E/CEPAL/R.213/Rev.1
Diciembre de 1979
ORIGINAL: ESPAÑOL

C E P A L

DIVISION DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

EL TRANSPORTE MARITIMO INTERNACIONAL EN AMERICA DEL SUR

Tomás Sepúlveda Whittle,
Consultor

Las opiniones expresadas en este trabajo son de la exclusiva responsabilidad del autor y pueden no coincidir con las de la CEPAL.

80-1-013

INDICE

/1. Resumen

1. Resumen y conclusiones

1.1 Objetivo y contenido

El presente estudio tiene como objetivo dar una visión de conjunto de la situación del transporte marítimo internacional en América del Sur con especial énfasis en lo que acontece en Brasil y en los países del Area Andina: Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú.

En el Capítulo 2 se destacan los principales problemas que afectan a la actividad naviera en la región: desequilibrio de cargas, inestabilidad de ciertos tráficos, insuficiencia de tonelaje propio, tendencia alcista de los fletes de Conferencia, congestión y demoras portuarias, exceso de papeleo y tramitaciones, intervención consular en los actos de transporte y de comercio y gravámenes a los fletes.

En el Capítulo 3 se analizan las nuevas tecnologías en el transporte marítimo, desde el punto de vista del elenco de buques especializados en transporte unitarizado, del empleo de contenedores, de la tendencia que muestra la contenerización, de las perspectivas del transporte multimodal y de la adecuación de los puertos a la nueva tecnología.

En el Capítulo 4 se pasa revista a la política naviera y en especial, a las leyes de fomento y protección de las marinas mercantes nacionales, a los tratados comerciales con cláusulas de transporte marítimo y a los principales acuerdos entre líneas navieras sobre distribución de cargas.

En el Capítulo 5 se examinan los casos específicos de cooperación externa en materia de transporte marítimo y de industria naval.

Finalmente, en el Capítulo 6, se dan a conocer las perspectivas de desarrollo de las marinas mercantes nacionales de los países de referencia, así como las posibilidades de introducir nuevas tecnologías en el transporte marítimo con la debida participación nacional como empresarios y operadores.

En los anexos - Tomo II - se suministra información sobre los países andinos y Brasil en lo relativo a los siguientes tópicos, en apoyo a lo expuesto en el texto del estudio: cambios de fletes y recargos de las Conferencias marítimas; disposiciones legales sobre política naviera vigentes; y convenios bilaterales sobre transporte marítimo.

/1.2 Conclusiones

1.2 Conclusiones

Del examen de la situación y perspectivas del transporte marítimo en América del Sur se deducen, en síntesis, las siguientes conclusiones:

a) El transporte marítimo es fundamental para el comercio, la industria, el desarrollo y la vida misma de las naciones sudamericanas, las que dependen del mar en más del 90% para su intercambio comercial y seguirán dependiendo en gran medida de este medio de transporte porque así lo determinan su situación geográfica y sus condiciones económicas;

b) Existe una serie de problemas, de tipo material y de orden institucional, que conspiran contra el adecuado desarrollo del transporte por agua e inciden desfavorablemente en los costos del movimiento de mercancías y por ende, en la economía de los países;

c) Entre los problemas de orden material, cabe señalar los desequilibrios de carga entre las exportaciones y las importaciones de cada país, situación que impide el aprovechamiento óptimo de las naves, pero que podría solucionarse en parte con el empleo de nuevas tecnologías;

d) Otra situación desfavorable deriva de la insuficiencia del tonelaje propio, particularmente en ciertos tipos de buque, lo que expone a los países de la región a los riesgos inherentes en caso de guerra o de la amenaza de un conflicto bélico, aparte de que significa una sangría de cientos de millones de dólares anuales por concepto de fletes o de arrendamiento pagados a naves extranjeras;

e) A la vez, la tendencia alcista de los fletes de Conferencia repercute desfavorablemente en la economía de estos países, ya que afecta a las exportaciones, dificultando a veces su colocación en los mercados internacionales, y a las importaciones, reflejándose perjudicialmente en el costo de vida de la población;

f) Si bien los problemas portuarios de orden material requieren de cuantiosas inversiones y de tiempo para realizarlas, ellas se están llevando a cabo en la medida que lo permiten las disponibilidades de recursos de los países, mientras las dificultades mayores en los puertos provienen de aspectos institucionales y se podrían solucionar con la adopción de medidas legales y administrativas apropiadas;

/g) Pese

g) Pese a las recomendaciones y resoluciones de los organismos internacionales atinentes, las naves y las cargas en el transporte marítimo continúan sometidas a exceso de papeleo y tramitaciones, que no se justifica y cuya eliminación significaría ahorro de trabajo y de tiempo para las autoridades, para los armadores y para los usuarios, con indudables ventajas para la economía nacional;

h) Los gravámenes sobre los fletes y sobre las operaciones portuarias son excesivos en algunos países de la región, y a veces resultan superiores al flete y obligan a desviar la carga a otro medio de transporte;

i) La tendencia al empleo de contenedores en América del Sur es generalizada, creciente y en ciertos casos, espectacular, pero muestra como aspecto negativo el desequilibrio de cargas contenerizadas y como consecuencia de esto, un alto número de contenedores vacíos embarcados y desembarcados en los mismos puertos, factores que atentan contra el eficiente empleo del transporte unitarizado;

j) El transporte en contenedores constituye un sistema complejo, en que no sólo entran en juego estas bodegas portátiles y los vehículos que las transportan, sino en que debe considerarse una serie de aspectos y de problemas potenciales, tanto de infraestructura como de tipo institucional;

k) Se requiere tomar conciencia colectiva de que es indispensable adaptar los aspectos institucionales que imperan en el sector - entendiéndose por tales la legislación, la reglamentación, las estructuras jurídicas, sociales y laborales, la infraestructura física y de organización, la documentación, los procedimientos y aun los usos y costumbres - para conciliarlos con las nuevas tecnologías en el transporte, a fin de lograr el pleno aprovechamiento de éstas y en especial, procurar la participación activa de los gobiernos y empresarios de la región en el proceso de cambio tecnológico mundial en el transporte;

l) La aplicación de las nuevas tecnologías ofrece evidentes ventajas pero conlleva diversas implicaciones para los puertos: el empleo de naves cada vez más grandes hace que las empresas navieras reduzcan al mínimo el número de recaladas; se requieren sitios de atraque de mayor profundidad y con amplia disponibilidad de espacio para maniobras y es necesario contar con apropiada mecanización, operada y mantenida por personal altamente calificado;

/m) Habrá

m) Habrá que considerar con la debida antelación la mejor forma de adecuar los puertos a las nuevas tecnologías y cuando se incorporen al tráfico los grandes buques de carga unitarizada - portacontenedores, LASH o Ro-Ro - habría que seleccionar para atenderlos un puerto distribuidor por país y establecer servicios de alimentación con los demás puertos del propio litoral;

n) Los países en desarrollo necesitan contar con una marina mercante propia, adecuada a sus necesidades, para tener la seguridad de poder transportar en todo tiempo sus productos de exportación y aquellos que necesitan importar, para ahorrar ingentes sumas por concepto de fletes y como fuente de divisas; de ahí que todas las naciones sudamericanas han adoptado medidas de fomento y protección de sus marinas mercantes;

o) Las perspectivas indican que las marinas mercantes sudamericanas seguirán creciendo y participarán cada vez en mayor proporción en el transporte de su propia carga de intercambio, y que el proceso de unitarización de cargas es irreversible y se impondrá en la región tarde o temprano, más temprano que tarde.

1.3 Sugerencias

Los antecedentes presentados en el texto permiten formular las sugerencias que se indican a continuación:

a) Sería conveniente realizar un estudio integral de los flujos de importación y exportación de los países del Area Andina, para conocer la situación del desequilibrio de cargas por tráficos y poder determinar la posibilidad de aprovechar el empleo de contenedores;

b) Resulta necesario el establecimiento de unidades técnicas de registro y análisis de fletes - como las que tienen Brasil y México - a fin de realizar los estudios sobre tarifas de fletes y transporte marítimo que permitan a las autoridades decisoras estar debidamente informadas en un campo de vital importancia para la economía del país;

c) Es menester promover la creación de consejos de usuarios - en aquellos países en que no están debidamente organizados - con representación de todos los sectores interesados y con capacidad para negociar con las conferencias marítimas sobre la base de informaciones adecuadas y al día;

/d) Se

d) Se estima indispensable acelerar la puesta en vigor del Convenio de Mar del Plata, adoptado en la Segunda Conferencia Portuaria Interamericana (1963) y la aplicación de la Resolución 254 (IX) de la ALALC sobre documentación naviera uniforme, aprobada en el IX período de la Conferencia de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo (Caracas, 1969)

e) Se considera de urgente necesidad y de la mayor conveniencia eliminar la intervención consular en los actos de comercio y de transporte marítimo, como ya se ha hecho en el transporte aéreo y como lo han recomendado todos los organismos internacionales atinentes;

f) Sería aconsejable celebrar una reunión de expertos intergubernamentales para tratar de racionalizar los gravámenes a los fletes en América Latina;

g) Finalmente, parece útil aunar los esfuerzos de la OEA, la CEPAL y la UNCTAD en el estudio conjunto de los problemas que afectan al transporte y al comercio en América Latina, a través de la realización de un seminario sobre facilitación, en que participen expertos de dichos organismos, representantes gubernamentales y personeros de los transportistas y de los usuarios.

2. Principales problemas

Muchos son los problemas que afectan al transporte marítimo en América Latina en general. Algunas de esas situaciones se presentan también en naciones más adelantadas, pero la mayoría de los problemas derivan de la condición de países en desarrollo. A la vez, mientras ciertas dificultades son inherentes a las estructuras tradicionales - como el desequilibrio de cargas y la inestabilidad de algunos tráficos - otras provienen de fallas institucionales cuya solución depende de la voluntad de hacer de los propios países, como el exceso de papeleo y tramitaciones que agobia a las naves mercantes, la intervención consular en los actos de comercio y de transporte y los gravámenes a los fletes marítimos.

2.1 Desequilibrio de cargas

Según se verá más adelante (cuadros 1 al 6),1/ las exportaciones medidas en toneladas métricas de los países sudamericanos considerados en el presente estudio - que no difieren en lo esencial del resto de

1/ Todos los cuadros que se mencionan en este texto están contenidos en el apéndice (páginas 69 a 92).

/Sud América

Sud América - están formadas en cuatro quintas partes por graneles sólidos (minerales en el caso de Brasil, Chile y Perú) y casi en un 10% por graneles líquidos, en tanto que sus importaciones se componen en dos terceras partes de graneles líquidos (petróleo y derivados) y en un 25% de graneles sólidos (trigo y fertilizantes, en general). Se produce, por tanto, un considerable y permanente desequilibrio de cargas, no solamente en cuanto al tonelaje y volumen total de las exportaciones e importaciones sino también dentro de cada uno de los grandes grupos en que se acostumbra clasificar las mercancías para los efectos del transporte: carga general, carga refrigerada, graneles sólidos y graneles líquidos, y en cada uno de los tráficos más importantes del comercio exterior de la región. En el caso de la carga general - es decir, la constituida por los embarques de bultos surtidos, de tamaño pequeño o regular, en partidas no muy grandes, provenientes de varios embarcadores y destinadas a diferentes consignatarios, mercadería que forma la base del tráfico de los buques de línea regular - se presenta el mismo fenómeno, agravado por la diferencia en el factor de estiba (relación peso/volumen) entre la mercadería de importación y los productos de exportación. El desequilibrio de cargas se traduce en insuficiente utilización de bodegas en uno de los sentidos del viaje y por ende, incide desfavorablemente en los costos del transporte.

Tal situación hace muy difícil armonizar y coordinar los tráficos marítimos internacionales, a través de los cuales se realiza prácticamente todo el comercio entre los países considerados en este estudio y sus mercados extracontinentales, cuya importancia representa alrededor de un 90% del tonelaje total de las exportaciones e importaciones.

En los cuadros 1 y 2, Brasil: Movimiento marítimo internacional, 1976-1977 y 1978, respectivamente, se puede apreciar claramente la circunstancia descrita. En efecto, mientras las exportaciones globales tuvieron un término medio de 82.9 millones de toneladas métricas en el trienio, las importaciones llegaron solamente a 62.9 millones en promedio. En la carga general, las cifras fueron de 5.6 millones de toneladas y de 3.9 millones respectivamente, mientras en la carga refrigerada alcanzaron a 409 mil y 66 mil y en la carga contenerizada estuvieron más o menos balanceadas: 282 mil

/toneladas en

toneladas en las exportaciones y 259 mil en las importaciones. Los graneles sólidos acusan una tremenda desproporción, ya que las exportaciones llegan como promedio a 72.9 millones de toneladas en tanto que las importaciones apenas montan a 13.8 millones, situación que es aún más aguda en lo que respecta a graneles líquidos en que el movimiento medio del trienio fue de 3.6 millones de toneladas de salida y de 44.5 millones de entrada al país.

Cabe señalar que las exportaciones de graneles sólidos se componen principalmente de mineral de hierro (unos 60 a 70 millones de toneladas anuales), de soja (tanto en grano como en pellets de afrecho o salvado), de mijo y de azúcar, mientras las importaciones de este grupo son mayoritariamente de trigo (unos 2.5 millones de toneladas). Es decir, se trata en algunos casos - mineral de hierro-trigo, por ejemplo - de carga que tiene muy diferente factor de estiba y por lo tanto, requiere de naves de tipo diferente para su transporte. Es cierto que podría utilizarse en algunos casos buques mineraleros/graneleros - o, en operaciones más sofisticadas, buques OBO (mineraleros/graneleros/petroleros) como en realidad se emplean en ciertos tráficos del Brasil - pero no siempre es posible o conveniente hacerlo debido a la diferencia entre países y aun regiones de origen y destino de la carga, debiendo en esos casos recurrirse a viajes triangulares, con alguna parte del trayecto en lastre.

