c&f, para su transporte en naves de bandera nacional, salvo que no haya buques mercantes nacionales disponibles.

/Las empresas

Las empresas nacionales que cumplan servicio estable en determinado tráfico al exterior, están autorizadas a celebrar convenios especiales de transporte de carga con empresas extranjeras que cubran el mismo tráfico en servicio regular.

vi) Venezuela. La ley del 18 de julio de 1973, de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional, dispuso la reserva de cargas para el transporte en buques mercantes nacionales que cumplan determinados requisitos, en las siguientes proporciones: carga general, por lo menos el 50% de las exportaciones e importaciones; no menos del 10% de la exportación e importación del petróleo y sus derivados, el cual deberá incrementar el Ejecutivo Nacional gradualmente hasta llegar al 50% del total; igualmente procederá con respecto al transporte del mineral de hierro, de trigo y otras cargas a granel, tanto de importación como de exportación.

Toda importación o exportación que efectúe un órgano cualquiera del Poder Público Nacional, Estatal o Municipal, Institutos Autónomos, Empresas del Estado y en general todas las personas jurídicas en las cuales el Estado tenga aporte de capital en forma directa o por intermedio de organismos crediticios del Estado, deberá ser transportada en buques propiedad del Estado o de empresas en las cuales tenga participación decisiva. Tal obligación es extensiva a las operaciones no oficiales de importación financiadas por cualquier organismo de crédito del Estado o avalada por el mismo. Quedan también comprendidas en esta obligación, las importaciones sujetas a licencia previa, las importaciones de mercancías favorecidas con el llamado "aforo estadístico" y en general, todas aquellas que gocen de exoneraciones, franquicias o beneficios de tipo cambiario, impositivo, aduanero o de cualquier otra índole, así como aquéllas provenientes de radicaciones de capital, en cuya virtud se conceden tales exoneraciones, franquicias o beneficios.

La misma disposición legal establece la cláusula de reciprocidad al determinar que "podrá acordarse a buques extranjeros participación en el transporte de cargas reservadas, siempre que en el país de su bandera se otorgue igual o equivalente tratamiento a los buques nacionales".

En síntesis, puede decirse que todos los países considerados reservan para sus propias naves el comercio de cabotaje, un porcentaje de sus cargas de importación y de exportación, la totalidad del transporte de las importaciones y exportaciones efectuadas por organismos estatales o paraestatales, así como que todos ellos otorgan a sus empresas nacionales la facultad de celebrar convenios con empresas navieras extranjeras sobre distribución de cargas y les conceden autorización para fletar naves extranjeras como complemento de sus tonelajes propios, las que son consideradas como nacionales para los efectos de la reserva de cargas.

b) Convenios bilaterales de transporte marítimo

Como se ha señalado, una de las formas de protección y fomento de las marinas mercantes adoptadas por algunos países considerados en este estudio es la concertación de convenios bilaterales de transporte marítimo, en los cuales se estipula la distribución de cargas por partes iguales entre los buques de ambas naciones.

En este caso, el único instrumento jurídico de ese tipo es el convenio de transporte marítimo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de la República Federativa del Brasil, suscrito en Lima el 12 de abril de 1973 y aprobado por decreto-ley 20609 de 14 de mayo de 1974 del Perú. Su texto se reproduce en anexo 6, Convenios bilaterales de transporte.

Como corolario de dicho convenio, existe un acuerdo de tarifas y servicios entre líneas navieras brasileras y peruanas.

/Por lo

Por lo que pueda influir en el tráfico con Bolivia, vía puertos chilenos, cabe mencionar que también está en vigor el convenio de transporte marítimo entre el Gobierno de Chile y el Gobierno de la República Federativa del Brasil, firmado en Santiago de Chile el 18 de abril de 1973. Como complemento de dicho convenio, funciona el Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil-Chile-Brasil, al que ya se ha hecho referencia. En el anexo 6, antes mencionado, se transcribe como información adicional, el convenio entre Chile y Brasil.

Ambos convenios están basados en "el interés especial en promover el comercio recíproco mediante el fortalecimiento y la adecuada protección de la estabilidad económica de las respectivas marinas mercantes, cuya existencia y desarrollo se consideran esenciales, no solamente para la ampliación y diversificación de las relaciones económicas entre los dos países, sino también para afianzar las bases que posibiliten el incremento del intercambio comercial". Además, reconocen la necesidad de asegurar la eficiencia y regularidad de los transportes marítimos y la adopción de tarifas de fletes adecuadas y estables, así como el derecho que asiste a las marinas mercantes de los dos países para transportar prioritariamente las cargas que son objeto del intercambio recíproco.

En lo sustantivo, los dos convenios -cuya redacción es muy similar- establecen que el transporte marítimo de las mercaderías que resulten del intercambio comercial entre ambos países será obligatoriamente efectuado en buques de las dos banderas, incluyendo las cargas que reciban favor gubernamental, y que la totalidad de los fletes obtenidos será dividida en partes iguales entre las banderas de las dos Partes Contratantes, tanto en un sentido del tráfico como en el otro.

Se dispone también que, en el caso que una de las Partes Contratantes no se encuentre eventualmente en condiciones de efectuar el transporte, éste deberá, siempre que sea posible, ser hecho en buques de la otra Parte Contratante, independientemente de la división en partes iguales. Las Partes Contratantes podrán autorizar, mediante comunicación previa a la autoridad marítima competente, la cesión por armadores de su bandera de parte correspondiente a su cuota de 50% a armadores de los países miembros de la ALALC (hoy ALADI), en compensación de un tratamiento recíproco en otro tráfico de intercambio.

Quedan excluidos de ambos convenios los transportes a granel de petróleo y sus derivados, así como los de minerales a granel.

Las demás disposiciones se refieren a lo que se considera buque de bandera nacional de cada Parte Contratante, así como al tratamiento a los buques arrendados por empresas navieras legalmente constituidas en el país, los que son considerados como nacionales.

c) Acuerdos de fletes

En el tráfico entre Brasil y los países andinos existe un convenio de fletes marítimos entre empresas navieras brasileñas y andinas: el Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil/Perú/Brasil, cuyos estatutos fueron aprobados por Resolución 4754 de la Superintendencia Nacional de Marina Mercante de Brasil, de 18 de julio de 1975, y por Resolución 016-75-TC/AC de 26 de junio de 1975 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú.

Un acuerdo similar -el Acuerdo de Tarifas y Servicios Brasil/Chile/Brasil- se aplica a los buques que atienden el comercio brasileño-boliviano a través de los puertos chilenos de Antofagasta y Arica. Sus estatutos fueron aprobados por Resolución 4732 de la Superintendencia Nacional de Marina Mercante de Brasil, de 17 de junio de 1975, y por Resolución 1095 del Departamento de Transporte Marítimo,

/Fluvial y

Fluvial y Lacustre de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, de 6 de octubre de 1975.

