

MARZO 1999

Nº 3

## DESASTRES NATURALES Y SU IMPACTO EN LA REGIÓN

1 Desastres naturales y su impacto en la región

1 La inevitable reestructuración portuaria estatal

7 Perspectivas de inversión en gas y petróleo de Argentina

4 **PRECISIONES**  
El problema de la congestión de tránsito

2 **OPINION**  
América Latina en la globalización

5 **INDICADORES**

8 **PUBLICACIONES RECIENTES**

8 **CALENDARIO**

Esta publicación está disponible también en inglés y en Internet: [www.eclac.cl](http://www.eclac.cl)



Naciones Unidas

CEPAL

Comisión Económica para América Latina y el Caribe

**A**mérica Latina y el Caribe sufrieron, durante 1998, los embates de la naturaleza como pocas veces en su historia. El fenómeno climático El Niño azotó nuevamente a varios países, quizás con la mayor intensidad desde mediados del siglo XVI. En septiembre, el huracán Georges castigó a varias islas caribeñas y, un mes más tarde, el huracán Mitch trajo a América Central la peor calamidad natural sufrida por algunos países este siglo. La magnitud de los desastres y las características de sus efectos evidenciaron la alta vulnerabilidad de la región frente a este tipo de evento y la relación indisoluble entre desarrollo, sustentabilidad ambiental y riesgo de daños catastróficos.

Los gobiernos más afectados por estos desastres pidieron a la CEPAL directamente, o a través del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), asesoría en la evaluación de los daños y en el diseño de propuestas para la rehabilitación y la reconstrucción. Misiones coordinadas por la CEPAL fueron enviadas a siete países. Cada una de éstas elaboró un detallado informe para el gobierno respectivo, sobre la base de una metodología desarrollada por la Comisión durante más de 25 años de experiencia de analizar los efectos socioeconómicos de las catástrofes naturales.

El litoral pacífico de Sudamérica, América Central y el Caribe conforman una región especialmente castigada por la naturaleza. Al inicio de los años no-

venta se estimaba que en ella los desastres hidrometeorológicos, sísmicos y vulcanológicos provocaban anualmente por lo menos US\$1500 millones en pérdidas y cobraban casi 6000 vidas humanas. Por esta razón los informes de la CEPAL a los gobiernos ponen especial énfasis en la necesidad de extraer lecciones de las últimas, y especialmente severas, manifestaciones.

Los primeros impactos fueron causados por el fenómeno El Niño, el cual es provocado por una alternancia de episodios cálidos y fríos en el Océano Pacífico. Desde el primer trimestre de 1997, afectó a la región con inusitada violencia, causando daños que han superado, hasta la fecha, los US\$7545 en la región andina.

(continúa en página 3 ➡)

## LA INEVITABLE REESTRUCTURACIÓN PORTUARIA ESTATAL

**L**os puertos estatales de los países en desarrollo están en crisis. Muchos de ellos son burocráticos y corruptos debido a la reglamentación excesiva, al número exagerado de estibadores, a la presencia de gobiernos como propietarios, operadores, administradores y a su conceptualización como fuentes de poder político y parte de la estructura defensiva del país.

Pero el advenimiento de una economía globalizada, la adopción de políticas macroeconómicas orientadas a las exportaciones y los adelantos tecnológicos los compelen a liberarse de restricciones que ahora les impiden competir. La reestructuración es inevitable y debe hacerse bajo las leyes del mercado.

Esta es la tesis central del libro **Privatización portuaria: bases, opciones y consecuencias**, de Larry Burkhalter, jefe de la Unidad de Transporte de la CEPAL y uno de los principales especialistas de la región en el tema portuario. Según él, los cambios son tan profundos que están transformando estructuralmente a los puertos, sus clientes y las funciones de los gobiernos.

El dilema de los puertos estatales es que se requiere que funcionen como empresas comerciales. Sin embargo, se los trata como organismos fiscales sujetos a la fiscalización en variados ámbitos, que van desde las operaciones al

(continúa en página 6 ➡)

## AMÉRICA LATINA EN LA GLOBALIZACIÓN

*RICARDO FRENCH-DAVIS*

**E**n los años recientes se ha producido una intensa globalización de la economía mundial. Ella ofrece oportunidades de desarrollo, pero también limita el alcance de las políticas nacionales. Muchas reformas y maneras de interrelacionarse con el mundo exterior se hacen en diversas latitudes, en aras de la globalización.

Pero, saltar de ahí a la conclusión de “fin de la geografía” o de la “historia” es errado y riesgoso. La globalización es intensa, pero parcial; heterogénea y desbalanceada; no es inédita y ha experimentado fuertes altibajos a través del tiempo; es excesiva en algunos aspectos e insuficiente en otros.

El comercio internacional y la inversión extranjera directa (IED), aun son notablemente menores que el comercio interno y la inversión nacional. Por ejemplo, la IED mundial es menos de 10% de la inversión productiva, y las exportaciones sólo cubren alrededor de 15% del PIB mundial.