En el caso de Chile, la situación es más pronunciada aún, proporcionalmente, que en el de Brasil, según puede verse en el cuadro 3, Chile: Movimiento marítimo internacional, 1975-1977. En efecto, las exportaciones totales del trienio sumaron en promedio 12.5 millones de toneladas y las importaciones, 5.3 millones; en la carga general, el desequilibrio fue de 2.3 millones y 715 mil toneladas, respectivamente y en la carga refrigerada, de 164 mil y 51 mil toneladas. En cambio, las exportaciones de graneles sólidos ascendieron a 9.8 millones de toneladas y las importaciones a la séptima parte, 1.4 millones en promedio, mientras en lo que respecta a graneles líquidos la desproporción acusó aun un grado mayor, ya que las importaciones representaron un tonelaje más de once veces superior al de las exportaciones: 3.1 millones y 276 mil toneladas, respectivamente.

/También se

También se presenta en este país el problema del desequilibrio de cargas desde el punto de vista del factor de estiba, pues mientras las importaciones se componen de carga general, maquinarias, artefactos eléctricos y otras mercaderías con un factor de estiba promedio de entre 2.5 a 3 metros cúbicos por tonelada, las exportaciones comprenden cobre y otros metales con un factor de estiba de 0.3 m^3/t. y harina de pescado con 1.7 m^3/t. Por otra parte, los puertos de exportación son numerosos y están diseminados a lo largo de más de 2 400 millas de litoral, mientras las importaciones entran mayoritariamente por Valparaíso. En cuanto a los graneles sólidos, las exportaciones están compuestas primordialmente por mineral de hierro (entre 6 y 8 millones de toneladas anuales), mineral de cobre (unas 500 mil toneladas) y salitre (otro medio millón de toneladas) y las importaciones, por trigo, cuyo volumen varía de un año a otro entre 1 217 000 toneladas (1974) y 703 mil (1977), dependiendo de la producción nacional, la que sufre considerables fluctuaciones; le siguen en volumen los fertilizantes, que alcanzan a unas 500/600 mil toneladas anuales.

Como es dable advertir en el cuadro 4, Colombia: Movimiento marítimo internacional, 1976-1978, este país experimenta también un serio desequilibrio en su comercio exterior, si bien en 1976 la situación estuvo balanceada en el movimiento total: 2.9 millones en las exportaciones y 3.0 millones de toneladas en las importaciones. En la carga general, las exportaciones constituyen la mitad de las importaciones: 732 mil contra 1 440 mil toneladas como promedio del trienio, en tanto que en los graneles sólidos el término medio es de 402 mil y 762 mil, respectivamente. En los graneles líquidos, la carga salida representó en el período una tercera parte de la carga entrada: 327 mil y 937 mil toneladas.

Durante el año 1978, los principales productos a granel de exportación fueron el carbón y el azúcar entre los sólidos y la melaza en los líquidos; en las importaciones, casi todo el granel sólido correspondió a trigo. En la carga general, ocupa un lugar predominante el café, cuyo volumen de exportación es muy variable: 373 mil toneladas en 1976 y 556 mil en 1978, siendo exportado principalmente por Buenaventura; le sigue el banano, que también fluctúa notablemente, pasando de 457 mil toneladas en 1976 a sólo 54 mil en 1978.

/El cuadro

El cuadro 5, Ecuador: Movimiento marítimo internacional, 1976-1978, muestra que la desigualdad en los tráficos de entrada y salida de mercaderías de comercio exterior es más grave que en los demás países examinados. En realidad, el promedio de las exportaciones en el período alcanzó a 9.1 millones de toneladas y el de las importacione apenas a 2.5 millones y si bien el desbalance se debe en gran medida al transporte de graneles líquidos, en los demás tipos de carga se da también un serio desequilibrio. Así, en la carga general el término medio del trienio llegó a 244 mil toneladas de exportación y el cuádruple - 1 051 mil - de importación; en la carga refrigerada, las exportaciones alcanzaron a 1 316 mil toneladas - debido primordialmente al banano - mientras las importaciones apenas sumaron en promedio 41 mil toneladas. A la inversa, los envíos al exterior de graneles sólidos tuvieron, como promedio, un volumen de 62 mil toneladas en tanto que las compras - especialmente de trigo, cemento y fertilizantes - ascendieron a 641 mil toneladas en el trienio. En los graneles líquidos se presenta una situación aún más aguda: la exportación representó 7.5 millones de toneladas métricas, mientras la importación fue de 2.5 millones en promedio.

En el cuadro 6, Perú: Movimiento marítimo internacional, 1976-1977, se puede apreciar que el término medio anual del movimiento total equivale al doble de las exportaciones en relación a las importaciones: 9 056 mil toneladas y 4 594 mil toneladas, respectivamente. En el año 1978, para el cual no hay detalle por grupos de carga, la desproporción fue aún mayor: 10 116 mil y 2 426 mil toneladas, respectivamente. La carga general en el período 1976-1977 se mostró más o menos balanceada, con 737 mil toneladas de exportación y 666 mil de importación, pero los graneles sólidos exportados tuvieron un movimiento seis veces mayor que los importados, con cifras promedio de 7.3 millones y 1.3 millones de toneladas. Inversamente, las importaciones de graneles líquidos ascendieron a 2.3 millones de toneladas en promedio y las exportaciones sólo a 651 mil.

En suma, puede decirse que los cinco países considerados en el presente estudio experimentan el mismo problema de desequilibrio de cargas en su comercio exterior, el que es más pronunciado en determinado tipo de cargas y en especial, en los graneles sólidos.

/Sin embargo,

Sin embargo, si se consideran en conjunto los países andinos, tal desequilibrio desaparece en lo que respecta a carga general, pues en 1977 las exportaciones de Chile, Colombia, Ecuador y Perú sumaron 3 918 mil toneladas métricas y las importaciones, 3 854 mil. Habría que hacer un estudio pormenorizado de la situación para saber si el equilibrio se mantiene en los principales tráficos tomados en conjunto, lo que abriría interesantes posibilidades para el empleo de contenedores en la subregión.

2.2 Inestabilidad de algunos tráficos

Al problema señalado del desequilibrio de cargas se agrega la inestabilidad en algunos tráficos, derivada en muchos casos de la dependencia de mercados externos que los países en desarrollo no están en situación de controlar, y en otros, de las variaciones naturales de la producción nacional.

En el primer caso se inscribe el ejemplo de la exportación de banano desde Ecuador al Japón, que experimentó un brusco descenso a partir de 1973, a raíz de las plantaciones japonesas de dicho producto en las Filipinas, como se comprueba con las siguientes cifras: año 1972, 455 mil toneladas; 1973, 247 mil; 1974, 79 mil; 1975, 29 mil; 1976, 32 mil; 1977, 10 mil y 1978, 20 mil toneladas. Por razones que se desconocen, el mercado de Checoslovaquia también descendió dramáticamente, reduciéndose de 27 mil toneladas en 1973, a la mitad en 1974, a 7 mil en 1975, para repuntar a 16 mil en 1977 y casi desaparecer - 305 toneladas - en 1978. Afortunadamente, Ecuador ha sabido abrir nuevas plazas para su banano - especialmente en Medio Oriente - y duplicar su colocación en otras - como Bélgica, Italia, la URSS y Yugoslavia - de modo que el total de su exportación del producto se ha mantenido en el orden de 1.4 millones de toneladas.

En el segundo ejemplo merece señalarse la importación de trigo a Chile, que ha fluctuado en la siguiente forma en el último quinquenio: 1973, 550 mil toneladas; 1974, 1 217 mil; 1975, 713 mil; 1976, 986 mil y 1977, 703 mil toneladas.

Hay otros factores que influyen en las variaciones del comercio exterior, como las políticas económicas de los propios países. Tal ha acontecido, por ejemplo, con las importaciones de automóviles de los

/países miembros

países miembros del Acuerdo de Cartagena, que han subido desde otros continentes en los últimos años ante la decisión de depender en el futuro de la industria automotriz subregional, y con la apertura amplia del mercado chileno para los vehículos motorizados por la rebaja arancelaria.2/

2.3 Insuficiencia del tonelaje propio a flote

Antes de entrar en materia, corresponde aclarar que las dos más difundidas estadísticas sobre marinas mercantes a nivel mundial difieren entre sí, tanto en lo que respecta al tonelaje como al tipo de buques tomados como base. Así, mientras la más conocida de todas - la del Lloyd's Register of Shipping - se refiere a todos los buques de 100 o más toneladas de registro bruto (TRB), incluyendo barcos pesqueros, buques de abastecimiento (supply ships), buques de investigación, rompehielos, remolcadores y otras naves no dedicadas al transporte de carga o pasajeros (non-trading vessels), las informaciones del Institute of Shipping Economics de Bremen incluyen los buques propiamente mercantes de 300 o más TRB.

En América Latina, el Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMMI), con sede en Buenos Aires, procesa y divulga estadísticas sobre la actividad naviera regional que se relacionan con las naves mercantes de 1 000 o más TRB. En el presente trabajo se ha tomado como referencia las informaciones del IEMMI, tanto por proporcionar todos los datos requeridos sobre dichos buques cuanto porque las naves de ese tamaño son, precisamente, las que se dedican al comercio exterior, que es lo que interesa al tratarse de transporte marítimo internacional.

Con todo, ha habido que considerar también las estadísticas del Lloyd's Register y del Bremen Institute, a fin de poder determinar la relación entre las marinas mercantes regionales y la flota mundial.

En el cuadro 7, América del Sur: Marinas mercantes al 1° de enero de 1979, se detalla por países el número de unidades, el tonelaje de registro bruto y de porte bruto, la capacidad de carga, el potencial de

2/ También incide en las fluctuaciones del volumen de carga, el embarque ocasional de grandes partidas de productos vinculadas con proyectos específicos de cierta envergadura, como el transporte de cañería japonesa para el oleoducto transandino del Perú o de una fábrica completa para procesar pulpa de madera construida en Japón y llevada a flote a Manaus en Brasil durante el año 1979.

/transporte de

transporte de contenedores expresado en TEU (equivalente a unidades de 20 pies) y la edad promedio de la flota de cada uno de los países sudamericanos, considerando las naves de 1 000 o más TRB. Según se puede apreciar en dicho cuadro, la importancia de las marinas mercantes varía considerablemente, situándose lejos Brasil en primer lugar con más de 47% del tonelaje de porte bruto. Los países del área andina ocupan los siguientes lugares, considerados desde el punto de vista de su capacidad de transporte: Chile, el 3°, con 6.8% del TPB, Perú el 4°, con 6.0%; Colombia, el 5°, con 2.8% y Ecuador, el 7°, con 2.0%.

Si se toma el tonelaje de registro bruto total de la marina mercante mundial, que al 1° de julio de 1978 era de 406.0 millones de toneladas, según el Lloyd's Register, se tendría que el porcentaje de las marinas mercantes sudamericanas equivaldría al 2.91%. Pero, si deducimos los buques de menos de 1 000 TRB y los que no hacen servicios de transporte de mercaderías o pasajeros (non-trading vessels), la cifra mundial alcanza sólo a 392.3 millones de TRB y por tanto, la participación sudamericana sube al 3.0%. Al tomar las estadísticas del Bremen Institute, cuyos totales mundiales equivalen a 373.0 millones TRB y 640.6 millones TPB, los porcentajes son de 2.1% para el tonelaje de registro bruto y de 1.9% para el tonelaje de porte bruto (esta última relación no es posible deducirla de las tablas estadísticas del Lloyd's Register).

Si bien el tonelaje de propiedad de armadores sudamericanos ha crecido considerablemente en los últimos diez años, al pasar de 3 581 mil toneladas de registro bruto en 1969 a 7 622 mil en 1979, todavía es insuficiente si se considera el volumen de carga embarcada y desembarcada en los países de América del Sur. Los porcentajes sobre el total mundial, según las últimas cifras disponibles, correspondientes a 1976,3/ alcanzan a 8.2% de la carga embarcada (275.1 millones en 3 355.3 millones de toneladas métricas) y al 3.3% de la carga desembarcada (107.2 millones sobre 3 253.2 millones de toneladas).

3/ Naciones Unidas, Statistical Yearbook 1978, Nueva York, 1979.

/Y si

Y si se mira más atrás, desde 1964 - el primer año en que se cuenta con estadísticas del IEMMI - las marinas mercantes sudamericanas han crecido en 147% mientras que el tonelaje mundial lo ha hecho en 165%, de modo que no ha habido progreso en ese sentido, aunque sí en la modernización y diversificación de la flota regional.

En lo que respecta a tráficos, llama la atención que en los últimos diez años se ha incrementado considerablemente el tonelaje destinado a ultramar, en desmedro del que se dedica al cabotaje. En esta situación ha influido tanto el mayor interés de los países sudamericanos en intervenir en el transporte de su comercio exterior, evidenciado por las disposiciones de protección y fomento adoptadas en este tiempo, como el deterioro del tráfico doméstico, debido en parte al auge del transporte automotor derivado de la construcción de nuevas carreteras, a la falta de apoyo en materia de tarifas de cabotaje, al exceso de papeleo y tramitaciones y quizás principalmente al aumento insostenible de los costos de las faenas portuarias.