Forman parte del primer acuerdo, por la bandera brasileña, la empresa Lloyd-Libra Navegaçao S.A. (LOLISA), y por la peruana, la Compañía Peruana de Vapores (CPV) y el Consorcio Naviero Peruano S.A. (CNP) y funciona un Comité de Río de Janeiro y un Comité de Lima.

Además, últimamente se ha firmado un acuerdo entre la empresa ecuatoriana TRANSNAVE y la colombiana AGROMAR, aprobado por Resolución 09/81 de 12 de noviembre de 1981 del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos y publicado en el Registro Oficial del Ecuador N° 134 de 4 de diciembre de 1981. Dicha resolución aprueba por dos años el Convenio de Transporte Marítimo celebrado entre TRANSNAVE y AGROMAR "para prestar servicio conjunto en el tráfico desde Sudáfrica, Brasil, Uruguay y Argentina hasta Ecuador y Colombia (Pacífico)", y declara a la empresa naviera colombiana AGROMAR asociada a la empresa naviera ecuatoriana TRANSNAVE.

2. Transporte fluvial

El principal acuerdo sobre transporte fluvial en la región es el firmado entre la República Federativa del Brasil y la República del Perú el 5 de noviembre de 1976 y promulgado, por parte de Brasil, según decreto 83360 de 23 de abril de 1979.

Dicho acuerdo está basado en el principio de distribución de cargas de intercambio en embarcaciones fluviales de ambos países, establecido en el Acta final de la Ia. Reunión de la Comisión Mixta Brasileño-Peruana de Cooperación Económica y Técnica, suscrito en Lima el 25 de agosto de 1971.

Establece en su artículo 1° que el transporte fluvial de mercaderías que resulte del intercambio comercial entre ambos países será obligatoriamente efectuado en embarcaciones de bandera brasileña y peruana, incluyendo las cargas que reciban beneficio gubernamental en cualquiera de los dos países. Quedan excluidos del Acuerdo de Tarifas y Servicios previstos en el Convenio, los transportes a granel de petróleo y sus derivados, los que serán determinados en los contratos que establezcan las empresas petroleras de las Partes Contratantes, manteniendo el principio de reciprocidad.

Según el artículo 3°, las Partes Contratantes tomarán las medidas necesarias para asegurar el transporte fluvial de la carga realizado en partes iguales, en ambos sentidos del tráfico y en barcos o embarcaciones brasileños y peruanos. La división de cargas se hará sobre la base de la cantidad del valor del flete existente y también considerando el tonelaje o volumen, de manera que exista una justa división de la carga transportada.

Los barcos de bandera brasileña o peruana que transporten cargas entre ambos países gozarán en cada uno de los dos países de un tratamiento igual a los de su bandera que operan en el mismo tráfico fluvial, respetando los respectivos reglamentos fiscales y de policía naval y los derechos soberanos de cada país para delimitar ciertas zonas por razones de seguridad nacional.

Se declara que no se comprende en el convenio la navegación de cabotaje, que continuará sujeta en cada uno de los dos países a sus respectivas leyes.

Con la misma fecha del Convenio anterior, 5 de noviembre de 1976, se firmó entre la República Federativa del Brasil y el Gobierno de la República del Perú el Acuerdo sobre utilización de estaciones costeras y de naves en la región amazónica. El acuerdo tiene por finalidad principal proveer al Río Amazonas de los medios de telecomunicaciones necesarios a la seguridad y de apoyo a la navegación fluvial

/en la

en la región. Sus cláusulas se aplican a todas las estaciones costeras y de naves, brasileñas o peruanas, abiertas a comunicación pública, situadas en la región amazónica y localizadas en territorio brasileño o peruano, que operen en las bandas del Servicio Móvil Marítimo, exceptuadas aquellas instaladas en buques militares y en naves al servicio de los estados. Las entidades operadoras para prestar servicios dentro del acuerdo son:

a) por Brasil, la Empresa Brasilera de Telecomunicaciones, S.A.-EMBRATEL;

b) por Perú, el Servicio de Comunicaciones Navales.

El Acuerdo señala las especificaciones técnicas de los equipos que deben ser utilizados en las estaciones costeras y de naves y dispone que las Partes Contratantes publicarán e intercambiarán sus respectivas listas de estaciones y que las tarifas sobre prestación de servicios serán establecidas, coordinadamente, por las entidades operadoras y ratificadas por las Partes Contratantes.

Finalmente, cabe citar el Protocolo preliminar sobre navegación permanente de los ríos brasileños y bolivianos del sistema fluvial del Amazonas, suscrito entre los Gobiernos de la República Federativa del Brasil y de la República de Bolivia el 29 de marzo de 1958, aprobado por Bolivia mediante decreto-ley 07489 de 27 de enero de 1966 y ratificado por Brasil según decreto legislativo 4 de 26 de junio de 1961.

El referido Protocolo acuerda la constitución de una Comisión Mixta Especial que tendrá a su cargo el estudio de las soluciones que hagan permanente la navegabilidad de los ríos bolivianos y brasileños del sistema fluvial amazónico, en la región comprendida entre el paralelo 11° Sud y el meridiano 66° Oeste, hasta las fronteras naturales comunes a Bolivia y al Brasil determinadas por los ríos Abuná y Mamoré-Madeira, y en territorio del Brasil desde la confluencia del río Abuná con el río Madeira hasta la ciudad de Porto Velho, complementándose dicho trabajo con el estudio de la navegación del río Acre.

Si bien no se tiene conocimiento de los resultados de los estudios encomendados a la Comisión Mixta Especial por dicho Protocolo, se ha considerado oportuno consignar su existencia como prueba del interés común de los Gobiernos del Brasil y de Bolivia en el mejoramiento y habilitación de las vías fluviales de la Zona Amazónica.

3. Transporte terrestre

El transporte internacional por carretera entre los países del Grupo Andino está regulado por la Decisión 56 de la Junta del Acuerdo de Cartagena, aprobada en 1972, la que ha sido ratificada por Colombia, Venezuela, Perú y Bolivia en orden cronológico de su legalización. Esta Decisión se aplica también al tranporte internacional por carretera en tránsito, ya sea entre los países del Grupo Andino o entre éstos y terceros países. La aplicación práctica de la Decisión 56 todavía no se ha alzanzado plenamente entre los propios países del Grupo y requiere de la formalización de convenios bilaterales específicos para permitir el transporte entre dos países determinados.