Se han uniformado patrones de consumo, pero no los niveles. De hecho, el ingreso promedio de un latinoamericano es cerca de 80% menor que el de un habitante típico de los países desarrollados. Y como tenemos una evidente mayor desigualdad, la mayoría de la gente en sectores medios y bajos de nuestros países está aun más distante de su contraparte en las naciones desarrolladas.

Por otra parte, de nuevo somos testigos de las recurrentes crisis y olas desestabilizadoras que experimenta la economía mundial. ¡Cuán lejos estamos

del fin de la historia, y cuánta tarea de construcción y cambio para progresar hacia el futuro!

La globalización, sin duda, ofrece muchas oportunidades, pero también acarrea peligros de desintegración nacional y acentuación de la desigualdad. Si se hace de manera ideologizada, lo que sucede es que crecientemente se integran los sectores de más altos ingresos de nuestros países a las economías más desarrolladas, y en ese proceso se desintegran nuestras sociedades.

*La globalización, sin duda, ofrece muchas oportunidades, pero también acarrea peligros de desintegración*

En consecuencia, es plenamente efectivo que nuestros países deben seguir promoviendo el intercambio y la inserción externa, pero no es una panacea, no es un objetivo *per se*, no hay una forma única de hacerlo, ni está exento de costos y riesgos. Por ello es que tienen tanta importancia la calidad de las políticas nacionales y los esfuerzos de integración nacional y regional.


El gran desafío de América Latina es marchar con la globalización, fortaleciendo la integración nacional, acrecentando la identidad, tamizando las ondas desestabilizadoras y seleccionando, prioritariamente, los factores que contribuyan a la mejor calidad de vida y a un desarrollo integral con equidad.

No es una tarea fácil. La región enfrenta cuatro desafíos en relación con la globalización económica:

**1. Inserción externa que aumente la integración interna y genere una distribución más equitativa de la productividad.**

**2. Exportar más, pero mejor.** Las experiencias exitosas recientes de economías pequeñas exhiben como uno de sus principales impulsos las ventajas de especialización y escala que ofrecen las exportaciones. No obstante, nuestras exportaciones siguen muy concentradas en recursos naturales tradicionales, con precios declinantes e inestables.

**3. Privilegiar la integración latinoamericana.** La región muestra hoy riesgos económicos y políticos. Sin embargo, posee enormes potencialidades de crecimiento futuro, intensivo en exportaciones recíprocas de mayor valor agregado.

**4. Lograr estabilidad macroeconómica sostenible para el desarrollo.** En breve, frente a la opción pasiva de liberalizar indiscriminada y unilateralmente, está la opción de una política activa de mejoramiento de la calidad de nuestra inserción internacional, y de generar un entorno en la economía nacional más propicio para la inversión productiva, para los aumentos de productividad, y para mejorar su distribución en el mundo laboral y de las pequeñas y medianas empresas (PYME). Ello requiere equilibrios macroeconómicos sostenibles y funcionales para el desarrollo, y avanzar con decisión en crear y completar mercados, como los de capitales de largo plazo, tecnología, y capacitación laboral. 

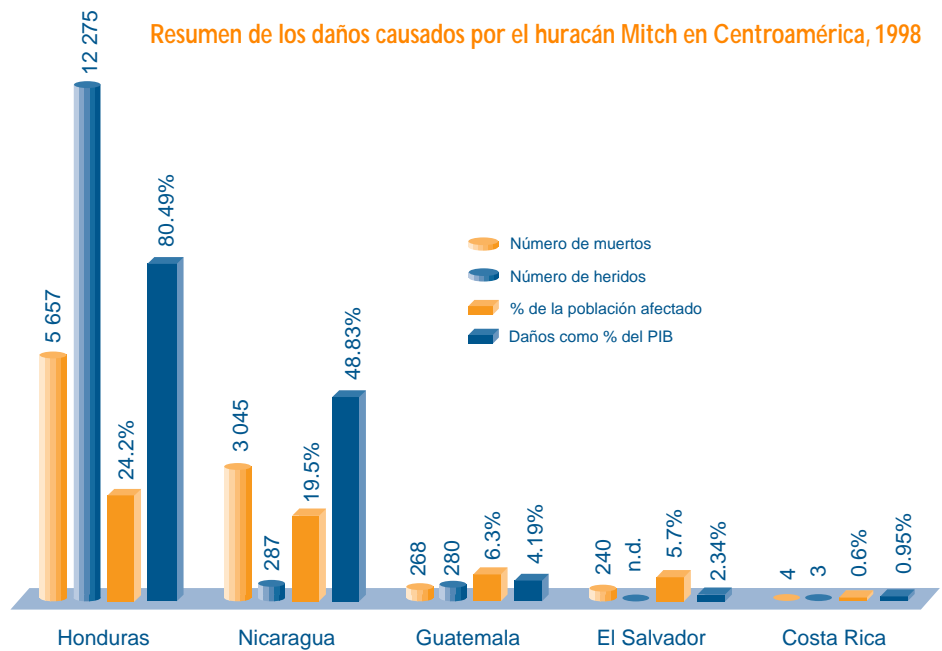
El autor es el Asesor Regional Principal de la CEPAL.