Así, mientras el porcentaje de las marinas mercantes sudamericanas dedicadas al servicio de ultramar representaba el 47.5% del TRB el año 1969, al 1º de enero de 1979 significaba el 70.4%, según se muestra en el cuadro 8, América del Sur: Marinas mercantes por tráficos y tipos de buques.

En este mismo cuadro se indica el detalle de la composición de dichas flotas, en que se puede apreciar que los cargueros comunes ocupan el primer lugar, con 16.3% del TRB, seguidos por los graneleros con 14.5%, los mineraleros/petroleros con 11.5% y los petroleros, incluidos los VLCC (Very Large Crude Carriers, o petroleros de más de 200 000 TPB) con 11.9%. En cambio, los cargueros polivalentes - los barcos de uso múltiple, de gran versatilidad pues pueden llevar indistintamente carga fraccionada o unitarizada, que tienen espacios frigoríficos y en algunos casos, estanque para carga líquida - representan sólo el 7.5%, los cargueros rápidos - de más de 20 nudos - el 7.4% y los frigoríficos apenas el 1.3%.

Por otra parte, nótese que entre todo el elenco latinoamericano sólo había al 1º de enero de 1979 dos barcos de autotransbordo (Roll-on/Roll-off o Ro-Ro), pertenecientes a Venezuela, y ningún buque portacontenedores

/celular ni

celular ni ninguna nave portabarcazas (tipo LASH o Lighter-Aboard-Ship). Sin embargo, en el curso del año 1979 se han incorporado tres buques de autotransbordo a la Marina Mercante Argentina.4/

Si se compara la composición de la flota sudamericana al 1° de enero de 1979 con la distribución del tonelaje mundial, se verá que difieren grandemente en los porcentajes de cada tipo de nave, según se resumen a continuación:

Naves de América del Sur	% s/TRB	Naves del mundo a/	% s/TRB
Cargueros comunes, cargueros rápidos, cargueros polivalentes y frigoríficos	32.5%	General cargo: single deck and multi-deck vessels	19.2%
Graneleros	14.5%	Ore & Bulk Carriers	19.7%
Mineraleros/petroleros	11.5%	Bulk/Oil Carriers (incl. O/O)	6.6%
Petroleros y super-petroleros (Very Large Crude Carriers o VLCC)	11.9%	Oil tankers, Liquified gas carriers, Chemical tankers & miscellaneous tankers	45.2%
Buques de autotransbordo (Ro-Ro)	0.1%	Vehicle carriers	0.3%
		Container ships (fully cellular) & Lighter carriers	2.3%
Costeros y fluviales	29.5%	Passenger/Cargo ships	0.4%
		Ferries & Passenger vessels	1.7%
		Non-trading vessels	4.6%
	100.0%		100.0%

Fuente: Para América Latina, cuadro 7, basado en informaciones del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, Anuario 1979; para el mundo, Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 1978.

a/ Incluye las naves de los mismos países sudamericanos considerados por el IEMMI y que aparecen en el cuadro 7 del presente documento, menos Bolivia.

4/ Los Ro-Ro "Dorli" y "Siboney" de Ferrylíneas Argentinas, el primero en servicio entre Buenos Aires y Santos y el segundo, entre Buenos Aires y Río de Janeiro (Informativo ALAMAR, números 223 y 224, de octubre/noviembre de 1979), y el Ro-Ro "Tackler Dosinia", de ELMA, con capacidad para 378 TEU, que está atendiendo el tráfico unitarizado entre Argentina e Italia. (Fairplay International, de 22 de noviembre de 1979.)

/Se advierte,

Se advierte, pues, que mientras en América del Sur prevalecen los buques de carga general, en el mundo en general tienen primacía los barcos tanques y que los graneleros están en mayor proporción en la región que lo que generalmente se cree, situación que tiende aún a mejorar, a juzgar por la incorporación de nuevas naves de este tipo en el curso de 1979.

La insuficiencia de las marinas mercantes sudamericanas para atender sus propias necesidades se hace evidente cuando se analiza la participación de las naves nacionales en su comercio exterior. Se ha preparado una serie de cuadros que reflejan la situación en los cinco países considerados en el presente estudio, la que es similar entre los países del área andina entre sí pero difiere de la que se presenta en Brasil, cuya política naviera decidida y cuya potencialidad marítima le permiten defender mejor sus intereses en el comercio exterior.

En el cuadro 9, Brasil: Participación de la marina mercante nacional en su comercio exterior, 1977, se muestra - en síntesis - que las exportaciones efectuadas por los armadores nacionales fueron de 5.9 millones de toneladas en buques propios y de 7.1 millones en barcos arrendados por tiempo, con un porcentaje total sobre la exportación global de 17.0%, en tanto que las exportaciones de graneles sólidos representaron el 15.9% de su grupo. En las importaciones, ocurrió otro tanto, ya que Brasil transportó en naves propias 10.3 millones de toneladas y 47.6 millones en naves arrendadas, con una proporción de 75.8% del total, mientras que en los graneles sólidos las cifras fueron de 1.9 millones y 9.5 millones con 70.3% de porcentaje de su grupo. En el total del comercio exterior del Brasil, que llegó a 139.2 millones de toneladas, la Marina Mercante Nacional transportó 16.2 millones en buques propios y 54.7 millones en barcos arrendados, con un porcentaje entre ambos de 50.9%, correspondiendo, en cambio, solamente 27.4% al rubro graneles sólidos.

Los cuadros 10 al 13 dan a conocer la situación existente en Chile, Colombia, Ecuador y Perú, en cuanto al tráfico por grupos de carga y la proporción del movimiento que ha correspondido a las flotas nacionales, cuyas cifras más significativas se indican a continuación. En el caso de Chile, de un total de exportaciones de 12.2 millones de toneladas, un 17.6%

/se hizo

se hizo en naves nacionales, incluyendo el 8.6% en buques arrendados; en los graneles sólidos, la proporción en naves propias fue de 5.0% y en naves arrendadas, de 6.4%; en la importación, que ascendió en total a 5.5 millones de toneladas, se transportó el 47.3% bajo bandera nacional - gracias a la aplicación de las disposiciones legales sobre reserva de carga - incluyendo un 19.7% en buques arrendados; en los graneles sólidos, los buques propios acarrearon el 12.1% del grupo y los arrendados, el 44.0%. El comercio exterior total se realizó en buques nacionales en 26.9% - considerando como tales el 12.1% de barcos arrendados - mientras los graneles sólidos se transportaron en 6.0% en naves propias y en 11.7% en naves arrendadas, es decir, un 17.7% por parte de armadores chilenos.

Las cifras de Colombia indican que las exportaciones totales sumaron 524 mil toneladas, de las cuales el 42.0% se hicieron bajo bandera nacional (no se especifica la parte que correspondió a buques arrendados); el transporte de graneles sólidos se efectuó en 23.8% en naves colombianas; las importaciones alcanzaron a 3.7 millones de toneladas, habiendo sido hechas en 59.6% en naves propias, debido, también, a la legislación proteccionista de la Marina Mercante Nacional; de todos modos, los graneles líquidos representaron solamente 23.8% en buques propios. En el total del comercio exterior, que sumó 4.3 millones de toneladas, la participación nacional alcanzó al 57.4% y en el transporte de graneles sólidos, a 23.2%.

En cuanto a Ecuador, las exportaciones llegaron a 8.5 millones de toneladas, de las cuales apenas el 10.7% se movió bajo bandera propia (no se tienen informaciones sobre la carga transportada por buques arrendados por empresas navieras ecuatorianas), la que no intervino en el transporte de graneles sólidos ni en las exportaciones ni en las importaciones. Las importaciones ecuatorianas, que sumaron 3.0 millones de toneladas, fueron hechas en un 3.8% por buques nacionales y el total del comercio exterior, en un 8.9%.

En cuanto al Perú, la exportación alcanzó a 9.9 millones de toneladas en 1977, el 14.4% de las cuales se realizó en naves peruanas, el mismo porcentaje en que se movió la carga a granel sólida, incluyendo un 3.1% en barcos arrendados; en la importación, que sumó 5.0 millones de toneladas,

/la intervención

la intervención de la bandera peruana llegó al 48.0%, dentro del cual un 24.7% correspondió a naves arrendadas, mientras que los graneles sólidos fueron transportados en 60.9% bajo pabellón propio y en un 6.0% por barcos arrendados. El total del comercio exterior peruano, que alcanzó a 14.8 millones de toneladas, se efectuó en un 25.6% por buques propios y arrendados, y los graneles sólidos se transportaron en 22.0% por empresas navieras nacionales.

En el cuadro 14, Area Andina: Participación de las marinas mercantes nacionales en su comercio exterior, 1977, se ha hecho un resumen de las cifras indicadas en los cuadros anteriores para Chile, Colombia, Ecuador y Perú, las que se consideran reveladoras por la magnitud del problema que representa la dependencia de las flotas extranjeras para los países de la subregión. En síntesis, de un total de 31.1 millones de toneladas de exportación, apenas el 15.1% utilizaron naves administradas por empresas de navegación nacionales (propias y arrendadas), porcentaje que en el caso de los graneles sólidos - el principal rubro de ese tráfico - bajó al 12.9%; en la importación, que fue de 17.3 millones de toneladas, la participación de las empresas nacionales alcanzó al 42.4% del total, siendo de 41.8% en los graneles sólidos; las cifras para el comercio exterior total de los cuatro países representaron el 24.9% del total y el 19.0% de los graneles sólidos.

2.4 Tendencia alcista de los fletes de Conferencia

Los países latinoamericanos han expresado reiteradamente en diversos foros internacionales, su preocupación por el alza constante de los fletes de buques de línea regular - asociados a las Conferencias marítimas que regulan los tráficos - así como por las desfavorables consecuencias de la estructura de los fletes y en especial por la práctica de promediar las tarifas por grupos de puertos, no sólo de un mismo país sino de una región.

Si bien las Conferencias marítimas, a través de más de un siglo de existencia, han probado que ofrecen servicios regulares a iguales tarifas y condiciones de embarque para todos los usuarios (con excepción de los descuentos a sus clientes habituales), lo cierto es que ejercen un poder sin contrapeso, que son difíciles de controlar y que aumentan los fletes

/o imponen

o imponen recargos sin consultar a los Gobiernos ni a los usuarios y no siempre dichos aumentos o recargos tienen plena justificación. De ahí que, a raíz de las críticas de los países en desarrollo, se haya tomado acción internacional al acordarse en la UNCTAD en 1974 el Convenio sobre un Código de Conducta de las Conferencias marítimas, aun cuando éste aún no entra en vigor.

Es cierto que la mayoría de los componentes de los costos del transporte marítimo escapan al control de los armadores, en particular aquellos que se originan en los puertos pero habría forma de conocerlos y poder controlarlos, como sería la aplicación del sistema de tarifas tripartitas propiciado por la CEPAL,5/ que se basa en la descomposición porcentual de los costos del viaje marítimo en los costos en el puerto de embarque, los costos de navegación y los costos en el puerto de destino de la carga.

El sistema de tarifas tripartitas permitiría fortalecer la capacidad negociadora de los usuarios y evitaría la aplicación de alzas o de recargos injustificados, puesto que sería posible conocer la incidencia de los aumentos de costos sobre cada uno de los factores principales que los agrupan (en el puerto de embarque, en el trayecto marítimo y en el puerto de desembarque), a la vez que pondría en evidencia la enorme proporción que los gastos y costos portuarios tienen en la formación de la tarifa. En realidad, la incidencia de los costos portuarios en América Latina responde por más del 60% del flete de los buques de línea.

Otra medida que correspondería adoptar para controlar las alzas de las tarifas de Conferencia, sería la organización de los usuarios a través de los consejos o comités, como ha sido recomendado insistentemente por los más altos organismos internacionales. Hasta ahora, son muy pocos los Consejos de usuarios que hacen una acción efectiva en la región, entre los cuales merece citarse el Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte (CUTMA), el cual no solamente cumple una activa labor nacional sino que recientemente, en octubre de 1979, ha servido de anfitrión para formar la Confederación de Consejos Latinoamericanos de Usuarios del Transporte Internacional.

5/ Véase el documento El establecimiento de un sistema de tarifas tripartitas para las conferencias de líneas marítimas regulares (E/CEPAL/L.151, 5 de julio de 1977).

/Por otra

Por otra parte, cabría llevar a la práctica la formación de unidades técnicas de registro y análisis de fletes - como lo han establecido con éxito Brasil y México, a través de la Superintendencia Nacional de Marina Mercante (SUNAMAM) y de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos (CONAFLEMAR), respectivamente - a fin de estudiar las condiciones y tendencias de las tarifas y poder aplicar las medidas de control adecuadas en defensa de los intereses generales del país.

En el Anexo I, América del Sur: Cambios de fletes y recargos de Conferencias marítimas durante los años 1976, 1977, 1978 y principios de 1979, se han compilado - extractados de los documentos de la UNCTAD que se indican - los aumentos de fletes y los recargos anunciados por las principales conferencias marítimas que cubren los tráficos sudamericanos, con especial mención de los países considerados en el presente estudio.