Hasta ahora no se ha aplicado ningún convenio de transporte terrestre entre Brasil y los países del Grupo Andino, tal vez por el escaso intercambio comercial que se realiza a través de este medio. Sin embargo, se estima que la existencia de un acuerdo en la materia contribuiría a facilitar el tráfico por carretera entre la región y especialmente, a eliminar las dificultades y molestias que se experimentan en materia de documentación, tramitación y controles en las escasas vías en que hay movimiento de mercancías.

/Aun cuando

Aun cuando la Decisión 56 contempla en forma taxativa que la carga transportada en contenedores o vehículos cerrados debe ser nacionalizada en la aduana de destino, estableciendo que "cada país miembro adoptará dentro de 120 días, contados a partir de la vigencia de la presente Decisión, un sistema de nacionalización en destino de las mercaderías transportadas en contenedores o en vehículos cerrados y precintados", en la práctica una de las mayores dificultades que subsisten para el normal desarrollo del transporte internacional por carretera es la falta de un régimen de tránsito aduanero de aplicación común. Este problema no es privativo de los países del Grupo Andino, sino que ha sido reconocido por diferentes foros especializados como uno de los más importantes que es preciso remover para facilitar el transporte internacional por carretera en la región. Entre las diferentes soluciones a dichos problemas, la que más seriamente se ha considerado, es la adopción del Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR). El Convenio TIR, elaborado en Ginebra en 1975 (de su sigla en francés Transport International Routier), se aplica al tránsito aduanero de mercancías efectuado sin manipulación intermedia de la carga a través de una o varias fronteras, desde una aduana de salida de una Parte Contratante hasta una aduana de destino de otra o de la misma Parte Contratante, en vehículos de transporte seguro o en contenedores, siempre que los derechos e impuestos de aduanas en juego estén debidamente avalados por una garantía de validez internacional, y que estos movimientos de mercancías se efectúen al amparo del cuaderno TIR. Las mercancías transportadas con arreglo al sistema TIR no están sujetas al pago o al depósito de los derechos e impuestos de importación o exportación en las aduanas de tránsito, así como por lo general, tampoco son sometidas a inspección en dichas aduanas si van en vehículos precintados de transporte por carretera o en contenedores.

En conformidad con una resolución de la Novena Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los países del Cono Sur (Cochabamba, junio de 1979), se celebró en Buenos Aires una reunión de autoridades gubernamentales de organismos aduaneros y de transporte, a la que asistieron también diversas organizaciones internacionales y empresas de transporte. En dicho encuentro se aprobó un programa de trabajo tendiente a la adopción y puesta en práctica del Convenio TIR, que incluía la realización en cada uno de los países del Cono Sur de un seminario destinado al análisis del Convenio TIR y las condiciones en las cuales podría aplicarse. Los seminarios se celebraron en los siete países del Cono Sur (en noviembre de 1979 en Argentina, Brasil, Chile y Uruguay, y en enero de 1980 en Bolivia, Paraguay y Perú), con amplia participación de los sectores públicos y privados, así como de la ALALC, la CEPAL y la IRU.

En octubre de 1980 el Gobierno de la República Oriental del Uruguay aprobó el Convenio TIR y el Gobierno de Chile ha declarado oficialmente su intención de adoptarlo en la Décima Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes del Cono Sur (Brasilia, octubre de 1980). Las representaciones de Brasil, Bolivia y Perú -entre otras- declararon que las autoridades competentes de sus respectivos países estaban examinando la factibilidad de su adhesión.

/4. Transporte

4. Transporte aéreo

El transporte aéreo comercial internacional -regular de pasajeros, carga y correspondencia- entre Brasil y los países del Grupo Andino está regido por los siguientes instrumentos jurídicos:

Brasil/Bolivia: Acuerdo sobre Transportes aéreos, firmado en La Paz, el 2 de junio de 1951;

Brasil/Colombia: Acuerdo sobre Transportes aéreos, concluido en Bogotá, el 28 de mayo de 1958, aprobado por decreto legislativo de Brasil Nº 15, de 25 de junio de 1964 y cuyos instrumentos de ratificación fueron depositados en Brasilia el 27 de junio de 1975, fecha en que entró en vigor;

Brasil/Ecuador: Memorándum de entendimiento, acordado en Río de Janeiro el 27 de octubre de 1978;

Brasil/Perú: Acuerdo sobre Transportes aéreos, firmado en Lima en 1973;

Brasil/Venezuela: Memorándum de entendimiento, acordado en Caracas el 15 de mayo de 1980.

El acuerdo es un convenio formal, en muchos casos aprobado por los congresos de ambos países. Cuando no existe un acuerdo, los dos países firman un memorándum de entendimiento a través de sus autoridades aeronáuticas, que produce los mismos efectos que un acuerdo pero que puede ser denunciado más fácilmente. El texto de los acuerdos aborda aspectos generales relativos a la operación de tráfico entre ambos países. Los aspectos específicos, que pueden ser modificados según la evolución de los mercados o de las nuevas tecnologías, son regulados a través de los anexos a los acuerdos o a los memorándum de entendimiento.

Los acuerdos suscritos por Brasil con los países del Grupo Andino son todos muy similares. En cada uno de ellos las Partes Contratantes se conceden mutuamente los derechos especificados en el acuerdo y su anexo con el objeto de establecer los servicios aéreos internacionales regulares y que se denominan "servicios acordados" (en português, "serviços convencionados"). En base al principio de igualdad de tratamiento, se prescribe que los derechos por el uso de los aeropuertos y otras instalaciones serán iguales a los que pagan las propias aeronaves. Asimismo, los combustibles, lubricantes y repuestos destinados únicamente al uso de las aeronaves disfrutarán del mismo tratamiento dado a las empresas nacionales en servicio internacional en cuanto a derechos aduaneros, tasas de inspección y otros gravámenes.

Por su parte, los anexos especifican las rutas dentro de cada país en las cuales se conceden el derecho a explotar servicios aéreos a las empresas aéreas designadas y los términos en que se efectuarán dichos servicios. Entre otras cláusulas, se establece que las tarifas deberán ser aprobadas previamente por las autoridades aeronáuticas de ambas partes, de acuerdo a sus procedimientos, teniendo presente el mecanismo de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Cuando el tráfico no fuese regular, como en el caso de los vuelos de fletamento o charters, cada operación deberá ser autorizada por las autoridades aeronáuticas competentes.

/5. Convenios

5. Convenios de libre tránsito

El único Convenio de Libre Tránsito suscrito por Brasil con uno de los países andinos es el firmado en La Paz con el Gobierno de Bolivia, el 29 de marzo de 1958, ratificado por decreto-ley 07489 de 27 de enero de 1968 de Bolivia y mediante decreto legislativo 52 de Brasil de 31 de agosto de 1964.