En Ecuador, el exceso de lluvias (que en el puerto de Guayaquil llegó a una precipitación acumulada anual de más de 4000 milímetros, nivel que sólo se repite cada 500 años), provocó inundaciones, destrucción de cultivos, anegaciones de centros urbanos, deslizamientos, trastornos en la fauna marina y una ola de migraciones de vastas consecuencias. El 60% de la población vio alteradas sus condiciones de vida, y 286 personas murieron. Los daños se estiman en US\$2870 millones y provocarán una merma de US\$660 millones en la balanza de pagos y una caída de la tasa de crecimiento de 3.5% a 1.0%.

En Costa Rica, se estima que 65% de la población se vio afectada indirectamente, y 27% sufrió alteraciones de mayor consideración. Los daños alcanzaron a US\$91 millones, afectando particularmente a los sectores de agricultura, ganadería y pesca.

El huracán Georges fue el más destructivo de diez ciclones tropicales que se formaron entre agosto y septiembre en la región atlántica-caribeña. Generó vientos de hasta 150 millas por hora, y después de pasar por las islas de Antigua y Puerto Rico, azotó a la República Dominicana. Allí causó 235 muertos, 595 heridos, 300000 refugiados y daños estimados en US\$2193 millones, continuando al día siguiente su secuela de destrucción en Haití, Cuba y el estado de Florida, E.E. U.U.. Los daños en la República Dominicana representaron el equivalente al 14% del producto interno bruto del país en 1997 y cerca de la mitad de

**Resumen de los daños causados por el huracán Mitch en Centroamérica, 1998**



las exportaciones realizadas en ese año.

Pero la mayor concentración de destrucción fue en América Central, a causa del huracán Mitch, que golpeó a Honduras, Nicaragua, El Salvador, Guatemala y Costa Rica provocando la muerte de 9, }214 personas, hiriendo a 12845 y a un 10.9% de la población de esa zona que apenas empieza a recuperarse de décadas de conflictos armados. Misiones bajo la coordinación de la CEPAL analizaron la situación en todos estos países, estimándose sus efectos negativos de tipo directo e indirecto en US\$6019.7 millones.

Honduras fue el país más afectado. Mitch reptó por su territorio durante más de dos días, produciendo desbordes de los ríos a niveles no vistos en el presente siglo. Cobró 5657 vidas humanas, dejó 12275 heridos y afectó de manera primaria o secundaria a más de 24.2% de su población, siendo esta última cifra la más alta de cualquier desastre en la historia del país. Los daños estimados ascendieron a casi US\$4,000 millones, el equivalente al 80.5% del PIB, y afectaron de forma especial a la producción agrícola y al sector transporte.

En Nicaragua, se registraron 3045 muertos y un número inicial de 867000 damnificados. Los daños sumaron US\$988 millones, que representa 48,8% del producto interno bruto. En Guatemala y El Salvador, si bien el impacto fue numéricamente menor –con 268 y 240 muertos respectivamente, más de 730000 y 346910 personas damnificadas, y daños que ascendieron a US\$748

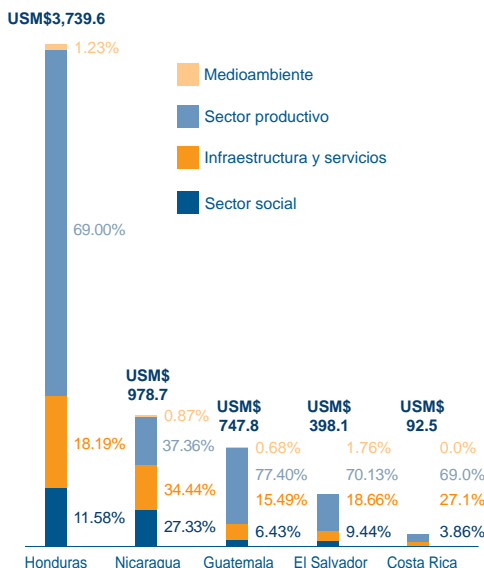
millones y US\$398 millones– las consecuencias de tipo social y productivo exceden en su impacto negativo lo que las cifras muestran, dada la etapa de reconstrucción y reconciliación en que vienen avanzando estos países dentro de sus procesos de pacificación y democratización.

Los informes de la CEPAL incluyen estimaciones por sector, tanto de daños como de costos de reconstrucción. También se analizan los efectos de estos desastres sobre el medio ambiente y se otorga un valor financiero a los daños en las reservas naturales de los países. Por último, cada informe incluye una serie de proyectos por sector, diseñados para cumplir las dos etapas de rehabilitación y reconstrucción.

Lograr estos objetivos, subraya la CEPAL, requerirá el aporte de la comunidad internacional, ya que rebasa las capacidades nacionales. De la misma forma que muchos países hicieron llegar su ayuda práctica en los primeros momentos de los desastres, será vital en el futuro la solidaridad tanto de ellos como de las organizaciones financieras a través del alivio de la deuda externa y otros mecanismos. Adicionalmente se requerirá de la cooperación para proyectos de índole subregional centroamericano, que reduzcan la vulnerabilidad que la zona presenta frente a cualquier catástrofe natural. 🌿

Para mayor información sobre documentos relacionados con estos desastres naturales en América Latina, consultar a la Unidad de Distribución de Documentos de la CEPAL, [publications@eclac.cl](mailto:publications@eclac.cl).