De la simple lectura de dicho anexo se desprende que continúa la tendencia alcista de los fletes de buques de línea regulares, la que es más aguda y más frecuente en las dos conferencias que tienen mayor movimiento en la región por el número de empresas navieras que las componen y por los puertos que sirven: la Association of West India Transatlantic Steamship Lines (WITASS) y la European South Pacific & Magellan Conference (ESPM). Según se puede apreciar en el anexo de referencia, hubo en el año 1976, 4 aumentos generales de fletes y 29 recargos por factor de ajuste monetario, FAM (25), por aumento de precio de combustible (2) y por manipulación (2), aunque se produjeron varias rebajas por concepto de FAM. El año 1977 los aumentos generales fueron 12 y los recargos 44, de los cuales 17 correspondieron a FAM y la mayoría del resto a combustible, siendo unos pocos por manipulación y por "Recargos portuarios adicionales" (sin especificación de causa). Durante el año 1978, hubo 11 alzas generales de fletes y 44 recargos por diversos conceptos, especialmente por ajuste monetario,

/aunque varias

aunque varias veces se rebajó el FAM en el curso del año.6/ Como el reajuste por concepto monetario está relacionado con la inflación mundial y con las fluctuaciones del valor del dólar, el FAM para el sector Hamburgo-Burdeos, en el caso de la WITASS, al 1° de enero de 1976 era del 4% y bajó en marzo al 3%, llegando a fines de ese año al 6%, en diciembre de 1977 al 10% y en diciembre de 1978 al 22%, habiendo alcanzado su máximo de 30% en noviembre del mismo año. En la otra conferencia importante - la ESPM - el FAM para dicho sector fluctuó entre el 16% en enero de 1976 y el 29% en noviembre de ese año, llegando al 27% en diciembre de 1977 y al 41% en noviembre de 1978 para terminar en 38% en diciembre del mismo año.

2.5 Congestión y demoras portuarias

La alta incidencia que los costos portuarios, incluyendo en ellos no sólo los gastos propiamente tales sino el tiempo de estada y de estadía de las naves, tienen sobre las operaciones navieras, ha motivado una seria preocupación de las autoridades públicas, de los armadores y de los usuarios, tanto en las naciones industrializadas como en los países en desarrollo.

Lógicamente, la región sudamericana no podía ser una excepción a un estado de cosas de nivel universal. La reacción se ha evidenciado en estudios, planes y obras de inversión para ampliar las instalaciones portuarias y mejorar su equipamiento, los que han demandado ingentes recursos en la última década.

Pero, habrá que reconocer que se presentan dos clases de problemas en los puertos: de orden físico o material y de orden institucional.

6/ Aparte de los aumentos de tarifas y los recargos señalados por la UNCTAD, se han producido otros que afectan a los fletes latinoamericanos, especialmente por concepto de congestión portuaria a los puertos colombianos; a partir de agosto de 1979, la WITASS implantó un recargo de US$ 4.00 a la exportación y de entre US$ 7.00 y US$ 9.50 a la importación, e iguales recargos por importación y exportación fueron impuestos por la Conferencia España/Caribe/Centroamérica (CONECCA) y la Conférence Centre Amerique (CONCA), mientras la East Coast Colombia Conference estableció US$ 6.00 de surcharge para carga de salida y entrada en Cartagena y US$ 5.00 para importación en Barranquilla y Santa Marta. (Información de Carga Internacional, órgano técnico informativo del CUTMA, Bogotá, julio-agosto de 1979.)

/Entre los

Entre los primeros, cabe destacar la escasez de sitios de atraque; la poca profundidad de los mismos o su embancamiento periódico; carencia de suficiente equipo adecuado para la movilización de la carga; la falta de espacio para patios de maniobra o de depósito de contenedores. Los problemas de orden material requieren de tiempo y de la disponibilidad de recursos, dentro de las prioridades que se asignen a las inversiones estatales, para solucionarlos. Se recuerda que en América Latina los puertos son entidades de servicio público, en la mayoría de los casos, de modo que requieren de dineros fiscales para abordar sus inversiones en instalaciones y equipos. En buena medida, las autoridades portuarias están enfrentando el desafío que significa el mejoramiento y la ampliación de sus terminales, ya que hay numerosas obras en ejecución, aparte de las realizadas en los últimos años, y otras tantas en la fase de proyecto y aún en la de construcción En Brasil, por ejemplo, se está construyendo un nuevo terminal para cargar soja y trigo en Río Grande do Sul, a un costo de 150 millones de dólares; el terminal trivalente de Praia de Mole, para descarga de carbón y petróleo y embarque de material siderúrgico; y el complejo portuario de Sepetiba, que será capaz de descargar 8.6 millones de toneladas anuales de carbón y de exportar un millón de toneladas de mineral de hierro. En Chile, se encuentra en construcción el terminal de contenedores del puerto de Valparaíso, así como las rampas de hormigón para la atención de los buques de autotransbordo (Ro-Ro) en Puerto Montt, Quellón y Puerto Chacabuco. A la vez, se están construyendo dos nuevos sitios de atraque en San Antonio, que aumentará su capacidad en 800 mil toneladas anuales y se han adquirido varias grúas para mejorar la atención a las naves en Antofagasta y otros puertos. Ecuador está ampliando notablemente el Puerto Nuevo de Guayaquil para dotarlo de instalaciones modernas y adaptarlo al tráfico de contenedores, lo mismo que Puerto Bolívar y se está trabajando en la segunda etapa del terminal petrolero de Esmeraldas, consistente en una isla artificial con dos muelles que permitirán recibir buques de hasta 50 000 TPB. En Perú se encuentra en marcha un plan portuario que beneficiará a los puertos de Callao, Matarani, General San Martín y Talara, así como a los puertos fluviales de Iquitos y Pucallpa.

/Entre el

Entre el segundo tipo de problemas portuarios, el que se refiere a los aspectos institucionales, se encuentran la legislación obsoleta e inadecuada para el tratamiento de la carga unitarizada, la falta de disposiciones que permitan agilizar el despacho de mercaderías en contenedores, la desarmonía en los horarios entre los diferentes sectores de trabajadores (portuarios, estibadores, aduaneros, de control fitosanitario, etc.), el exceso de papeleo y de tramitaciones que entorpece y encarece la operación portuaria y el desaduanamiento de las mercancías y por último, los problemas gremiales (ineficiencia, paros, huelgas, etc.).

A esta situación se agrega, en algunos puertos de la región, prácticas obsoletas para la recepción de las naves, falta de agilidad administrativa para adoptar oportunamente las providencias que demandan situaciones de emergencia, inflexibilidad operativa resultante de un exceso de centralización en la administración nacional de los puertos y - en ciertos casos determinados desorganización, indisciplina laboral y aun robos y hurtos en los recintos portuarios. Otro factor que afecta a varios puertos es el nivel de las tarifas portuarias, fijadas con criterio mercantilista sin considerar que el puerto es una estación de transferencia de carga al servicio de las naves y de las mercancías.

Si se pasa revista a las ediciones semanales del Informativo ALAMAR, órgano oficial de la Asociación Latinoamericana de Armadores, se pueden recoger las críticas constantes de los sectores empresariales de la navegación, del comercio y de la industria por los graves problemas que presentan los puertos. Concretamente, las opiniones adversas provienen en Brasil del Presidente del Centro Nacional de Navegación Transatlántica, Fernando S. de Gama Frota, quien ha manifestado que "los gastos portuarios pesan mucho más en el costo de la exportación que el transporte marítimo propiamente tal" y ha criticado la burocracia portuaria, no tanto por depender de PORTOBRAS sino por la intervención promiscua de varios ministerios; de la Asociación de Exportadores Brasileños, que presentó un documento al Presidente del Puerto de Río de Janeiro en que propicia la privatización de los puertos y, en subsidio, la creación de un Consejo Director de usuarios, importadores y exportadores, armadores de ultramar

/y de

y de cabotaje y despachantes aduaneros, con poderes de decisión; y del Presidente de la Asociación de Armadores Brasileños de Ultramar, José Carlos Fragoso Pires, quien criticó la actuación de PORTOBRAS como propietaria y administradora de terminales portuarios.7/

En Chile, tanto la Cámara Marítima de Chile - que representa a los armadores nacionales y extranjeros en la atención de todas las actividades portuarias y de las marítimas que se desarrollan en tierra - como la Corporación de la Madera (CORMA) se han referido reiteradamente a los problemas de la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) y especialmente a la falta de agilización de las faenas de carga y descarga, a la necesidad de implantar el sistema de turnos en los puertos de San Vicente y Talcahuano y a lo que la Cámara Marítima califica de "descoordinación entre los distintos sectores que concurren a las faenas, que trae como consecuencia un desaprovechamiento de los recursos", sosteniendo que "el actual sistema portuario ha hecho crisis y urge reemplazarlo por un modelo eficiente, competitivo y económico".8/

En Colombia, la Asociación Nacional de Industriales (ANDI) ha denunciado que la proliferación de reglamentos aduaneros, la existencia de criterios encontrados en cuanto a la aplicación de los mismos, la insuficiencia de personal y las exigencias documentarias, son problemas graves que afectan a los puertos colombianos.9/ La Confederación Colombiana de Cámaras de Comercio (CONFECAMARAS), por su parte, ha puntualizado que "existe anarquía en los terminales marítimos del país, falta de dirección superior, baja productividad (cosa que ha costado a Colombia ser la nación más castigada por las Conferencias con recargos sobre los fletes), todo esto contando con la suficiente infraestructura física para realizar operaciones en relación a la demanda actual y por un tiempo más". "Cabe agregar la falta de equipos modernos, agravada por el descuido de COLPUERTOS para asegurar el mantenimiento. Así, por ejemplo, Buenaventura necesita unas 130 grúas-horquilla

7/ Informativo ALAMAR, números 204, 4-10 junio 1979; 226, 5-11 noviembre 1979 y 227, 12-18 noviembre 1979.

8/ Informativo ALAMAR, números 202, de 21-24 mayo 1979; 205, 11-17 junio 1979 y 222, 8-14 octubre 1979.

9/ Informativo ALAMAR, número 188, 12-18 febrero 1979.

/para trabajar

para trabajar satisfactoriamente, pero el puerto ha tenido que subsistir durante largos períodos con sólo 50 en condiciones de operación."10/ Durante la IX Asamblea Ordinaria del Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte (Bogotá, octubre de 1979), el Director Ejecutivo del CUTMA formuló severas críticas a la situación portuaria y aduanera del país, las que fueron reconocidas por el titular de la Dirección de Marina Mercante (DIMAR). En cuanto a la congestión portuaria, si bien ha mejorado en los últimos tiempos, todavía se dan casos como el señalado por el Boletín semanal de The Baltic and International Maritime Conference sobre las condiciones recientes en puertos colombianos.11/

Por cierto que ayudaría a la solución de los problemas portuarios de orden institucional, la adopción de medidas sobre facilitación del transporte y del comercio que han venido propiciando los organismos internacionales - en especial, la UNCTAD, la OEA y la CEPAL - como la creación de comités de facilitación, de consejos de usuarios del transporte internacional y de consejos administrativos de los puertos. En todas estas entidades de interacción deberían tener participación activa todos los sectores interesados en la eficiencia del transporte marítimo. Pero, más que nada, hace falta una campaña a nivel regional tendiente a lograr un cambio de mentalidad en las autoridades gubernamentales, portuarias, aduaneras, marítimas y administrativas, en el sentido de una mejor comprensión acerca del rol fundamental que juegan los puertos en la economía nacional y de la incidencia que las demoras en las faenas de carga y descarga de mercancías tienen sobre los costos del transporte marítimo y a la larga, sobre el nivel de los fletes, sobre el costo de vida de los habitantes y sobre la posibilidad de colocar determinados productos en los mercados internacionales.

10/ Informativo ALAMAR, Nº 219, 17-23 septiembre 1979.

11/ Al 13 noviembre: "Santa Marta - 1 buque al ancla; buques de línea de importación/exportación, 1 día de demora; barcos graneleros, 20 días. Barranquilla - 6 buques al ancla; buques de línea de importación/exportación, 7 días de demora; graneleros, 9 días de demora. Cartagena - 4 barcos al ancla; buques de línea de importación/exportación y graneleros, 5 días de demora. Buenaventura - 10 buques al ancla; buques de línea de importación, 6 días de demora; de exportación, 2 días de demora y graneleros, 15 días de demora". BIMCO Weekly Circular Nº 46, Copenhague, 14 noviembre 1979.

/2.6 Exceso

2.6 Exceso de papeleo y tramitaciones

Otro de los campos de acción que preocupa a los organismos internacionales y en especial, a la CEPAL, la OEA, la ALALC y la IMCO, en materia de transporte marítimo, es el relacionado con las excesivas exigencias administrativas que se imponen a los buques y a sus cargas.

En lo que atañe a documentación naviera, los requerimientos contribuyen a elevar innecesariamente los costos de las empresas navieras y a demorar el despacho 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 varias exigencias es el hecho que las autoridades de los aeropuertos requieren mucho menos documentos para la recepción de las aeronaves y de las mercancías transportadas por aire, a pesar de que las funciones que ejercen son prácticamente 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.

La acción de la Organización de los Estados Americanos en esta materia se viene desarrollando desde la primera reunión de la Conferencia Portuaria Interamericana (San José, Costa Rica, 1956) y culminó con la adopción del Convenio Interamericano para facilitar el transporte acuático internacional, más conocido como Convenio de Mar del Plata, negociado y suscrito en esta ciudad argentina durante la Segunda Conferencia Portuaria Interamericana (junio de 1963), y de su Anexo, aprobado en la Primera Conferencia Especial Interamericana de Puertos (Washington, D.C., abril de 1966).

Sobre la base de las normas y métodos recomendados en el Anexo al Convenio de Mar del Plata, la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, después de un estudio detenido en todos sus foros atinentes, aprobó en el Noveno Período de Sesiones Ordinarias de la Conferencia de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo (Caracas, 11 de diciembre de 1969), la Resolución 254 (IX) que adoptó la documentación básica uniforme para la recepción y despacho de buques mercantes.

/La Resolución

La Resolución 254 (IX) de ALALC establece los documentos exigibles, su contenido y formato, su tamaño y el número de copias que se podrá requerir como máximo. Se trató de conciliar en lo posible dichos formularios con los adoptados en 1967 por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO), pero no se logró del todo porque era indispensable tomar en cuenta las necesidades y modalidades de los países latinoamericanos y porque se estimó procedente introducirles ciertas modificaciones que mejoraran su estructura.