Dicho Convenio reafirma "el principio de la más amplia libertad de tránsito terrestre y fluvial para cada una de las dos naciones en el territorio de la otra, derecho éste reconocido a perpetuidad por las Altas Partes Contratantes en el artículo V del Tratado de 17 de noviembre de 1903, reglamentado por el Tratado de Comercio y Navegación Fluvial de 12 de agosto de 1910".

En su artículo 1º, el convenio establece que el libre tránsito, a través de los territorios de la República de Bolivia y de los Estados Unidos del Brasil, "será realizado en forma permanente e irrestricta, en todo tiempo y circunstancia, para toda clase de carga, sin excepción alguna, sean éstas originarias o provenientes de los territorios de las Altas Partes Contratantes o de territorios de terceros países, inclusive el tránsito de material bélico".

Seguidamente se acuerda que ambos Gobiernos podrán mantener en los puertos, zonas francas o en los lugares por los cuales se ejecuten operaciones de tránsito, agencias aduaneras premunidas de las facultades necesarias para el debido cumplimiento del convenio.

Las demás disposiciones están destinadas a reglamentar en detalle los procedimientos que deben aplicarse para el despacho de las cargas en tránsito, en ambos sentidos, especialmente por vía terrestre. En lo que se refiere al tránsito de mercaderías por vía fluvial, el artículo XII del Convenio prescribe que "estará sujeto a las estipulaciones previstas en esta materia por el Tratado de Comercio y Navegación Fluvial de 12 de agosto de 1910".

En cuanto al transporte aéreo, el Convenio se limita a declarar en su artículo XIII: "Las Aduanas de Brasil y Bolivia permitirán y facilitarán el despacho de mercaderías que deben ser transportadas por vía aérea, con el fin de acelerar su recepción".

Por otra parte, se encuentran vigentes los Convenios de Libre Tránsito entre Bolivia y Chile y entre Bolivia y Perú, a los cuales se hace referencia por lo que afectan al comercio brasileño-boliviano a través de los puertos chilenos y peruanos.

El Convenio de libre tránsito Bolivia/Chile, de 16 de agosto de 1937, basado en el Tratado de Paz y Amistad de 1904, establece que el Gobierno de Chile "reconoce y garantiza el más amplio y libre tránsito a través de su territorio y puertos mayores para las personas y cargas que crucen por su territorio de y para Bolivia. Dentro de las estipulaciones boliviano-chilenas vigentes, el libre tránsito comprende toda clase de carga y en todo tiempo sin excepción alguna".

El Convenio indica en detalle el procedimiento a seguir para el tránsito de mercaderías hacia Bolivia y desde Bolivia, a través de las aduanas chilenas. Dispone que los almacenes, patios y depósitos de las agencias aduaneras de Bolivia en los que se deposite la carga en tránsito llevarán doble cerradura: una a cargo del personal de la agencia aduanera de Bolivia y la otra a cargo de la Aduana de Chile. Las mercaderías en tránsito no podrán permanecer en los almacenes de depósito de las agencias aduaneras de Bolivia por un tiempo mayor de un año contado desde la

/fecha de

fecha de presentación del manifiesto de la nave, a cuyo vencimiento la Dirección General de Aduanas de Bolivia ordenará su envío al país o su entrega a la Aduana de Chile para que proceda a su remate como carga rezagada.

Por su parte, el Convenio de Libre Tránsito Perú/Bolivia, suscrito en Lima el 15 de junio de 1948, determina en su artículo 1º: "Las Repúblicas de Bolivia y del Perú se obligan a otorgarse libre tránsito por sus respectivos territorios en forma irrestricta, en todo tiempo y circunstancias, para toda clase de cargas, como son productos naturales, manufacturas, mercaderías, material bélico, materias primas, efectos y cualquier clase de artículos transportables, ya sea que provengan de los países contratantes o de terceros. El tránsito se realizará por las vías que tienen habilitadas las Altas Partes, y por las que habiliten en el futuro".

Las demás disposiciones se refieren a las formalidades para la aplicación del libre tránsito hacia Bolivia y desde Bolivia y son muy similares a las consignadas en el Convenio Brasil/Bolivia.

/XI. PROCEDIMIENTOS

XI. PROCEDIMIENTOS Y DOCUMENTACION

1. Tramos marítimos

a) Exceso de papeleo y tramitaciones

Uno de los problemas que merece especial atención, entre los que afectan al intercambio comercial por vía marítima en el área, es el que se refiere al exceso de papeleo y tramitaciones que agobia al comercio y al transporte.

En lo que atañe a documentación naviera, los requerimientos contribuyen a elevar innecesariamente los costos de las empresas navieras y a demorar los despachos de las naves y de sus cargamentos, además de constituir un recargo inútil de trabajo que hace perder tiempo y ocasiona molestias a los funcionarios marítimos, portuarios, aduaneros, de migración, de sanidad y de policía que deben exigir la entrega de dichos formularios, revisarlos, darles curso o simplemente archivarlos porque no tienen mayor utilidad. Prueba de la inutilidad de tales exigencias es el hecho que las autoridades de los aeropuertos de estos mismos países requieren muchos menos documentos para la recepción de las aeronaves y de las mercancías transportadas por aire que por vía marítima, a pesar de que las funciones que ejercen son las mismas que en los puertos. Por lo demás, en las últimas dos décadas, todas las naciones desarrolladas, sin excepción, han eliminado la mayoría de las formalidades que antes requerían para la atención de las naves en puerto.

Los organismos internacionales se han preocupado del asunto y, al efecto, han adoptado dos medidas para tratar de solucionarlo. La Organización de los Estados Americanos, OEA, aprobó en junio de 1968 el Convenio Interamericano para facilitar el transporte acuático internacional, más conocido como Convenio de Mar del Plata, negociado y suscrito en esa ciudad argentina durante la Segunda Conferencia Portuaria Interamericana, y su anexo, acordado en la Primera Conferencia Especial Interamericana de Puertos (Washington, D.C., abril de 1966). Por su parte, la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio aprobó en el Noveno Período de Sesiones Ordinarias de la Conferencia de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo (Caracas, diciembre de 1969), la resolución 254 (IX) que adoptó la documentación básica uniforme para la recepción y despacho de buques mercantes.

La resolución 254 (IX) de la ALALC establece los documentos exigibles, su contenido y formato, su tamaño y el número de copias que se podrá requerir como máximo, eliminando una serie de formularios inútiles y tratando de conciliar los modelos con los establecidos en 1967 por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO).