**Composición de los daños causados por el huracán Mitch en Centroamérica, 1998**



# EL PROBLEMA DE LA CONGESTIÓN DE TRÁNSITO

IAN THOMSON



La congestión de tránsito no es un problema nuevo, pero se ha agravado seriamente en los últimos años en muchas ciudades latinoamericanas y caribeñas a raíz de un fuerte incremento en la propiedad y el uso de automóviles. Aún no se encuentra una solución adecuada para el problema. La mejor manera de aproximarse a ella parece consistir en un paquete de medidas.

Debido a los cambios macroeconómicos, los precios de los vehículos han bajado, y los ingresos de muchos ciudadanos han ido en aumento, particularmente los de la clase media, que por primera vez se encuentra en situación de poder adquirir un automóvil, aunque sea de segunda mano.

En ciudades como Lima o Santiago, los parques de automóviles han crecido en tasas cercanas al 9% al año. En 1996, la flota de automóviles registrados en el Municipio de Sao Paulo ascendió a 3.77 millones, lo que da una relación de 0.37 vehículos por habitante, similar a la observada en algunas urbes de los países industrializados. La velocidad de circulación en Sao Paulo ya no supera los 19 km./hr. en todo el día, y en los períodos de punta es, obviamente, muy inferior.

## Los más perjudicados

Las personas más perjudicadas por el aumento de la congestión pertenecen a dos grupos: primero, a un número reducido de ciudadanos adinerados que ahora deben compartir el limitado espacio vial disponible con los nuevos automovilistas. En segundo lugar, a la enorme masa de público que sigue desplazándose por bus, ya sea porque no tiene auto o licencia para conducir o porque no tiene dónde estacionar el vehículo.

A este último grupo la congestión no solamente le sale cara en términos de tiempo sino que también en dinero, ya que la menor productividad de buses, choferes y cobradores se traduce en el cobro de tarifas más elevadas. En casi todas las ciudades más grandes de la región los buses siempre llevan a más personas que los autos.

La raíz del problema radica en que el ingreso de un vehículo a una vía ya congestionada demora a los demás, causando mayores costos de mantención y combustible y, especialmente, de tiempo personal. En ciudades como Lima o Santiago, el valor que los automovilistas asignan a su propio tiempo llega hasta US\$ 8 la hora. Aunque cada automovilista ocasiona costos mayores para los demás, no paga el costo social marginal por su ocupación de la vía. Es decir, no se aplica una eficiente tarificación vial.

## Bondades y complicaciones de la tarificación vial

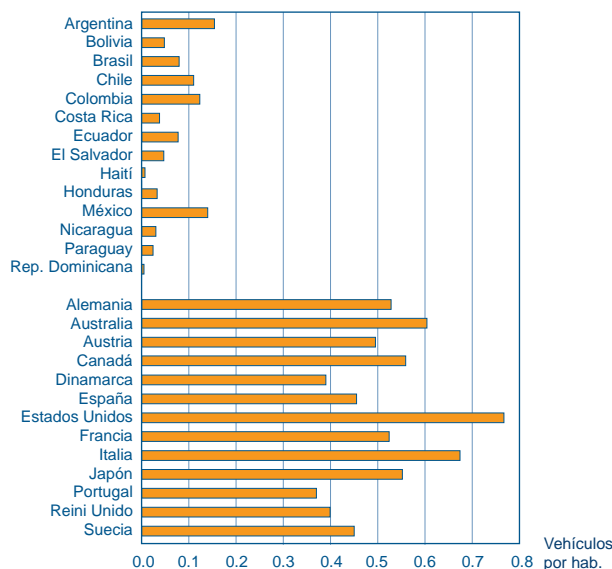
El concepto de la tarificación vial se transformó en una opción potencialmente aplicable hace unos treinta años, junto con el surgimiento de mecanismos electrónicos para efectuar los cobros.

Sin embargo, conseguir la autorización legislativa para su aplicación es muy difícil. En Londres el tema se ha debatido por más de veinte años. Un Libro Blanco del gobierno británico, publicado en 1998, propone facultar a las autoridades urbanas para cobrar por el uso de las vías congestionadas, pero todavía nada asegura que la medida se vaya a convertir en realidad.

En 1991 el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile envió un proyecto de ley al congreso para facultar la aplicación de la tarificación vial. En 1996 la Cámara de Diputados aprobó una versión modificada del proyecto, pero el año 1998 terminó con éste aún detenido en la etapa de ser estudiado por las distintas comisiones del Senado.

Algunas de las objeciones que se le hacen a la tarificación vial están equivocadas, pero otras son válidas. Es-

## Tasa de propiedad de vehículos en algunos países de América Latina y el Caribe y del mundo industrializado, 1998



Fuente: World Bank, *World Development Indicators 1998*, World Bank, Washington D.C., 1998.

pecialmente acertada resulta la crítica de que ésta extiende el principio de precios iguales a costos marginales al uso de las vías, pero no a otros recursos urbanos escasos, como por ejemplo las áreas verdes.