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, por decreto supremo 77, de 11 de febrero de 1971; en Argentina, por modificación al Digesto Marítimo y Fluvial de 1972; en el Perú, por decreto supremo 36-72-TC, de 22 de diciembre de 1972, y en el Ecuador, por decreto 167, de 12 de febrero de 1974. En Colombia, aunque no se ha dictado una reglamentación al respecto, se emplean en general los formularios modelo establecidos por la Resolución 254 (IX) pero siguen exigiéndose documentos adicionales. En Brasil, por decreto legislativo 73 de 1977, publicado en el Diário do 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 también se requiere presentar documentación suplementaria.

Entre las exigencias injustificadas que aquejan al transporte marítimo, tal vez una de las más gravosas por las molestias, demoras y recargos en los costos que impone, es la que se refiere a la intervención consular en el despacho de los buques y de las mercancías de importación.

Las Naciones Unidas se han interesado en el problema, y específicamente han adoptado recomendaciones para resolverlo, a través de los organismos especializados pertinentes, entre los que merecen señalarse el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT), la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO). Otro tanto han hecho la OEA, el Consejo de Cooperación Aduanera

/y la

y la ALALC. También han participado activamente en esta tarea de facilitación los organismos privados más importantes del comercio y de la navegación, como la Cámara de Comercio Internacional, la Cámara Internacional de la Navegación Marítima (ICS), la Conferencia Marítima del Báltico e Internacional (BIMCO) y la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR).

Esta campaña internacional ha dado ya sus frutos en cuanto a la supresión de formalidades relativas al comercio y al transporte aéreo, pero queda aún mucho por hacer en materia de intervención consular en los actos de transporte marítimo, sobre todo en los países en desarrollo. En efecto, todas las naciones industrializadas han eliminado totalmente las exigencias consulares, tanto en los actos de comercio como en los de transporte, pero en América Latina subsisten requerimientos de visación consular que podrían suprimirse sin perjuicio alguno y con evidentes beneficios para las naves, para el personal naviero y para los cónsules.

A fin de incentivar la simplificación de la documentación naviera y de promover la supresión de la intervención consular en los actos de comercio y de transporte, la CEPAL - en colaboración con la Organización de los Estados Americanos, a través del Programa de Transporte OEA/CEPAL - ha acometido la tarea de preparar y publicar el Manual de documentación naviera para los puertos de América Latina. La primera parte del Manual, publicada en abril de 1979 (doc. E/CEPAL/1060), contiene informaciones relativas a los puertos sudamericanos de Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela y a los centroamericanos de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua. En la segunda etapa, que se espera realizar en enero de 1980, se agregarán los datos referentes a los demás puertos de América del Sur, para continuar posteriormente con los de México, Panamá y el Caribe. Se ha convenido con ALAMAR que se encargue de mantener actualizado el Manual y ésta se ha comprometido a editar y distribuir oportunamente los suplementos y correcciones que sea menester preparar en el futuro.

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

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. Finalmente, 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 impulsarlos a eliminar dichas tramitaciones.

2.7 Gravámenes sobre los fletes

Casi todos los países de América Latina han establecido gravámenes sobre los fletes marítimos, contrariamente a lo que sucede en las naciones industrializadas, en ninguna de las cuales el transporte por agua está afecto a impuestos directos o indirectos.12/

Dichos gravámenes se podrían clasificar en tres categorías, según su destino:

a) Tributos destinados a formar fondos de promoción de las respectivas marinas mercantes nacionales, como en el caso de Argentina, Brasil y Perú;

b) Contribuciones al financiamiento de institutos de previsión de hombres de mar, como las vigentes en Brasil, Chile y Uruguay; y

c) Impuestos dirigidos simplemente a entonar las arcas fiscales, como en Ecuador y Paraguay.

Bolivia, Colombia y Venezuela no aplican gravámenes sobre los fletes marítimos.

El monto de los citados tributos difiere considerablemente entre un tipo y otro, así como de país a país.

En general, el porcentaje sobre el valor de los fletes asume mayor importancia cuando se trata de gravámenes que constituyen fondos de fomento de la marina mercante, siendo de 2% sobre los fletes de exportación y de 12%

12/ ALALC: Tributación al transporte marítimo (ALALC/CAT/VII/dt 1, 23 de junio 1972).

/sobre los

sobre los de importación en Argentina; de 20% sobre los fletes de importación y de cabotaje marítimo, fluvial y lacustre en el Brasil y de 4% sobre los de importación y exportación en el Perú.

Cuando el gravamen se destina a financiamiento extraordinario de entes previsionales es del 8% sobre el valor de los pasajes en el caso de Brasil y de 3% sobre los fletes y pasajes marítimos de comercio exterior (con algunas excepciones) en Chile, mientras que en el Uruguay corresponde al medio por ciento del valor cif de todas las mercancías importadas en barcos de bandera extranjera.

Los impuestos al transporte por agua que no tienen destino específico equivalen al 4% sobre los fletes de exportación en el Ecuador y al 5 por mil sobre los fletes de comercio exterior en el Paraguay.

Puede apreciarse pues, que en varios tráficos los fletes están sujetos a un doble recargo al sumarse el tributo de exportación del país de embarque al de importación que le aplica el país de destino de la carga. En algunos casos, la incidencia es realmente importante, ya que sube al 22% del flete entre Argentina y Brasil, al 23% entre Chile y Brasil y al 24% entre Ecuador y Brasil y entre Perú y Brasil.

Además de estos gravámenes a los fletes marítimos, tres países sudamericanos - Brasil, Chile y Uruguay - aplican impuestos o contribuciones sobre las operaciones portuarias. Pero, mientras en Brasil y Uruguay se trata de contribuciones destinadas a financiar el mejoramiento o la administración de los puertos, en Chile constituye un simple impuesto de recaudación fiscal (excepto a las exportaciones).

El monto de estas gabelas llega a ser exorbitante, como en el caso del Brasil, ya que alcanza al 2% del valor cif de las mercaderías transportadas por agua en las importaciones. Esta tasa de mejoramiento de puertos tiene una alta incidencia en mercaderías de gran valor específico, a tal punto que obliga a desviar carga valiosa de importación del transporte

/marítimo al

marítimo al terrestre, como sucede con el cobre de Chile.13/ Otro tanto ocurre con los proventos portuarios del Uruguay, que equivalen al 12% sobre el valor cif de las mercaderías importadas por vía marítima, incidencia que muchas veces resulta mayor que el valor del flete e impulsa a cambiar de medio de transporte.

13/ El costo directo de transporte de una tonelada de cobre desde Rancagua a São Paulo, por vía marítima, es de US$ 149.66, mientras el del transporte terrestre fluctúa entre US$ 116.50 y US$ 170.00 según las rutas que se sigan, pero en el tramo marítimo se incluyen US$ 10.63 por gravamen a favor del Fondo de la Marina Mercante de Brasil (20% sobre el flete de importación) y US$ 44.86 por tasa de mejoramiento portuario de Brasil (3% sobre el valor cif, en ese momento, a US$ 1 495.00 la tonelada); es decir, deducidos los impuestos, el transporte marítimo resulta costando solamente US$ 94.17, esto es, más barato que cualquier otro medio. Robert T. Brown, El futuro de los ferrocarriles internacionales de Sudamérica. Un enfoque histórico. (Cuadro 1, Algunas opciones de transporte de cobre desde Rancagua a São Paulo. Estructura de costos del ETM y tiempos de transporte, pág. 42.)

/3. Nuevas

3. Nuevas tecnologías en el transporte marítimo

3.1 Tendencia al empleo de contenedores

En el capítulo 2.3, Insuficiencia del tonelaje propio a flote, se hizo referencia a la composición de las marinas mercantes de América del Sur (cuadro 8), y se señaló que no existía al 1° de enero de 1979 ningún buque portacontenedores celular ni ninguna nave portabarcazas o portagabarras (tipo LASH) y apenas dos barcos de autotransbordo (Ro-Ro). En cuanto a los buques polivalentes o de uso múltiple, que son las otras naves consideradas como formando parte de la nueva tecnología en transporte marítimo, su porcentaje representa a la misma fecha sólo el 7.5% del tonelaje de porte bruto de la flota sudamericana.

En los cuadros 15 a 21 se detallan las marinas mercantes del Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, así como el conjunto del Area Andina, desde el punto de vista de los tráficos que atienden, con indicación de las unidades, tonelaje de registro bruto, tonelaje de porte bruto, capacidad de carga, TEU y edad promedio, que se dedican al servicio de ultramar en detalle, y del total para los tráficos costero y fluvial y lacustre.

Del examen de dichos cuadros resulta que la flota brasilera por sí sola equivale a dos y media veces la capacidad de las marinas mercantes andinas en conjunto, ya que cuenta con 5 665 mil TPB contra 2 104 mil TPB y que el otro factor de importancia para medir la categoría de una flota - la edad - también guarda una relación parecida en favor de Brasil, ya que la proporción es de 5.6 años y de 9.6 años como promedio.

En lo que se refiere a la composición por tipo de buques, los cargueros polivalentes equivalen al 5.8% de la marina brasilera y al 7.5% de las flotas andinas, aunque llama la atención que solamente Chile figura con buques de este tipo en el Pacífico de Sudamérica (10 cargueros de uso múltiple con 158 mil TPB o un 19.5% del total nacional), lo cual se debería a falta de informaicón sobre la verdadera categoría de los cargueros de otras nacionalidades, pues se tiene entendido que la Flota Mercante Grancolombiana cuenta con varias naves de uso múltiple.

/Según una

Según una encuesta realizada en mayo de 1979 por el Programa de Transporte OEA-CEPAL, la tendencia al empleo de unitarización de carga es generalizada, creciente y en ciertos casos, espectacular, comparada con las informaciones recogidas para un estudio similar preparado para la ALALC en 1970.14/ Como se puede apreciar en el cuadro 22, Tráfico de contenedores en los principales puertos, 1969-1978, que muestra el movimiento en una veintena de puertos, diez de los once considerados en los dos períodos han aumentado su volumen de carga unitarizada y sólo uno - Cartagena - lo ha diminuído, levemente. Entre los aumentos más espectaculares, merecen citarse los de Buenos Aires, de 3 mil a 335 mil toneladas; Santos, de 13 mil a 507 mil; Río de Janeiro, de menos de 3 mil a 116 mil; Valparaíso, de 6 mil a 78 mil; Guayaquil, de 23 mil a 64 mil y Callao, de 15 mil a 52 mil.

Sin embargo, del análisis del tráfico indicado se desprende, como aspecto negativo, el desequilibrio de cargas contenerizadas y en consecuencia, el alto número de contenedores vacíos embarcados y desembarcados.

En efecto, solamente unos pocos puertos aparecen con su movimiento balanceado: Río de Janeiro, Buenaventura, Cartagena y Callao. En cambio, la mayoría acusa un tremendo desnivel en los embarques y desembarques de contenedores. Contrariamente a la creencia general, hay varios casos en que el tonelaje embarcado de carga unitarizada es superior al desembarcado: Buenos Aires, 156 mil/148 mil toneladas; Salvador (Bahía), 34 mil/9 mil; Río Grande, 29 mil/9 mil; São Sebastiao, 30 mil/426 toneladas. En otros puertos, se da la situación opuesta, con mucho mayor volumen de carga contenerizada de importación que de exportación: Santos, 280 mil/226 mil; Manaus, 34 mil/9 mil; Valparaíso, 53 mil/25 mil; Iquique, 11 mil/3 mil; Guayaquil, 45 mil/18 mil; Manta, 25 mil/14 mil.

14/ Tomás Sepúlveda Whittle, Bases para el estudio sobre transporte en contenedores. Plan de acción de la ALALC (ALALC/SEC/PA.44), Montevideo, junio de 1973.

/La falta

La falta de estadísticas disponibles de comercio exterior por productos ha impedido hacer el debido examen que permita determinar las causas de estos marcados desequilibrios que están atentando contra el eficiente empleo del sistema de transporte unitarizado. Una de estas causas podría ser la insuficiente toma de conciencia de los exportadores latinoamericanos acerca de las posibilidades de contenerizar sus embarques, ya que la gama de productos susceptibles de ser contenerizados es amplísima, como puede apreciarse en el cuadro 23, Productos transportados en contenedores por naves latinoamericanas, 1978, elaborado con informaciones recogidas entre las empresas navieras regionales.

Por otra parte, el hecho que se embarquen y desembarquen en el mismo puerto cientos y aun miles de contenedores vacíos al año, prueba claramente que no existe la debida coordinación entre las empresas navieras y las compañías de leasing (que operan y arriendan contenedores), lo cual se traduce en evidente desaprovechamiento de la capacidad del parque de contenedores y en el consiguiente recargo en los costos del transporte, problema que es, por lo demás, de carácter universal. Llama la atención que en el año 1978 se embarcaron y desembarcaron cantidades impresionantes de contenedores vacíos, las más significativas de las cuales son las siguientes: Santos, 9 020 y 9 271; Valparaíso, 2 868 y 1 096 y Santa Marta, 1 019 y 456.

En la encuesta realizada entre las empresas navieras regionales 15/ se estableció que las que contestaron, que eran las principales líneas de carga general, poseían en total a fines de 1978, 1 772 contenedores, arrendaban 7 798 y operaban 246 de pool y 788 de usuarios, con un total de 10 605 contenedores que representaban 10 704 TEU, más del 92% de los cuales correspondían a unidades de 20 pies de carga seca. El tonelaje transportado por dichas empresas ha aumentado considerablemente, pasando de 12 870 toneladas en las exportaciones a 39 167 entre 1976 y 1978 y de

15/ Desafortunadamente, sólo 12 de las 49 empresas navieras regionales contestaron la encuesta formulada en mayo de 1979 por el Programa de Transporte OEA-CEPAL.