No obstante el tiempo transcurrido desde su dictación y las ventajas evidentes de la simplificación y estandarización de la documentación naviera, la resolución 254 (IX) de la ALALC se aplica solamente en cuatro países: en Chile, Argentina, Perú y Ecuador, por el orden cronológico de sus respectivas legislaciones pertinentes.

/En Brasil,

En Brasil, por decreto legislativo 73 de 1977, publicado en el Diário de Congresso de 30 de junio de 1977, se aprobó el texto de la Convención para la Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional de la IMCO y por tanto, se usan los formularios establecidos en ella, que son muy similares y compatibles con los formularios modelo de la ALALC, pero además se requiere presentar documentación suplementaria.

En Colombia, aunque no se ha dictado una reglamentación al respecto, se emplean en general los formularios dispuestos por la ALALC, excepto en lo que se refiere al manifiesto de carga, que es reemplazado por el sobordo, un documento que contiene los mismos datos pero que se debe extender en un formulario especial, que se adquiere en los consulados colombianos y que obliga a mantener existencia de ellos a bordo o a copiar en tales sobordos los manifiestos originales hechos en otros formatos.

En Ecuador, por decreto 167 de 12 de febrero de 1974, se adoptó la resolución 254 (IX) pero también se exige que el manifiesto de carga se extienda en un formulario especial.

Perú puso en vigor la resolución 254 (IX) de la ALALC por decreto supremo 36-72-TC de 22 de diciembre de 1972 y la aplica desde entonces, si bien exige algunos documentos adicionales (manifiesto de carga en tránsito, lista de equipaje no acompañado, lista de pasajeros en tránsito o negativa).

Finalmente, Venezuela no ha adoptado ninguna resolución destinada a poner en vigencia la resolución 254 (IX) de la ALALC, pero acepta los formularios modelos establecidos por ésta y no tiene mayores exigencias de documentación.

En el anexo 2, Documentación naviera e intervención consular en el transporte marítimo, se reproduce la parte correspondiente a los puertos de Brasil y de los países del Grupo Andino del Manual de documentación naviera para los puertos de América Latina, preparado por el Programa de Transporte OEA-CEPAL, y cuya primera parte, publicada en abril de 1979 (documento E/CEPAL/1060), contiene informaciones sobre los puertos sudamericanos de Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela y los centroamericanos de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua. La segunda parte, editada en abril de 1980, se refiere a los demás puertos de América del Sur.

Como lo establece el propio documento, el Manual tiene por objeto, en primer término, dar a conocer las exigencias en materia de documentación naviera y de formalidades consulares que deben cumplir las naves que atienden tráficos internacionales en puertos latinoamericanos, a fin de facilitar sus operaciones y evitar demoras, dificultades e incluso sanciones, que inciden desfavorablemente en los costos del transporte. En segundo lugar, procura promover la simplificación y uniformidad de la documentación básica para la recepción y despacho de naves, tal como está establecido en el Convenio de Mar del Plata y su anexo y en la resolución 254 (IX) de la ALALC. Además, se aspira a que la mera exposición de las exigencias en materia consular que aún imponen algunos países de la región en los actos de transporte marítimo sirva para impulsar a sus gobiernos a eliminar dichas tramitaciones.

/2. Tramos

2. Tramos terrestres

La documentación requerida para las operaciones de transporte internacional es frecuentemente citada por los informes sobre el campo así como en la encuesta realizada para este trabajo, como una de las causas que introducen demoras en los servicios a las cargas.

Las dificultades que introduce el manejo de la documentación en la región pueden resumirse como sigue:

a) Demoras:
- Bancos nacionales y extranjeros, especialmente cuando se trata de operaciones a través de créditos.
- Correos nacionales en el envío de la documentación a la frontera, e internacionales por las demoras en los envíos a los bancos o directamente a los clientes.
- Tramitación lenta y engorrosa en los organismos correspondientes.

b) Abundancia de operaciones inútiles:
- Existen muchos trámites obsoletos que continúan efectuándose por "inercia" institucional.
- Abundancia de trámites de dudosa utilidad.
- Repetición innecesaria de operaciones.

c) Aumento de los costos de los servicios:
- Aumento de los costos a los usuarios por pago de tasa y derechos sobre operaciones innecesarias.
- Aumento indirecto de los costos a los usuarios por el pago de honorarios por servicios prescindibles así como por los gastos que involucra administrar un volumen de información poco redituable.

Un buen relato sobre algunas operaciones de transporte internacional de carga que utilizaron la ruta 1 y que fueron registradas sistemáticamente aparecen en el informe de CEPAL/INTAL, "Servicios de transporte terrestre internacional en los corredores Lima/Buenos Aires y Lima/São Paulo". Igualmente para una descripción de las operaciones de transporte internacional de Bolivia, se pueden consultar el informe de INTAL, "El transporte del Comercio Exterior de Santa Cruz, Bolivia", así como varios trabajos de la Junta del Acuerdo de Cartagena.16/

Un ejemplo de tratamiento de la documentación en operaciones de transporte internacional es el que actualmente se aplica a las importaciones bolivianas a través de los puertos de Chile y que en su oportunidad propusiera la CEPAL.17/ Igualmente, es materia corriente en los foros de transporte internacional de América del Sur el análisis del Sistema TIR, recientemente adoptado por el Uruguay. Las ventajas de un sistema como el citado son de toda evidencia para la situación estudiada.

16/ CEPAL/INTAL, op.cit. INTAL, El transporte del Comercio Exterior de Santa Cruz, Bolivia, Buenos Aires, Argentina, 1977. JUNAC, Diagnóstico del Sector Transporte en el Grupo Andino, JUN/dt 139, Lima, Perú, julio de 1980.

17/ CEPAL, Estudio de Facilitación del Tránsito de Mercadería con destino a Bolivia a través del Puerto de Arica, E/CEPAL/L.116, Santiago, enero de 1975 y E/CEPAL/L.116/Add.1, Santiago, enero de 1976.

/Al interior

Al interior del Grupo Andino los aspectos documentarios de transporte están acordados en la decisión 56 y 56-A de la Comisión del Acuerdo de Cartagena. Lamentablemente, a pesar de tener este completo cuerpo normativo debidamente ratificado por cinco de los países que suscribieron el Acuerdo (Ecuador aún no la ratifica y Chile sigue aún adherido al Grupo Andino para los aspectos de transporte), el cumplimiento de la misma es muy bajo, tal como lo revela cualquier operación de transporte internacional que se observe actualmente. Un análisis crítico de esta situación aparece en el documento de la JUNAC ya citado anteriormente "Diagnóstico del Sector Transporte en el Grupo Andino".