La aplicación de la tarificación vial debiera ir acompañada de medidas cuya finalidad sea asegurar que ésta no provoque deterioros urbanísticos –destrucción de áreas verdes o edificios antiguos de relevancia arquitectónica– al abrir espacio para vías nuevas, o una dispersión de la actividad urbana fuera de las zonas tradicionalmente congestionadas.

## Lo que no se debe hacer


La construcción de nuevas vías, medida sugerida frecuentemente para aliviar la congestión de tránsito en las horas punta, definitivamente no resuelve el problema. El espacio vial que éstas crearían tiende a ser aprovechado por automovilistas que antes viajaban en otros horarios, a otros destinos, o por otros medios. Además, con la democratización latinoamericana y la mayor madurez cultural de los habitantes de la región, ahora es muy difícil –por no decir imposible– insertar nuevas vías en sectores ya consolidados.

La construcción de metros ayuda en algo, pero tampoco es un alivio que perdura en el tiempo. Al principio, el nuevo metro libera el espacio vial en los períodos de punta debido a la transferencia de viajes desde las calles o avenidas a los rieles. Además libera estacionamientos anteriormente ocupados por los automovilistas que se movilizan ahora en el metro.

Pero en ambos casos, los bienes escasos liberados son aprovechados por otros motoristas, lo que tiende a devolver la congestión a magnitudes cercanas a las observadas antes de la inauguración del metro.

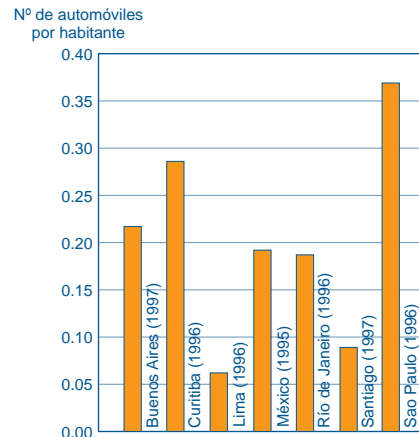
Otra opción interesante es la aplicación de controles cada vez más estrictos a los estacionamientos, mediante recargos impositivos o restricciones al número de lugares disponibles. Esta opción, si se la compara con la de tarificación vial, actúa sobre la acomodación del vehículo en su zona de destino y no sobre la calle, que es el lugar donde la congestión se genera. Por esto constituye una herramienta relativamente desafilada. Además, tampoco ofrece buenas perspectivas para una pronta solución sin cambios drásticos en la legislación correspondiente.

El caso de Santiago ilustra este punto. En el centro de la ciudad, un 13% de los estacionamientos se ubica sobre la calle, con parquímetro. Las autoridades pueden actuar fácilmente sobre estos espacios. Sin embargo, el otro 87% corresponde a espacios en playas de estacionamiento o edificios privados o a espacios liberados para autoridades, mucho menos susceptibles de controlar.

El problema de la congestión urbana figura en un lugar destacado del programa de trabajo de la Unidad de Transporte de la CEPAL. Aunque reconocemos las limitaciones prácticas del concepto de la tarificación vial, que sólo se usa en Singapur y la ciudad noruega de Trondheim, tendemos a apoyarlo dentro de las opciones posibles. Como ya dijimos, sabemos también que la mejor aproximación a una solución adecuada consiste en un paquete de medidas del tipo de las que hemos presentado. 

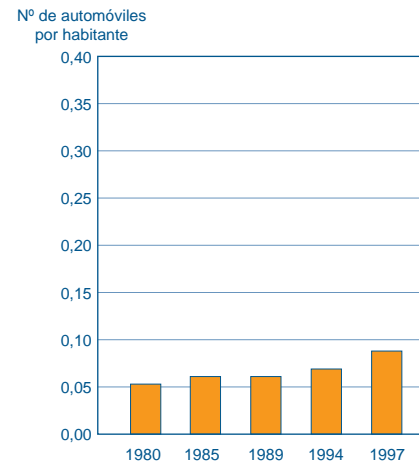
El autor es economista de transporte urbano de la Unidad de Transporte de la CEPAL.

## Tasa de propiedad de automóviles en distintas ciudades de América Latina



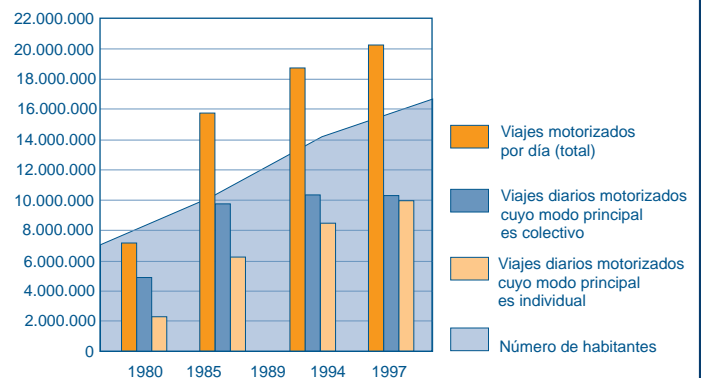
Fuente: Elaboración propia en base a cifras oficiales y datos preliminares de las respectivas autoridades urbanas.