/10 704 toneladas

10 704 toneladas a 46 861 en las importaciones durante el mismo período. Pero también en los tráficos servidos por líneas latinoamericanas se advierte el mismo desequilibrio que en los puertos, siendo en favor de las exportaciones en los buques de bandera argentina, brasileña y uruguaya, así como en los de la Flota Mercante Grancolombiana, mientras que se inclina francamente hacia las importaciones en las naves chilenas y peruanas.

Vale la pena señalar que, no obstante haberse incrementado notablemente la nómina de los productos transportados en contenedores por los armadores latinoamericanos, aún se están embarcando como carga fraccionada algunos productos que sería factible y conveniente contenerizar, como el papel de imprenta y el cobre en barras. Respecto al papel para periódicos, ya hace años que el Canadá ha reducido el tamaño de los rollos y contenerizado los embarques, logrando reducir los reclamos por daños y contaminación del 30% a menos del uno por ciento y disminuir considerablemente el costo del papeleo por embarque. También el Canadá está aprovechando ventajosamente la unitarización en el transporte de cobre en barras, que se efectúa en contenedores especiales de media altura, cuya descarga se hace en cinco a seis horas para una partida de 5 000 toneladas en el Real Terminal Marítimo de Seaforth, Liverpool,16/ en lugar de tres días que emplea el sistema de carga fraccionada.

Pero, como es sabido, el transporte en contenedores constituye un sistema complejo, en que entran en juego no solamente esas bodegas portátiles y los vehículos que las transportan, sean éstos naves, camiones, trenes o aviones. Desde luego, hay que considerar una serie de aspectos y de problemas potenciales en áreas como la intervención aduanera, las relaciones laborales, la adecuación de la infraestructura terrestre - caminos, puentes, túneles y vías férreas - para el movimiento de contenedores con las ciudades del interior, el establecimiento de centros de

---

16/ Información proporcionada por el Gerente de Mercadeo (Marketing Manager) de The Mersey Docks & Harbour Company, Port of Liverpool, en carta de 13 de diciembre de 1978 al Consultor, Programa de Transporte OEA-CEPAL.

/distribución y

distribución y consolidación de cargas, terminales de contenedores, selección de equipo adecuado para el manejo en los puertos y en los terminales terrestres, centros de adiestramiento y capacitación para operación y mantenimiento de ese equipo, manejo, almacenamiento y control automático de contenedores en los recintos portuarios y en los terminales de ciudades interiores. Otro factor importantísimo que debe tenerse en cuenta es la actitud general de las autoridades aduaneras y portuarias, de los servicios tributarios, de los exportadores e importadores, de las compañías de seguros y de las propias líneas navieras, para adecuarse a las exigencias de las nuevas tecnologías.

3.2 Implicaciones de la nueva tecnología

La unitarización (o unitización) de carga consiste en agrupar varios bultos pequeños y medianos de diferentes formas y tamaños en unidades de manipuleo homogéneas y más grandes, para facilitar su movilización por medios mecánicos y hacerla más rápida, segura y eficiente, eliminar riesgos de roturas, hurtos o pérdidas, y disminuir los costos para el dueño de la carga y para el transportista. El sistema permite que, en lugar de manipular un sinnúmero de cajas, cajones, fardos o sacos sueltos, se maneje una cantidad reducida de unidades similares y compactas, con lo cual se consigue un aumento sustancial de la productividad de la mano de obra y de los buques, camiones, trenes y aviones, a la vez que se reduce considerablemente el papeleo y los trámites consiguientes.

Parece oportuno esclarecer que debe distinguirse entre las unidades o instrumentos de unitarización de carga (paletas, contenedores, semiremolques y barcazas) y la tecnología marítima utilizada para transportarlos: buques portacontenedores o celulares, buques de autotransbordo (Ro-Ro), buques de uso múltiple o polivalentes y buques portagabarras o portabarcazas (sistemas LASH, Seabee o Bacat, llamados genéricamente LASH). Puede considerarse que existen, por lo menos, ocho modalidades diferentes que combinan distintas formas de unitarización de carga con diversos tipos de buque para el trayecto marítimo, cada una con su propia tecnología:

/Modalidades de

Modalidades de transporte

Unidades de presentación de la carga	Tipos de naves			
	Porta-contenedor	Auto-transbordo	Porta-gabarras	De uso múltiple
Contenedores	1	2	3	4
Semirremolques		5		5 a/
Gabarras			6	
Paletas		7		8

Fuente: Willem J. Grondhuis, Nuevas tecnologías en el transporte marítimo, CEPAL, julio de 1977.

a/ Es una variante de la modalidad 5, pues algunos barcos polivalentes están dotados de rampa para transporte de semirremolques.

Según se expresa en el documento de referencia, la mayor conveniencia relativa de una modalidad sobre otra depende del balance de las ventajas que ofrece cada una frente a las características de una determinada situación. Las variantes que más influyen en aquel balance - distintas en magnitud y sentido en cada modalidad - son las siguientes: productividad y eficiencia de los tipos de barco y equipos complementarios; necesidades de equipamiento e infraestructura portuarios que imponen los barcos; naturaleza de las cargas que componen el flujo, y balance entre ambos sentidos de él; magnitud (en peso y volumen) y rutas de los flujos; características de la infraestructura portuaria existente; condiciones marítimas prevalecientes en los puertos comprendidos en la ruta; ubicación geográfica de los polos generadores del comercio internacional y su relación con la infraestructura terrestre; estado y amplitud de la infraestructura carretera y ferroviaria y restricciones físicas que impone, y, finalmente, estructura institucional (administrativa, aduanera y sanitaria) respecto del transbordo y tránsito de bienes unitarizados.

En cuanto a las implicaciones que representa para los puertos la adopción de las nuevas tecnologías, varían - como es lógico - según los casos, pero hay algunas características comunes que es conveniente destacar.

/En primer

En primer término, como consecuencia de la tendencia generalizada a emplear buques cada vez de mayor tonelaje - tanto los portacontenedores como los LASH, los Ro-Ro y los barcos de uso múltiple son mucho más grandes que los cargueros tradicionales - las empresas navieras reducen en lo posible el número de recaladas en cada ruta y utilizan servicios de alimentación en puertos de transbordo. En segundo lugar, se requieren puertos de mayor profundidad, para atender los buques de más calado, y con una adecuada disponibilidad de espacio para manejar grandes cantidades de carga unitarizada en contenedores y semirremolques. Finalmente, se hace necesario contar con apropiada mecanización, operada y mantenida por personal altamente calificado.

Habrá que considerar, pues, con la debida antelación la mejor forma de adecuar los puertos a las nuevas tecnologías. Ya hay varios países latinoamericanos que se están preparando para la inminente incursión masiva del contenedor en sus principales tráficos. Hasta ahora, la práctica general de manejar las cajas de carga unitarizada en la región es a través de los sitios de atraque destinados a carga general, ya sea usando la maniobra del buque o el equipo portuario. Sin embargo, ya Brasil tiene en construcción terminales para contenedores en Río de Janeiro y Santos, debidamente equipados, que deben entrar en servicio próximamente. En Chile, Valparaíso cuenta con grúas móviles y grúas-horquilla y está habilitando un sitio especial para atraque de naves de carga unitarizada y depósito de contenedores. Los puertos colombianos de Buenaventura, Barranquilla, Cartagena y Santa Marta disponen de equipo portuario para movilizar contenedores y de un área de depósito. En Ecuador, se está construyendo un terminal especial para contenedores en Guayaquil, mientras en Callao los buques tienen que usar su propia maniobra para cargar y descargar contenedores.

Sin duda alguna, una vez que se incorporen al tráfico los grandes buques de carga unitarizada - portacontenedores, LASH o Ro-Ro - habrá que seleccionar para atenderlos un puerto distribuidor por país y establecer servicios de alimentación con los demás puertos del propio litoral. En tal circunstancia, los puertos más indicados - no solamente por su carácter

/principal, su

principal, su ubicación geográfica y sus condiciones portuarias propiamente tales, sino también por razones geopolíticas - serían los de Valparaíso, Arica o Antofagasta para el tráfico con Bolivia, Callao, Guayaquil y Buenaventura.

4. Política naviera

Desde los remotos tiempos de la talasocracia cretense, en todas las épocas los gobiernos de la mayoría de las naciones marítimas han ayudado, en una u otra forma, a sus marinas mercantes, porque éstas son instrumentos básicos para el desarrollo y la independencia económica de los pueblos.

La conveniencia de contar con una marina mercante propia tiene múltiples justificaciones para un país en desarrollo: instrumento indispensable y eficaz al servicio del comercio, de la industria, de la producción y del consumidor, actividad generadora de ingresos nacionales y productora de valiosas divisas, factor de independencia económica para comerciar con el exterior, fuente de empleos directos e indirectos para el personal que ocupa en sus propias actividades y en las conexas (reparaciones, avituallamiento, construcción naval), contribuyente importante del erario nacional, cliente significativo de gran número de proveedores para la operación, mantenimiento y conservación de las naves; en fin, creadora de riqueza colectiva, cuyo aporte a la economía del país va mucho más allá de las entradas que produce por concepto de fletes.

En América Latina, a raíz de la grave 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 necesidades - se despertó el interés de los gobiernos por la creación de flotas propias, tanto para poder disponer de servicios marítimos adecuados en caso de un nuevo conflicto internacional cuanto para ahorrar en el pago de divisas por fletes a buques extranjeros.

Especialmente, desde la firma del Tratado de Montevideo (febrero de 1960), la política naviera de los países de la ALALC ha experimentado importantes cambios. Se han dictado legislaciones de fomento y protección de las marinas mercantes nacionales - sólo la ley chilena de 1956 es

/anterior - lo

anterior - lo cual revela una actitud común en cuanto a aumentar su participación en el tráfico marítimo. Dichas legislaciones se inspiran en el propósito de reservar para la respectiva bandera nacional el transporte de un porcentaje razonable de las importaciones y exportaciones del país, siendo esta orientación más exclusiva en lo referente a la importación de bienes adquiridos por organismos o instituciones oficiales.

En consonancia con esta política generalizada, se estudió en el seno de la ALALC un proyecto de Convenio de transporte por agua, el que después de cinco años de procesamiento a través de los diferentes órganos fue aprobado el 30 de septiembre de 1966 por todos los países que en ese momento eran Partes Contratantes del Tratado de Montevideo: Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú y Uruguay. Bolivia y Venezuela, incorporados con posterioridad a la ALALC, han manifestado reiteradamente su intención de suscribir el Convenio de transporte por agua tan pronto como puedan hacerlo, esto es, cuando dicho instrumento internacional entre en vigor.

En lo esencial, el Convenio consagra el derecho a la reserva de las cargas de intercambio entre las Partes Contratantes a favor de los buques nacionales de todas ellas, derecho que se ejercerá en forma multilateral y gradual, tanto en el tiempo como en el volumen que represente y en la medida que lo permita la capacidad de transporte de las marinas mercantes de las Partes Contratantes que operan en la Zona. Quedan excluidos el transporte a granel de petróleo y sus derivados y "los transportes destinados a/y procedentes de países no contratantes". En resumen, el Convenio comprende sólo la carga general y la carga refrigerada que se transporta entre los países de la ALALC.

El Convenio establece que los buques de los países no contratantes que efectúen servicios regulares y tradicionales podrán participar en forma supletoria en el tráfico entre las Partes Contratantes, en las condiciones que disponga la reglamentación respectiva, siempre que cumplan determinados requisitos.

/El Convenio,

El Convenio, a la vez, establece que se promoverá la constitución de conferencias de fletes, a las cuales se asignan funciones importantes: armonizar las normas operacionales de sus miembros; procurar la regularidad de los tráficos intrazonales; fijar las condiciones del transporte y las tarifas de fletes y encargarse de la regularización del transporte de las cargas reservadas. Además, contiene normas específicas acerca de las condiciones que debe reunir una nave para que sea considerada nacional de una Parte Contratante y de las circunstancias en que podrá darse tratamiento de tal a los buques de otras banderas arrendados o fletados por empresas navieras nacionales. Finalmente, el Convenio contempla compromisos sobre igualdad de tratamiento para todos los buques nacionales de las Partes Contratantes; mejoramiento de las condiciones portuarias en los planos técnico, físico, administrativo y laboral; facilidades a los países mediterráneos para su transporte marítimo, fluvial y lacustre y para el tránsito portuario; y promoción del desarrollo armónico de las marinas mercantes de los países de la Zona.

Los siguientes países han depositado en la Secretaría Ejecutiva de la ALALC sus ratificaciones del Convenio: México (1967), Chile (1968), Ecuador (1969), Paraguay (1970) y Colombia (1973). Teóricamente, pues, el Convenio de transporte por agua de la ALALC debería estar en vigor pero por dificultades surgidas a raíz de la aplicación del Reglamento respectivo - el que fue aprobado por seis delegaciones en 1968 pero no ha sido suscrito - las negociaciones se encuentran estancadas y el Convenio y su Reglamento no han sido puestos en vigencia.17/

4.1 Leyes de fomento y protección de las marinas mercantes

Como ya se ha señalado, la mayoría de los países latinoamericanos - y entre ellos, todos los países miembros de la ALALC - han adoptado en los últimos dos decenios medidas destinadas a fomentar la participación de sus marinas mercantes en el transporte de su comercio exterior, ya sea

17/ Para mayor información sobre el Convenio de transporte por agua de la ALALC, véase el documento El transporte por agua en la ALALC, Tomás Sepúlveda Whittle, Plan de acción de la ALALC (ALALC/SEC/PA/39), Montevideo, junio de 1973.