En el anexo 4 de este trabajo se hace una descripción de la documentación y de los procedimientos requeridos para el transporte bilateral entre Venezuela y Colombia. Además, en dicho anexo se incluyó un breve relato de la documentación que se requiere para el transporte internacional en el interior del Grupo Andino.

3. Tramos fluviales

En esta parte del informe se incluye un relato de los procedimientos y documentación requeridos en Perú para las cargas de comercio internacional que se transportan por el medio fluvial.

El transporte fluvial que se realiza entre Perú y Brasil no requiere de operaciones especiales de frontera.

La Policía de Aduana realiza un patrullaje fluvial móvil que incluye controles en fronteras y puntos intermedios, los que se hacen sólo a las naves sospechosas de cometer infracciones.

a) Descripción de la operación y medios con que se realiza

i) Generación del transbordo. Sólo se cuenta con aduanas en Iquitos, Pucallpa y Puerto Maldonado. Esta situación genera transbordos debido a que los despachos que se hacen desde embarcaderos que no cuentan con aduanas deben ser transportados por cabotaje hasta los puertos que las tienen. Para despachos importantes puede evitarse el transbordo forzoso en puertos con aduana, pero ello suele requerir una morosa recalada de la nave en puerto.

Además, en cuanto a los zarpes internacionales que se dan en Pucallpa, la aduana de Iquitos exige el trámite de nueva documentación, previa verificación general, lo que obliga a la nave a permanecer en puerto y eventualmente realizar operaciones de transbordo.

ii) Trámites requeridos para exportaciones e importaciones. Para importar se exige la póliza de importación, hecha por el agente de aduana en el caso de importaciones por un valor superior a dos mil dólares (US$ 2 000) y expedida por la respectiva aduana peruana en base a la presentación de documentos de origen y previa verificación de la mercancía importada. El conforme de aduana se otorga mediante el sellado de la póliza.

El original de la póliza queda en la aduana expedidora, otorgándose copias al dueño de la mercancía, al agente de aduanas y a los órganos de control (contraloría y policía fiscal).

/Para exportar

Para exportar se requiere la póliza de exportación, expedida por la aduana en forma similar a la descrita antes. El costo de las pólizas es de quinientos soles (S/. 500.00). Los agentes de aduana no tienen tarifas fijas; suelen cobrar de veinte a veinticinco mil soles por cada despacho (S/. 20 000 a S/. 25 000), a los armadores que les dan ocupación regular y los despachos eventuales soportan más altos costos por este concepto.

La expedición de póliza suele tardar de uno (1) a tres (3) días. Los trámites adicionales, tales como la conformidad sanitaria, la verificación de las medidas de seguridad, de la cantidad de combustible (a cargo de la autoridad regional militar) y otros, son también relativamente morosos.

iii) Operación portuaria y obstáculos. Las embarcaciones son atendidas por orden de llegada a los puertos, teniendo prioridad las naves mayores del servicio fluvial-oceánico y luego las más grandes del servicio doméstico.

Iquitos, Pucallpa y Yurimaguas están trabajando con una baja eficiencia debido a falta de sistematización (caso de Iquitos) y a no haberse terminado el equipamiento en el caso de los otros dos puertos. Una empresa naviera, NAPESA, ha instalado su propio muelle para operar en forma más fluida.

Los factores que afectan el rendimiento en las operaciones de transbordo están relacionados con la tecnología portuaria utilizada (sistematización y medios), el tipo de carga manipulada, las fluctuaciones del río y el tipo de nave atendida.

En términos generales se observa que la tecnología utilizada en los puertos fluviales peruanos es baja, presentando fallas sistemáticas y carencia de medios para operar.

La variación de la capacidad operativa, debida al tipo de carga, tiene alta importancia. Así, las cargas denominadas "de LOTE" son fácilmente operables y se carga y descarga rápidamente. En este grupo de carga y descarga se encuentran las bolsas conteniendo cemento, azúcar, harina, sal, café y otros.

Las naves acoderadas a los muelles son atendidas en Iquitos por las grúas del puerto, los estibadores que movilizan la carga en bodegas y los operarios de ENAPU PERU encargados de los tractores y otro equipo que la trasladan entre el almacén y la nave o entre el camión y la embarcación. En el caso de las motonaves cargueras mayores, estas operan además con sus propias grúas. Los puertos de Pucallpa y Yurimaguas aún son operados manualmente por los estibadores y como no siempre se usan parihuelas suele producirse algún deterioro de la carga, aunque en escala no significativa. La carga no estandarizada (miscelánea) reduce los rendimientos.

Las cargas peligrosas, como los explosivos, líquidos inflamables y productos de alta toxicidad son embarcados y desembarcados en bahía distinta a la del puerto.

4. Intervención consular

La intervención consular en los actos de comercio y de transporte es una institución obsoleta, que data de los tiempos medievales, cuando el zarpe de una nave constituía toda una aventura y que hoy día no se justifica en absoluto. En realidad, es un trámite burocrático que no tiene razón de ser porque el funcionario consular certifica un hecho que no le consta y porque sería materialmente imposible, además de inoficioso, que visara personalmente el embarque de las mercaderías.

/De ahí

De ahí que durante el último cuarto de siglo diversos organismos internacionales gubernamentales y privados se han venido preocupando de eliminar la actuación de los cónsules en el despacho de las naves y aeronaves y en la importación de mercaderías. Esta campaña mundial ha dado sus frutos, sobre todo en cuanto a la supresión de las formalidades relativas al comercio pero aún queda mucho por hacer en los actos del transporte y en particular, en lo que se refiere a la navegación marítima, ya que la navegación aérea ha logrado liberarse totalmente de estas engorrosas trabas.

En efecto, todas las naciones industrializadas han eliminado ya por completo las exigencias consulares, tanto en los actos de comercio como en los de transporte siguiendo las recomendaciones del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT) y las disposiciones de los convenios de facilitación del tráfico marítimo de la Organización Marítima Internacional (OMI) y del tráfico aéreo de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI).

En América Latina, a pesar de existir iguales o similares recomendaciones en el plano regional -como las del Tratado de Montevideo de 1960, la resolución 45 (II) de la ALALC y el Convenio de Mar del Plata- continúan aplicándose exigencias en la materia. En realidad, se ha logrado un avance en el transporte aéreo y se han disminuido las formalidades para la carga pero a veces este adelanto ha sido hecho en desmedro de las facilidades al buque, al sustituirse la exigencia de presentar la factura consular por el visado del manifiesto de carga y aun, de los conocimientos de embarque.