## Tasa de propiedad de automóviles en la Región Metropolitana de Santiago, 1980-1997



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas (INE), Compendio Estadístico, Santiago de Chile, 1981, 1986, 1990, 1995 y 1998

## Número de viajes diarios efectuados por residentes de la Región Metropolitana de São Paulo, por modo principal, 1980-1997



Fuente: Região Metropolitana de São Paulo, Pesquisa Origem e Destino de 1997, Resultados Preliminares, maio de 1998, METRO, STM, Governo do Estado de Sao Paulo, BNDES



financiamiento, y hasta el cumplimiento de innumerables obligaciones sociopolíticas.

A juicio del autor, una política generadora de ingresos portuarios repercute directamente en la economía de un país y los costos portuarios elevados disminuyen el nivel de la actividad económica nacional, pudiendo crear hasta una escasez de productos de primera necesidad. Cita el ejemplo de Puerto Príncipe, Haití, donde –dada la ineficiencia del sistema–, en 1997 costaba US\$ 985 cargar un contenedor de 20 pies, cuando en puertos europeos esta operación ascendía a US\$ 125.

po, deben conservar un grado suficiente de control sobre las actividades portuarias para asegurar que ningún grupo pueda aislarse de las fuerzas del mercado, exigir rentas monopólicas y pasar por alto externalidades como el medio ambiente marino”, postula.

Sin competencia, la privatización logra meramente un traspaso del control estatal absoluto a un grado similar de control por parte del sector privado, como sucedió en el puerto peruano de Callao, cuando la mano de obra hizo importantes concesiones respecto de su remuneración. Éstas quedaron para las agencias navieras, sin traducirse a las tarifas portuarias. Al respecto, el experto afirma que “los esfuerzos por aumentar la eficiencia del puerto fracasan cuando un grupo renuncia a ciertos privilegios y otro grupo se los adjudica o se le permite que éstos caigan en sus manos”.

### **Características de un puerto moderno**

¿Cómo debe ser un puerto estatal moderno? “Debe contar con una participación privada en la prestación de servicios e instalaciones, una fuerza laboral muy bien capacitada que responda a las señales del mercado, maquinaria e instalaciones modernas, acceso adecuado para los transportistas marítimos y sistemas electrónicos de transmisión de documentación”, dice Burkhalter.


¿Y cómo se logra esta meta? “Los gobiernos deben adoptar un marco reglamentario que establezca una base de participación privada en la prestación de servicios, maquinaria e instalaciones y en la reforma laboral de índole comercial. Al mismo tiempo,

### **Indemnizaciones a los trabajadores**

Quizás una de los cambios más difíciles de lograr sea la liberalización de la mano de obra, ya que los estibadores están bien ubicados para ejercer influencia política. Burkhalter sostiene que es necesario romper con el mito de que los nuevos regímenes tienen elevados costos sociales y que los trabajadores portuarios asumirán todo el peso del ajuste.

Los gobiernos que han hecho privatizaciones y/o reformas laborales han pagado cuantiosas indemnizaciones a los trabajadores para reducir los costos que les significa moverse de un puesto a otro. En 1981, el gobierno chileno les pagó indemnizaciones por un total de US\$30 millones, lo que dio un promedio de US\$ 14300 para cada uno, aunque éstas fluctuaron entre US\$10000 y US\$200000; en 1991, el de Colombia asignó US\$50 millones para indemnizar a 8000 estibadores; México gastó 30 millones de dólares para liquidar acuerdos colectivos que les otorgaban derechos exclusivos de manipulación de carga. Ecuador estima que se necesitan unos 40 millones.

La experiencia chilena, según Burkhalter, demuestra que los grandes obstáculos a la modernización no fueron la falta de tecnología avanzada o de capitales de inversión, sino una administración portuaria inepta y una fuerza laboral excesiva. Calcula que, de haberse mantenido los niveles de productividad imperantes en 1981, no habrían podido movilizarse las casi 12 millones de toneladas de fruta, carga general y productos forestales sin ampliar las instalaciones portuarias en los principales puertos chilenos a un costo superior a los 500 millones de dólares.

El autor es optimista en cuanto a la posibilidad de éxito de la privatización portuaria y concluye que las experiencias de los puertos estatales desde Argentina y Panamá hasta Malasia y Nueva Zelandia ofrecen un mensaje positivo. Advierte, sin embargo, sobre una cosa que los gobiernos no deben hacer: creer que pueden evitar las exigencias de la economía global o que éstas no les son aplicables porque constituyen un caso especial. 

Este artículo se basa en el libro **Privatización portuaria: bases, opciones y consecuencias**, de Larry Burkhalter, LCG 2045-P. Disponible próximamente en español.