/a través

a través de la reserva de una cuota de las cargas de importación y exportación, de la exclusividad para los embarques de las mercaderías adquiridas por los entes estatales o que gocen de franquicias fiscales, de acuerdos bilaterales sobre la base del 50-50% del intercambio mutuo o de exenciones tributarias para la carga transportada bajo bandera nacional.

En lo que atañe a los países considerados en el presente estudio, se pasa a continuación una rápida revista a las más importantes de esas medidas proteccionistas, las que se han compendiado en el resumen siguiente. El texto de ellas se reproduce en el Anexo II, América del Sur: Disposiciones legales sobre política naviera, que ha sido preparado en base a las informaciones contenidas en los Anuarios La Marina Mercante Iberoamericana y en el documento de ALAMAR, Recopilación Legislación Transporte por Agua Países de la ALALC (1978).

Brasil

A partir de 1958, Brasil ha seguido una decidida y exitosa política naviera, expresada en diferentes leyes y decretos y en las resoluciones de 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 Comisión de Marina Mercante (hoy en día, Superintendencia Nacional de Marina Mercante) regularía la participación de la flota nacional en las líneas internacionales de navegación y que el transporte de mercaderías importadas con el beneficio de cualquier franquicia gubernamental sería hecho, respetando el principio de reciprocidad, obligatoriamente en naves de bandera brasileña, excepto en caso de imposibilidad declarada de los armadores brasileños y el decreto-ley 666 de 1969, complementado por decreto-ley 687 del mismo año, que ratificó y amplió dichas disposiciones.

/MEDIDAS DE

MEDIDAS DE FOMENTO Y PROTECCION A LA MARINA MERCANTE

Medidas vigentes	Brasil	Bolivia	Chile	Colombia	Ecuador	Perú
Reserva del cabotaje	x	x	x a/	x	x	x
Reserva de 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		
preferencial:		x			x	x
Transporte obligatorio en nave nacional de mercancías importadas con franquicias	x				x	
Facultad para celebrar convenios con empresas navieras extranjeras sobre distribución de cargas	x	x		x	x	x
Facultad para fletar o arrendar naves extranjeras y ser consideradas como nacionales para los efectos de la reserva de cargas	x	x	x	x	x	x
Fondo de Renovación y Ampliación de la Flota	x					x
Franquicias tributarias		x	x		x	x
Otras disposiciones de fomento		x		x		

Fuente: Anexo II, Disposiciones legales sobre política naviera.

a/ Con ciertas limitaciones que permiten el acceso de naves extranjeras.

/Otra medida

Otra medida importante adoptada por Brasil y que ha contribuido poderosamente al incremento de su marina mercante - hoy situada entre las 20 más importantes del mundo - 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 brasileña y a asegurar la continuidad de producción de la industria naval del país, cuyo desarrollo espectacular en el último cuarto de siglo la coloca entre las primeras a nivel mundial.18/

Aún más, Brasil - respaldado por el dinámico desarrollo de su comercio exterior - ha llevado su política naviera más allá de las leyes proteccionistas y de los convenios bilaterales - de los cuales tiene firmados en la actualidad más de veinte - al hacer frente a las Conferencias de fletes, hasta entonces omnipotentes en todos los países en desarrollo. Efectivamente, en 1967, a raíz de la no aceptación de la política naviera brasileña por parte de la Conferencia de fletes Brasil-Estados Unidos-Canadá, la Comisión Nacional de la Marina Mercante (CNMM) procedió a disolverla y a propiciar la creación de la Conferencia Interamericana de Fletes, formada por empresas navieras brasileñas, norteamericanas y una argentina y una uruguaya, a la cual se le transfirieron las ventajas y privilegios que poseían los integrantes de la anterior conferencia en materia de prioridades para la carga de café. La Brazil/United States/Canada Freight Conference presentó una protesta ante la Comisión Marítima Federal de los Estados Unidos, acusando a la nueva conferencia de monopolio y discriminación y algunos de sus miembros iniciaron acción judicial ante tribunales de Nueva York por 57 millones de dólares, basándose en la ley antimonopolio, contra las empresas integrantes de la Conferencia Interamericana de Fletes. Tales cargos fueron desechados, pues la CNMM alegó que no había monopolio, ya que se incluía a armadores de "terceras banderas"

18/ Sin embargo, habrá que reconocer que, si bien los efectos del Fondo de la Marina Mercante en el Brasil han sido altamente positivos, el gravamen que lo sustenta resulta excesivo - como se ha señalado en el capítulo 2.7 - y en teoría económica sería poco equitativo al recaer exclusivamente sobre las importaciones, en circunstancias que se trata de una contribución destinada a una causa de interés nacional que debería tener una financiación más amplia.

/en la

en la Conferencia y que se eliminaba el aspecto discriminatorio al dar a las naciones exportadora e importadora el derecho a transportar bajo su bandera el 50% de las cargas, en términos de reciprocidad real. Igual situación se produjo más tarde con la Conferencia de Fletes Brasil/Norte de Europa/Brasil, que también fue desahuciada por las autoridades brasileñas y sustituida por una conferencia que acata las disposiciones legales del país.

De acuerdo con su política naviera coherente, Brasil ha implantado desde 1967, para el transporte de sus cargas generales de comercio exterior la tesis del 40-40-20 - esto es, la distribución de carga entre naves del país comprador y de país vendedor en un 40% para cada uno, dejando el 20% restante para ser transportado por barcos de otras banderas - tesis que fuera acogida en la UNCTAD al aprobarse el Convenio sobre Código de Conducta de las Conferencias marítimas en 1974. En las cargas a granel, viene aplicando desde hace años el sano principio de comprar fob y vender cif a fin de no desperdiciar divisas en el importante rubro del flete y el seguro marítimos.

Bolivia

Aun cuando se trata de un país mediterráneo, 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 ha dispuesto 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 las 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 o entidades paraestatales o particulares quedan afectadas a la reserva de fletes a favor de los buques nacionales.

/Chile

Chile

Chile fue uno de los primeros - si no el primero - de los países latinoamericanos en adoptar medidas de protección y fomento de su marina mercante, tal vez por el hecho de contar con una tradición más que sesquicentenaria de servicios marítimos internacionales - el primero de los cuales, a la India, se estableció por Eyzaguirre, Lyon & Cía. en 1818 - por depender en más del 90% del mar para su comercio exterior y por haber sufrido directamente las consecuencias de la falta de naves propias durante la Segunda Guerra Mundial.

Así, en 1950 Chile estableció, por acuerdo del Consejo Nacional de Comercio Exterior, la exigencia de embarcar en naves nacionales las mercaderías de importación provenientes de puertos servidos regularmente por líneas chilenas de navegación, hasta la concurrencia del 50% de los fletes. La Ley 12041 de Fomento de la Marina Mercante Nacional, de 1956, ratificó la reserva del cabotaje - implantada en 1811, suspendida en 1865 y restablecida en 1922; consagró la reserva del 50% del transporte marítimo de la carga, tanto de importación como de exportación, entre Chile y los países atendidos por líneas chilenas y contempló diversos estímulos al desarrollo de la flota de comercio, incluyendo la liberación de impuestos para los recursos que las empresas navieras destinaren a un Fondo Especial de Adquisiciones, así como franquicias tributarias por un plazo de diez años, las que fueron restablecidas por cinco años en 1974, a través del decreto-ley 466.

Muchas de las disposiciones de fomento y protección de la Ley 12041 fueron adoptadas en su oportunidad por varias naciones latinoamericanas, donde aún rigen, y parte de ellas se recogieron en el Convenio de Transporte por agua de la ALALC.

Por decreto-ley 3059, del 21 de diciembre de 1979, se derogaron la Ley 12041 y el decreto-ley 466. La nueva Ley de Fomento a la Marina Mercante, cuyo texto se transcribe en el Anexo II, dispone que el cabotaje queda reservado a las naves chilenas, pero autoriza la participación de buques extranjeros en determinados casos; y declara que el transporte marítimo de las cargas de importación y exportación queda reservado en un

/50% a

50% a las naves mercantes chilenas, aunque lo condiciona a "que las tarifas que cobren no sean superiores a las del mercado o a la mejor oferta que tenga el usuario, así como también que el servicio requerido sea prestado dentro del plazo que determine el reglamento, atendida la naturaleza de la carga y teniendo en especial consideración el fomento de la Marina Mercante y el de las exportaciones chilenas". Por otra parte, se deja sin efecto la obligación de destinar el 35% de las utilidades al Fondo Especial de Adquisiciones, así como las franquicias tributarias y aduaneras de que gozaron las empresas navieras, medidas que permitieron el crecimiento considerable experimentado por la flota nacional en los últimos años.

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 marítimas 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 han reforzado las normas básicas, declarando de cumplimiento forzoso la reserva de cargas en los contratos que celebren 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.

/Ecuador

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, por la clasificación de carga, tráfico y existencia de bandera disponible".

En el Reglamento de la reserva de cargas, aprobado por ley 100 de 1972, se determinan los siguientes porcentajes de la carga de importación y exportación reservada a los buques de bandera ecuatoriana: carga general y carga a granel sólida y líquida (excluyendo petróleo), 30%; carga refrigerada, enfriada o congelada, 20% y petróleo (a favor de Transnave), 50%.

Los porcentajes de reserva de cargas pueden ser revisados y ajustados periódicamente por el Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, a proposición de la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, pero en ningún caso esta reserva puede exceder el 50% del total de las cargas/fletes de importación y exportación.

Perú

La ley 13836 de 1962, sobre Fomento de la industria naval del Perú, 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, por decreto supremo 3 de 25 de enero de 1966, que estableció el porcentaje en 20% de la carga de exportación e importación. Por decreto supremo 12-70-TC de 2 de junio de 1970 se elevó a un 50% la reserva de los fletes de exportación en toneladas pagantes, y en diciembre del mismo año, por decreto 034-70-TC se extendió el 50% a la carga de importación.

/4.2 Convenios

4.2 Convenios bilaterales de transporte marítimo

Según se ha hecho ya presente, una de las formas de protección y fomento de las marinas mercantes adoptadas por algunos países latinoamericanos 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 el Anexo III, Convenios bilaterales de transporte marítimo, se reproducen los más importantes de dichos instrumentos de política naviera que rigen en los países considerados en el presente estudio: Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, incluyéndose también algunos tratados comerciales con cláusulas de transporte marítimo.

A continuación se indican los principales convenios de este tipo.

Brasil

Brasil se ha distinguido por su inclinación bilateralista en materia de transporte marítimo, habiendo suscrito, por lo menos, los siguientes acuerdos recíprocos sobre distribución de fletes en base 50-50%:

- Convenio de transporte marítimo entre el Gobierno de la República Federativa del Brasil y la República Argentina, suscrito en Buenos Aires el 27 de septiembre de 1968;
- 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;
- Convenio de transporte marítimo entre la República Federativa del Brasil y los Estados Unidos Mexicanos, de 24 de julio de 1974;
- Convenio de transporte marítimo entre el Gobierno de la República Federativa del Brasil y el Gobierno de la República Socialista de Rumania, de 5 de junio de 1975;
- Acuerdo marítimo entre el Gobierno de la República Federativa del Brasil y el Gobierno de la República Francesa, suscrito en París el 24 de octubre de 1975 y promulgado por decreto 77630 de 18 de mayo de 1976;
- Convenio sobre transporte marítimo entre Brasil y Alemania Oriental, promulgado por decreto 79279 de 15 de febrero de 1977;

/. Acuerdo sobre

- Acuerdo sobre transporte marítimo entre Brasil y Polonia, promulgado por decreto 80106 de 9 de agosto de 1977.

Entre los acuerdos y tratados comerciales que contienen cláusulas expresas sobre participación preferencial de los barcos brasileños y de la Parte Contratante en el transporte de carga entre los puertos de ambos países, merecen citarse:

- Acuerdo comercial entre la República Federativa del Brasil y la República de Ghana, suscrito en Acra el 2 de noviembre de 1972 y promulgado por decreto 74840 de 6 de noviembre de 1974;
- Acuerdo comercial entre la República Federativa del Brasil y la República Federal de Nigeria, suscrito en Lagos el 18 de noviembre de 1972 y promulgado por decreto 73718 de 1º de marzo de 1974;
- Convenio de Cooperación Financiera entre la República Federativa del Brasil y la República Federal de Alemania, de 18 de noviembre de 1975;
- Acuerdo de Comercio y Pagos entre la República Federativa del Brasil y la República Democrática Alemana, concluido en Brasilia el 5 de noviembre de 1975 y promulgado por decreto 77880 de 22 de junio de 1976.

Chile

Aparte del Convenio de transporte marítimo con Brasil, a que se hizo referencia y que en Chile fue aprobado por decreto 676 de 10 de octubre de 1974, Chile suscribió un Convenio marítimo con la República Argentina en Buenos Aires, el 17 de mayo de 1974, el que fue aprobado por decreto-ley 634 de 2 de septiembre de 1974.

Colombia

Colombia, según parece, no tiene firmado ningún convenio sobre transporte marítimo propiamente tal, pero sí ha suscrito varios acuerdos comerciales con cláusulas específicas sobre tratamiento de nación más favorecida para todos los actos relativos al transporte marítimo y al comercio "en lo concerniente a la entrada, permanencia y salida de naves comerciales de uno de los dos países en los puertos del otro" pero haciendo la salvedad que "el régimen mencionado no comprenderá aquellos privilegios,

/franquicias y

franquicias y ventajas que uno de los dos países haya otorgado u otorgue en el futuro a las naciones limítrofes para incremento del comercio fronterizo y del transporte marítimo, o de aquellos que hayan sido o fueren otorgados a otros países con motivo de la participación en zonas de libre comercio u otros acuerdos económicos regionales".