La única razón que se ha dado para esta transferencia de las obligaciones de visación consular de parte de la carga a la del buque, es que tal control sería indispensable para verificar el cumplimiento de la legislación sobre reserva de cargas a favor de las naves nacionales. Sin embargo, tal supuesto carece de fundamento, ya que los países que mantienen desde más antiguo la reserva de carga -Chile, Argentina, Brasil Perú- controlan su cumplimiento a través de los bancos centrales y de las aduanas, sin tener que recurrir en absoluto a los cónsules. Por lo demás, dichos países aplican con éxito su política de reserva de carga, sobre todo en las importaciones, como pudo apreciarse al tratarse de la participación de las banderas nacionales en los tráficos en el capítulo IV de este volumen.

Dentro de los países andinos, Bolivia, Colombia y Ecuador mantienen vigentes disposiciones sobre visado de documentos consulares de las naves y los dos primeros de la carga también. En cambio, Brasil, Perú y Venenzuela han eliminado desde hace años la intervención consular en los actos de transporte y de comercio.

El Manual de documentación naviera para los puertos de América Latina, a que se ha hecho referencia, y cuya parte pertinente se reproduce en el anexo 2, contiene todas las disposiciones vigentes en la materia.

La aplicación del Convenio de Mar del Plata y de la resolución 254 (IX) sería una sana medida que contribuiría grandemente a simplificar y uniformar los procedimientos y exigencias sobre documentación naviera e intervención consular en los países andinos que aún no tienen en vigor dichas disposiciones.

/XII. BIBLIOGRAFIA

XII. BIBLIOGRAFIA

Acosta, J.R., Venezuela ports information. Caracas, Boulton, 1980, 175 pp.

Acuerdo de tarifas y servicios Brasil-Chile-Brasil. Tarifas de fletes Brasil-Chile-Brasil, 3 ed. (s.f.), 80 pp.
Corregida al 24 de junio de 1981.

Acuerdo de tarifas y servicios Brasil-Perú-Brasil. Tarifas de fletes Brasil-Perú-Brasil, 3 ed., 1980, 76 pp.
Actualizada al 31 de diciembre de 1981.

Antonorsi, Marcel, Documentos del transporte marítimo de Venezuela, Caracas, Becoblohm, 1981, 30 pp.

Asociación Latinoamericana de Armadores. Informativo ALAMAR (Montevideo), 1980-1981.
Ediciones semanales.

Asociación Latinoamericana de Libre Comercio. Síntesis ALALC (Montevideo), N° 135, abril-junio 1980.

Asociación Nacional de Armadores del Ecuador (ASONAR). Boletín informativo, 1980-1981.
Publicación mensual.

Autoridad Portuaria de Guayaquil. Reglamento tarifario de puertos ecuatorianos 1980, 59 pp.
Vigente desde el 1° de julio de 1980.

Baltic and International Maritime Conference. Bimco weekly circulars. Copenhagen, 1981 - January and February 1982.
Ediciones semanales.

Banco Interamericano de Desarrollo. Instituto para la Integración de América Latina. Costo de transporte y comercio subregional andino, Buenos Aires, 1981, 221 pp.

La compensación en el transporte internacional; esquema conceptual metodológico; informe preliminar, Buenos Aires, 1981, 152 pp.

Inventario de proyectos de integración física en la Cuenca del Plata; infraestructura de transporte, Buenos Aires, 1979.

Bolivia, Banco Central, 52a memoria anual correspondiente a la gestión del año 1980, La Paz, 1981.

Instituto Nacional de Estadística, Bolivia en cifras 1980, La Paz, 1981, 300 pp.

Brasil, Ministerio de Fazenda. Secretariado Receita Federal (CIEF), Comercio exterior de Brasil; importaçao, Brasilia, 1981, Año 9, 2 v.

Ministerio de Transportes, Sistema de transporte brasileiro e sua articulaçao como os paises de Cone Sul, Brasilia, 1981, 107 pp.

Ministerio dos transportes, Empresa de Portos do Brasil S.A., Anuario estadístico portuario 1980, Brasilia, 1981, v. 1, 450 pp.; v. 2, 354 pp.

Influencia dos custos portuarios no preço dos principais productos de exportaçao, Brasilia, 1979, 367 pp.

Superintendencia Nacional de Marina Mercante (SUNAMAM), Estadísticas de transporte internacional del Brasil, 1975-1980.
(Inéditas.)

Brown, Robert T., Transport and economic integration of South America, Washington, Brookings, 1966.

Camacho Omiste, Edgar, Bolivia; convenios y declaraciones internacionales, La Paz, Novedades, 1970.

Cámara Marítima de Chile, A.G., Comisión de Transporte Marítimo, Informe presentado a la VI asamblea internacional del grupo empresarial interregional del centro-oeste sudamericano, GEICOS, Antofagasta, 1981, 92 pp.

Cañamero Gálvez, Carlos, Optimización del puerto de Matarani; exposición hecha en mesa redonda sobre problemática del puerto de Matarani, 1981, 14 pp.

Colombia, Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Anuario de comercio exterior 1979, Bogotá, 1981, 501 pp.

Ministerio de Obras Públicas y Transporte, Estatuto tarifario de la empresa puertos de Colombia; COLPUERTOS; decreto Nº 550 de 1981.
(6 de mayo de 1981, vigente al 15 de enero de 1982.)

Ministerio de Obras Públicas y Transporte, Oficina de Planeación/Reino de los Países Bajos, Ministerio de Relaciones Exteriores N.E.I., Plan nacional de transporte; anexo V; puertos marítimos, Bogotá, 1980.

Fondo de Promoción de Exportaciones, Subdirección técnica y de planificación, Departamento de Transportes, Servicio de transporte de exportación al Grupo Andino, Bogotá, 1980.

COLPUERTOS, Actividad portuaria en los terminales marítimos y fluviales, Bogotá, 1980.

Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte (CUTMA), El transporte en el Grupo Andino, Bogotá, Ediciones 3-5 y 6, 1976 y edición 8, 1977.
Publicación periódica.

XI Asamblea general del CUTMA; simposio nacional sobre el nuevo código de aduana, Bogotá, 1981.

Carga internacional, Bogotá, 1980-1981, v. 2 a 5 (1980) y v. 4 (1981).
Organo técnico informativo de CUTMA.

Cordicargas, Cuadro de rutas y tarifas para movimiento dentro del Grupo Andino, Bogotá, 1981.

Chile, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Sistema de Información del Transporte Marítimo, Unidad de Informática, Resumen estadístico 1979 (inédito), Santiago, 1981.

Ecuador, Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, Departamento Nacional de Puertos, Boletín estadístico 1980, Guayaquil, 1981, 149 pp.

Ministerio de Finanzas, Subsecretaría de Presupuesto y Crédito Público, Departamento de Estadísticas Fiscales, Anuario de comercio exterior 1977, Quito, 1979, 753 pp.

Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), Estudo do transportes entre Brasil e os paises do Grupo Andino; primera minuta parcial, Brasilia, 1981, 216 pp.

Estudo do transporte entre Brasil e os paises do Grupo Andino; complemento de la primera minuta, Brasilia, 1981, 114 pp.
Incluye estadísticas de transporte marítimo para 1979.

Influenciaos custos portuarios no preço FOB dos 10 principaes productos de exportaçao de longo curso dos portos de Recife, Vitoria, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá e Rio Grande, Brasilia, s.f., 360 pp.

Transporte maritimo entre os portos brasileiros e os de paises do Grupo Andino, 1978, 1979, 1980, Brasilia, 1982, 260 pp.
Estadísticas inéditas.

Empresa Nacional de Puertos del Perú (ENAPU). Reglamento de tarifas.
Aprobado por resolución ministerial 0191/78/TC/DS del 8 de setiembre de 1978.

Flota Mercante Grancolombiana S.A., Informe de labores 1980, Bogotá, 1981.

Fairplay International, Fairplay world ports directory; 1981-1982, London, Fairplay, 1981, v. I; port information; v. II; dues and charges, 895, 560.

Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, La marina mercante iberoamericana, Buenos Aires, 1975-1980.
Anuarios.

Instituto Nacional de Puertos, Venezuela, Tarifa portuaria, MC 69-8 octubre 1976.

Instituto para la Integración de América Latina y Comisión Económica para América Latina (Proyecto Conjunto INTAL/CEPAL), Servicio de transporte terrestre internacional en los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo, Buenos Aires, 1975, 346 pp.
(E/CEPAL/1007.)

Jane's Publications, Jane's freight containers 1981, 13 ed., London, Finlay, 1981, 634 pp.

Junta del Acuerdo de Cartagena, Plan andino de acción conjunta para coadyuvar a la solución de los problemas de transporte derivados de la mediterraneidad boliviana: decisión 141, Lima, 1981, 144 pp.
(JUN/dt 158.)

Acciones y decisiones de los órganos principales del Acuerdo de Cartagena en el campo de la infraestructura física y los transportes, Lima, 1980, 20 pp.
(JUN/di 498.)

Bases para la adopción de un plan de acción subregional para el mejoramiento y construcción de las carreteras del eje central del sistema troncal andino, Lima, 1980, 67 pp.
(JUN/dt 117/Rev.1.)

Conclusiones y recomendaciones del estudio binacional de transporte público de carga y pasajeros por carretera entre Colombia y Venezuela; documento presentado conjuntamente por las delegaciones de Colombia y Venezuela a la segunda reunión de la comisión administradora de la decisión 56 de la comisión del Acuerdo de Cartagena, Lima, 1980, 11 pp.
(JUN/RCA, Decisión 56/II/di 2.)

Acta final de la cuarta reunión del consejo de integración física, Lima, 1980, 11 pp.
(C-IF/IV/Acta Final.)

Diagnóstico del sector transporte en el grupo andino, Lima, 1980, 157 pp.
(JUN/dt 139.)

Sistema subregional de información estadística; indicadores socioeconómicos 1970-1979, 2 ed., Lima, 1981, 476 pp.

Lloyd's Register of Shipping, Lloyd's register of shipping, 1981-82, London, 1981, Vol I-III, 1853, 1828, 1864 pp.

Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina (CEPAL), Manual de documentación naviera para los puertos de América Latina; preparado por el Programa de Transporte OEA-CEPAL, Santiago, 1979-1980, 2 v., 174, 66 pp.
(E/CEPAL/1060, E/CEPAL/1060/Add.1.)

Volumen IV; opciones de transporte internacional de carga; convenio IPEA/CEPAL; proyecto cooperación económica y complementación industrial latinoamericana: Brasil-Grupo Andino, Santiago, 1981, 273 pp.
(E/CEPAL/IN.5 y Add.1.)

El transporte marítimo internacional en América del Sur, Santiago, 1979, 89, 164 pp.
(E/CEPAL/R.213, E/CEPAL/R.213/Add.1.)

Estudio de facilitación del transporte de carga a Bolivia a través de Arica, Santiago, 1975-1976, 17, 34 pp.
(E/CEPAL/L.116 y Add.1.)

Perú, Ministerio de Industria, Comercio, Turismo e Integración, Anuario estadístico de comercio exterior peruano 1975-1977, Lima, s.f., 746 pp.

Revista Portos e Navíos, Ediciones mensuales, enero 1980-febrero 1982.

Sepúlveda Whittle, Tomás, The potential for containerization in South America, Santiago, 1980, 13 pp.
(Charla en la 3a. conferencia técnica del contenedor organizada por Cargo Systems, Londres, noviembre 1980.)

El uso de los contenedores en América Latina, Santiago, 1980, 35 pp.
(Charla en las terceras jornadas sobre la navegación en el mundo actual organizadas por la Dirección General de Intereses Marítimos de la Armada del Ecuador, Guayaquil, agosto de 1980.)

Soules, Thomas T., Present development of containers as related to the port administrator, 20 pp.
(Documento de trabajo en el primer seminario interamericano de puertos organizado por EOA, Bogotá, marzo 1968.)

Taneblat, M., Os transportes no comercio exterior com a América Latina, Brasilia, 1980.
(IPEA/IPLAN/CPS, versión preliminar.)

United Nations, Economic implications, in particular for developing countries, of the proposed convention on international combined transport of goods, 1972.

UNCTAD, Follow-up report on aspects of economic and social implications of international multimodal transport in developing countries, Geneva, 1979.

U.S. Navy Department, Hydrographic Office, Table of distances between ports, Washington, 1943, 485 pp.

Venezuela, Consejo Nacional de Marina Mercante, Secretaría General, Memorándum sobre proyecto de convenio de transporte marítimo Brasil/Venezuela, Caracas, 1982.

Oficina Central de Estadísticas e Informática, Estadísticas de comercio exterior; resumen anual 1978, Caracas, 1980.

Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Oficina Ministerial de Planificación de Transporte/Colombia, Ministerio Obras Públicas y Transporte, Instituto Nacional del Transporte y Junta del Acuerdo de Cartagena, Estudio binacional del transporte público de carga y pasajeros por carretera, 1980, 200 pp.

Presidencia de la República, Oficina Central de Estadística e Informática, Estadística del comercio exterior de Venezuela; resumen anual 1978, Caracas, 1980, 1231 pp.

Wylie, Frank V.H., South American Ports Handbook, 1979, Buenos Aires, 1979, 2 ed. rev., 640 pp.
(Gramado Group of Independent Shipping Agents.)