Producido por los Servicios de Información de CEPAL  
■ EDITORA: Laura López, con la colaboración de Pilar Bascañán, Malcolm Coad y Lucía Contesse  
■ DISEÑO GRÁFICO: Vesna Sekulovic

■ DIRECCIÓN: Dag Hammarskjöld s/n, Vitacura, Santiago, Chile.  
■ TELÉFONOS: (562) 210-2380, (562) 210-2300.  
■ FAX: (562) 228-1947. ■ SITIO WEB: www.eclac.cl  
■ CORREO ELECTRÓNICO: dpisantiago@eclac.cl

Los íconos incluidos en este boletín representan a las diversas culturas aborígenes americanas así como algunos hitos de la historia de la región, y están grabados en los exteriores de las salas de conferencia de la sede de la CEPAL en Santiago, Chile.



Los Bandeirantes  
La conquista del territorio

Estanque de Sacsahuaman  
Terrazas de cultivo

Danza mágica



# PERSPECTIVAS DE INVERSIÓN EN GAS Y PETRÓLEO DE ARGENTINA

**A**rgentina es pionera en América Latina en el sector de hidrocarburos, donde ha hecho cambios con gran velocidad y profundidad. Sus perspectivas de atraer nuevas inversiones son actualmente muy auspiciosas. Los cambios se iniciaron en 1990 con el proceso de desregulación de los mercados y privatización de las grandes empresas estatales. Los resultados de la reforma han sido positivos y los indicadores de reservas, producción, costos, refinación y comercio exterior muestran una sensible mejoría.

Esta renovación, sus antecedentes históricos y desafíos futuros se analizan en el estudio “Determinantes de la Inversión en el sector petróleo y gas de la Argentina”, de Nicolás Gadano, publicado como el N° 7 de la serie **Reformas Económicas**, de la CEPAL.

En el nuevo escenario, marcado por la competencia, se produce una fuerte internacionalización de las actividades que se refleja en las operaciones de comercio exterior, en las inversiones de compañías extranjeras en Argentina, y en que las empresas de ese país que lograron sobrevivir comienzan a invertir en el exterior.

## Compañías argentinas se internacionalizan

La internacionalización sometió a las compañías privadas argentinas –pequeñas para los estándares de la industria petrolera mundial– a una intensa presión y muchas

de ellas debieron venderse. YPF y Pérez Companc son dos de las empresas que no fueron absorbidas por terceros sino que, por el contrario, abrieron sus actividades de producción y exploración a otros países latinoamericanos: Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Guatemala, Perú, Venezuela.

Asimismo, el estudio de la CEPAL encontró denominadores comunes en el comportamiento de las compañías petroleras en su integración vertical, desde la producción de petróleo y gas hacia la petroquímica y la generación eléctrica. A modo de ejemplo, Gadano menciona el caso de YPF, que adquirió Petroquímica La Plata, tiene participación en el Polo de Bahía Blanca y está desarrollando dos proyectos petroquímicos: el Mega y Profértil. En el mercado eléctrico, YPF tiene proyectos de cogeneración en algunas de sus refinerías y en el Polo Petroquímico de Bahía Blanca. Algo similar ha hecho Pérez Companc.


## Escasez de nuevos pozos petroleros

Para el período 1998-2000, el sector de hidrocarburos recibirá inversiones directas por US\$ 12800 millones, que se orientarán principalmente al gas, debido a la abundancia relativa de este recurso y las posibilidades de exportación a países vecinos.

Según Gadano, el desafío de los próximos años para la producción de petróleo estará en aumentar (o al menos mantener)

los niveles de producción alcanzados. Pese a las elevadas inversiones en exploración petrolera, no se han hecho descubrimientos de grandes pozos.

El autor plantea que si la producción declina por falta de nuevos pozos, esto puede ser considerado una señal de fracaso del proceso de desregulación y privatización, lo que podría conducir a un debilitamiento del consenso existente sobre las reglas básicas que regulan la actividad.

Gadano anota los retos que enfrenta el sector hidrocarburo argentino y estima que se deben “encontrar nuevos incentivos que permitan profundizar las inversiones en exploración, necesarias para mantener un horizonte de reservas razonable”. En este sentido, la puesta en práctica de la nueva Ley de Hidrocarburos es una buena oportunidad porque flexibilizará los esquemas tributarios de las concesiones privadas. Por otro lado, en la comercialización de combustibles, la desregulación “aún no se traduce en niveles plenos de competencia, con el consiguiente perjuicio para los consumidores”, lo que podría mejorar “con la consolidación de nuevos competidores, la regularización de las importaciones y el propio aprendizaje de los consumidores”. 

Este artículo es un resumen de la publicación **Determinantes de la Inversión en el sector petróleo y gas de la Argentina**, de Nicolás Gadano, N° 7 de la serie Reformas Económicas, de la CEPAL, LC/L. 1154, 1998.

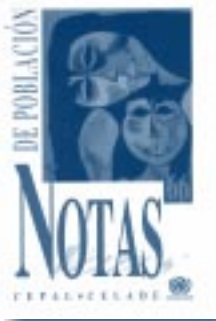
## Argentina: Inversión directa proyectada, 1998-2000 (en millones de dólares)

	Ampliación		Greenfield		Compras		Total
	Extranjera	Nacional	Extranjera	Nacional	Extranjera	Nacional	
Derivados de petróleo y gas	2111	400	0	37	360	0	2908
Gas (transporte y distribución)	363	240	1132	485	135	200	2555
Oleoductos, gasoductos	0	0	517	222	0	0	739
Petróleo y gas (extractiva)	2026	1373	0	131	175	140	3845
Petroquímica	859	186	655	1033	46	0	2779
<b>Total</b>	<b>5359</b>	<b>2199</b>	<b>2304</b>	<b>1908</b>	<b>716</b>	<b>340</b>	<b>12826</b>

Fuente: Centro de Estudios para la Producción. Secretaría de Industria, Comercio y Minería, Argentina.

**1** **Los mercados laborales en América Latina: su evolución en el largo plazo y sus tendencias recientes** (Serie Reformas Económicas #11), LC/L.1160, español.

Se revisan las principales tendencias de generación de empleo en América Latina durante los años noventa, comparándolas con la evolución de los mercados de trabajo en las décadas anteriores. [www](#)



**2** **Notas de Población #66**, LC/DEM/G.179, español. Este último número de la publicación periódica del Centro

Latinoamericano y Caribeño de Demografía (CELADE) incluye artículos sobre el análisis de la fecundidad en la región, ingresos y hogares pobres, y salud reproductiva y pobreza. US\$12 (suscripción anual: US\$20).

**3** **Social Dimensions of Economic Development and Productivity: Inequality and Social Performance**, LC/R.1873, inglés.

Ensayos sobre la necesidad de lograr el desarrollo social como condición necesaria para el desarrollo económico sustentable. Solicitudes a: [bcarlson@eclac.cl](mailto:bcarlson@eclac.cl)

**4** **Guidelines for the Identification and Formulation of Urban Roadway System Projects**, LC/IP/L.131, inglés y español.

Un manual práctico para identificar, preparar y evaluar los proyectos viales urbanos. A través de ejercicios y ejemplos concretos, se explican los

instrumentos, las herramientas y las técnicas que ayudan a llevar a cabo estas tareas. Solicitudes a: [jbullemore@eclac.cl](mailto:jbullemore@eclac.cl)



**5** **El régimen de contratación petrolera de América Latina en la década de los noventa** (Cuadernos de la CEPAL #84), LC/G.2025-P, español.

Da cuenta de los cambios más importantes que ha experimentado la legislación petrolera de diez países en el curso de las últimas décadas. US\$8.

**6** **Las debilidades del marco regulatorio eléctrico en materia de los derechos del consumidor** (Serie Medio Ambiente y Desarrollo #14), LC/L.1164, español.

Analiza los progresos que se han dado en este campo en Chile y los vacíos que subsisten.

**7** **El factor institucional en reformas a las políticas de crédito y financiamiento de empresas de menor tamaño: la experiencia colombiana reciente** (Serie Financiamiento del Desarrollo #75), LC/L.1163, español.

**8** **Países industrializados: resumen de las proyecciones 1998-9**, LC/R.1875, español. Solicitudes a: [gryd@eclac.cl](mailto:gryd@eclac.cl)

**Solicitudes a:**  
Unidad de Distribución, CEPAL, Casilla 179-D, Santiago, Chile.  
Fax: (56-2) 210 2069.  
[publications@eclac.cl](mailto:publications@eclac.cl)  
[www](http://www) : disponible en los Sitios Web: [www.eclac.cl](http://www.eclac.cl) y [www.eclac.org](http://www.eclac.org)

MES	EVENTO	LUGAR	
Marzo	24 al 26	Reunión de Directores de Estadística de las Américas - CEPAL.	Santiago, Chile
	29 al 31	Mundialización de los Mercados Financieros y sus Efectos sobre las Economías Emergentes (Globalisation of Financial Markets and its Effects on the Developing Countries). CEPAL/Instituto Jacques Maritain.	Santiago, Chile
	16 al 17	Reunión de Expertos del Complejo Productivo (cluster) Automotriz "Reestructuración Industrial y Competitividad Internacional en América Latina y el Caribe". Proyecto CEPAL/IDRC.	Santiago, Chile
	marzo- abril	Taller del Proyecto Ford sobre países exitosos y crisis financieras, CEPAL.	Santiago, Chile
Abril		V Reunión de Responsables Gubernamentales de Política Comercial, ALADI/CEPAL/SELA.	Lima, Perú
		Curso-taller sobre "Modernización Portuaria", CEPAL.	Rep. Dominicana y Cuba
Mayo	12 al 14	Segundo Encuentro de Regulación y Control del Transporte en América Latina, CEPAL/GEIPOT.	Brasilia, Brasil
	25 al 28	Tercer Taller Regional del Programa para el Mejoramiento de las Encuestas y la Medición de las Condiciones de Vida en América Latina y el Caribe (MECOVI) sobre "Medición del gasto en las encuestas de hogares", CEPAL/BID/BANCO MUNDIAL/INEGI.	Aguascalientes, México
		Aspectos Sociales de la Pesca en Altamar, CEPAL.	Santiago, Chile
		Reunión Regional de Coordinación Interagencial de las Naciones Unidas, CEPAL.	Santiago, Chile