Entre dichos tratados se incluyen los siguientes:

- Convenio Comercial y de Pagos entre el Gobierno de la República de Colombia y el Gobierno de la India, firmado en Bogotá el 14 de julio de 1970 y aprobado por Ley 8 de 23 de enero de 1976; y
- Convenio Comercial y de Pagos entre el Gobierno de la República Democrática Alemana y el Gobierno de Colombia, suscrito en Bogotá el 6 de diciembre de 1973 y aprobado por Ley 42 de 11 de diciembre de 1975.

Perú

En el Perú se cuenta con los siguientes convenios de transporte marítimo a nivel bilateral:

- Convenio de transporte marítmo 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;
- Convenio sobre transporte marítimo entre los gobiernos de la República del Perú y de la República Argentina, suscrito en Lima el 27 de octubre de 1972 y aprobado por decreto-ley 20363 de 2 de julio de 1974.

4.3 Acuerdos entre líneas navieras sobre distribución de cargas

Casi todos los acuerdos entre líneas navieras de América Latina sobre distribución de cargas, ya sea con otros armadores regionales o con empresas extracontinentales, se refieren a porcentajes de intercambio mutuo expresados en valor de los fletes, pero algunos de ellos comprenden la creación de conferencias marítimas que incluyen Full Money Agreement, es decir, el reparto proporcional de los ingresos por concepto de fletes con cláusulas de devolución en caso de participación mayor que la cuota correspondiente a una empresa marítima.

/El más

El más importante de dichos acuerdos, por el volumen de carga y por la estrictez de sus disposiciones, que prácticamente no permiten intervenir en el tráfico sino a las líneas conferenciadas, es el suscrito entre Brasil y Argentina el 27 de septiembre de 1968 con el nombre de Acuerdo Argentino-Brasileño sobre Transportes Marítimos, el que creó la Conferencia de Fletes Argentina-Brasil y el Full Money Pool respectivo. Este acuerdo ha venido funcionando durante diez años - a partir del 1° de enero de 1970 - a través de sus Comités de Buenos Aires y Río de Janeiro, y participan en él tres líneas brasileñas y una veintena de empresas argentinas.

También existe un acuerdo de tarifas y servicios entre Brasil y Chile, otro entre Brasil y Perú y otro entre Brasil y Uruguay, con similares características. El firmado entre Brasil y Uruguay el 12 de junio de 1975 incluye la cláusula de Full Money Pool y comprende a las empresas brasileñas Lloyd Brasileiro, Aliança y Libra, y a las empresas uruguayas Montemar, Nobleza Naviera, Neolatina Naviera, Fluvimar y Lloyd Uruguayo.

A partir del 1° de abril de 1978 entró en vigor un nuevo acuerdo de distribución de cargas entre Brasil y Estados Unidos de América, en lo que se refiere a la Costa Este y el Golfo de México. El texto del pool firmado por los armadores brasileños Lloyd Brasileiro, Netumar y Companhia Marítima Nacional y los estadounidenses Delta Line y Moore Mc Cormack, fue aprobado el 29 de febrero de 1978 tanto por la SUNAMAM como por la Federal Maritime Commission. El convenio, que tendrá vigencia hasta 1980, ratifica la división de cargas sobre la base 40-40-20, esto es 40% para la bandera del país exportador, 40% para el pabellón del país importador y el 20% restante a favor de la llamada "tercera bandera", tal como ha sido propiciado por la UNCTAD y acordado en el Código de Conducta de las Conferencias marítimas, aun cuando éste no ha entrado todavía en vigor, como se ha señalado.

Se encontraba vigente hasta el 31 de diciembre de 1979 el acuerdo firmado el 1° de agosto de 1978 por Netumar, del Brasil, con ELMA (Argentina) y Moore Mc Cormack y Sea Land (estadounidenses) como líneas nacionales, respecto al tráfico desde los puertos argentinos situados entre La Plata

/y Rosario

y Rosario y los puertos norteamericanos comprendidos entre Key West y Portland, Maine, en el cual intervienen también, junto con Brasil como banderas no nacionales, empresas navieras uruguaya, mexicana y noruega.

Por resolución de SUNAMAN de 6 de octubre de 1978 se homologó el acuerdo básico de Conferencia de Fletes Brasil/Nigeria/Brasil, firmado por el Lloyd Brasileiro con Nigerbras Shipping Line Ltd. y Nigerian South American Line, para el tráfico entre los puertos del Brasil desde Porto Alegre hasta Belem (ambos incluidos) y los puertos de Nigeria, y viceversa. Además, SUNAMAM se encarga de aprobar y homologar los acuerdos de fletes de las respectivas Conferencias marítimas, así como las modificaciones a los mismos.

Según una información de ALAMAR, se confiaba que en el curso de 1979 se firmaría un acuerdo bilateral de transporte marítimo entre Brasil y China, que repartiría por partes iguales las cargas generales del intercambio entre ambos países, dejando afuera el petróleo y el mineral de hierro.19/

Bolivia ha firmado con la compañía marítima alemana Hapag-Lloyd un convenio por diez años, a partir de mediados de 1979, para explotar la línea Pacífico Sur-Norte de Europa. A tal efecto, se formó una empresa naviera, LINABOL, que recibió en transferencia un carguero rápido, bautizado "Bolivia", de 9 744 TRB y 12 346 TPB y una velocidad de servicio de 21 nudos, y se tiene proyectada la incorporación de un buque gemelo para atender el itinerario a Estados Unidos y el Lejano Oriente. Esta nueva nave sería tripulada por oficiales bolivianos que reciben instrucción en el "Bolivia", cuyas vacantes las ocuparían aquellos que siguen actualmente cursos de marina mercante.

Chile tiene una larga tradición en materia de acuerdos bilaterales, pues en 1950 - después de dictada la disposición sobre reserva del 50% de las importaciones para la bandera chilena - se firmaron los primeros de ellos con líneas estadounidenses y europeas, a la vez que pudo ingresar

---

19/ Informativo ALAMAR, Nº 186, 29 de enero-4 de febrero de 1979.

/la Cía.

la Cía. Sud-Americana de Vapores a la European South Pacific & Magellan Conference, que por años le había negado su entrada a pesar de llevar medio siglo en el tráfico. A partir de la Ley 12041 de 1956, se autorizó expresamente a empresas navieras chilenas a suscribir convenios de distribución de cargas con congéneres extranjeras y desde entonces se vienen renovando los de la CSAV. Por su parte, la Cía. Chilena de Navegación Interoceánica forma parte de la Conferencia del Tráfico Marítimo Chileno-Argentino y del respectivo pool de fletes, y desde 1976 tiene un acuerdo de distribución de fletes con la agrupación de líneas japonesas Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. ("K" Line), Nippon Yusen Kaisha (NYK Line) y Mitsui OSK Lines Ltd. (MOL) que atienden el tráfico con la costa sudamericana del Pacífico desde y hacia Japón y el Lejano Oriente; en el servicio con Chile, la CCNI tiene derecho al 50% de los fletes, la "K" Line al 30%, la NYK Line al 15% y la MOL al 5%, mientras en los tráficos con los demás países comparte la cuota con otras líneas sudamericanas. Recientemente la Empresa Marítima del Estado ha concertado acuerdos de pool con líneas de España, Perú y Ecuador para atender el tráfico con el Mediterráneo.

La línea estatal ecuatoriana TRANSNAVE celebró en 1975 un acuerdo de pool - homologado por resolución del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos de 18 de junio de 1975 - con la agrupación de líneas japonesas citadas anteriormente - la "K" Line, la NYK Line y la MOL - y con algunas líneas sudamericanas para un servicio regular de carga general entre el Japón, Lejano Oriente y los países de la costa del Pacífico de América del Sur en el ámbito de las conferencias Japan West Coast of South America y South America Far East Conference, al cual también pertenece la Flota Mercante Grancolombiana.

Por otra parte, la Flota Mercante Grancolombiana ha venido cumpliendo durante más de un cuarto de siglo un servicio conjunto a Europa con la Compañía Real Holandesa de Vapores (KNSM), el que terminó el 31 de diciembre de 1979.

/En lo

En lo que respecta a líneas navieras peruanas, la Compañía Peruana de Vapores suscribió en 1975 un convenio con Transportes Navieros Ecuatorianos, aprobado por Resolución Ministerial 59-70-TC/DS de 19 de marzo de 1976, con el objeto de cubrir el transporte marítimo de carga de puertos japoneses a puertos ecuatorianos y a puertos peruanos. Por Resolución Ministerial 22-79-TC/AC de 19 de abril de 1979 se aprobó el cuarto convenio de pool firmado el 12 de diciembre de 1978 entre la Compañía Peruana de Vapores y la empresa estadounidense Delta Line, que cubre el tráfico entre puertos de la Costa Atlántica norteamericana y puertos peruanos. Existe, además, dentro de la European South Pacific & Magellan Conference, el acuerdo de Pool Europac, firmado por los armadores peruanos Compañía Peruana de Vapores y Consorcio Naviero Peruano con varios armadores zonales y extrazonales, entre los cuales figuran la Compañía Sud-Americana de Vapores (chilena), la Flota Mercante Grancolombiana y Transportes Navieros Ecuatorianos (TRANSNAVE) para el servicio de puertos atlánticos de Europa a la costa occidental del Pacífico y Magallanes, prorrogado hasta el 31 de diciembre de 1979 por Resolución Ministerial 9-78-TC/AC de 21 de febrero de 1978.

Los acuerdos indicados son algunos de los que se encuentran vigentes entre armadores de Brasil, Chile, Colombia, Ecuador y Perú con empresas navieras extranjeras, los que han sido extractados del Informativo ALAMAR, ediciones 183 a 227, correspondientes a enero/diciembre de 1979. Por supuesto, existen numerosos otros convenios entre líneas de otros países latinoamericanos con armadores extrazonales para atender servicios conjuntos, aparte de que todas las compañías de navegación regionales se encuentran afiliadas a las respectivas Conferencias de Fletes. Uno de esos convenios importantes es el suscrito en 1978 entre Transportacion Marítima Mexicana con el armador japonés Nippon Yusen Kaisha para el transporte anual de tres millones de toneladas de sal desde México al Japón, sobre la base del 50% para cada una de las dos empresas.20/

20/ Informativo ALAMAR, Nº 155, 26 junio-2 julio de 1978.

/5. Cooperación

5. Cooperación externa en transporte marítimo e industria naval

Indudablemente, Japón es el país que más cooperación ha prestado a América Latina en materia de transporte marítimo y de industria naval, aunque en el primer sector, la República Federal Alemana y los Países Bajos, y en el segundo, España, han tenido también actividad en la región.

En el campo naviero propiamente tal, un armador japonés opera en joint venture con Vale do Rio Doce Navegaçao S.A. (DOCENAVE) un mineralero de 90 mil TPB desde 1976. El ejemplo más importante se da en el caso de Ishikawajima do Brasil Estaleiros S.A. (ISHIBRAS), empresa fundada en enero de 1959 para operar el astillero Inhaúma en Río de Janeiro, que al principio tenía un 50% de capital japonés pero a través de las sucesivas ampliaciones, éste representa ahora el 96.6% y es el más grande astillero de América Latina, habiendo construido ya barcos por más de un millón de toneladas de registro bruto y estando a la altura de los más avanzados del mundo. A su vez, Hitachi Shipbuilding & Engineering Co. Ltd. tiene un programa de cooperación técnica con la Companhia Comercio e Navegaçao (CCN), cuyo astillero Mauá es el segundo en categoría en la región y ha construido más de 600 mil TRN y cuyo directorio ha reconocido reiteradamente el valioso concurso prestado por la gran industria japonesa.

En Chile, Kawasaki Heavy Industries Ltd. - que también asesora técnicamente al astillero argentino Príncipe, Menghi & Penco S.A. - ha apoyado a la Cía. Chilena de Navegación Interoceánica al entregarle, a través de un convenio firmado en 1973, dos naves con contrato de arrendamiento y promesa de compra a casco desnudo (Bare-boat purchase), las que se terminaron de pagar en 1976. En el Ecuador, Kawasaki mantuvo durante cinco años una sociedad con la Flota Petrolera Ecuatoriana (FLOPEC), pero en la actualidad solamente le presta asesoría técnica, por decisión de la empresa estatal ecuatoriana. A la vez, Kawasaki suscribió un contrato con la Empresa Marítima del Estado, de Chile, por el cual le entregó un mineralero/petrolero de 135 mil TPB, por valor de más de 35 millones de dólares, pagadero en diez años con el valor de los fletes del mineral chileno de hierro destinado al Japón; este buque está haciendo servicio triangular, retornando con petróleo desde el Golfo Pérsico.

/Finalmente, en

Finalmente, en el curso del año 1979 Japón concedió un crédito a la Flota Mercante del Estado del Paraguay por 7 500 millones de yens, a 25 años plazo y 4% de interés anual, para un plan de adquisiciones en astilleros japoneses que permitirá renovar y ampliar la flota paraguaya.

La República Federal Alemana - además del acuerdo con Bolivia a que se ha hecho referencia - ha participado en las actividades navieras de algunas firmas latinoamericanas a través de Hapag-Lloyd, y específicamente con Transmares Chilena y con TRANSNAVE, ecuatoriana, pero ambas asociaciones han llegado a su término.

España ha prestado cooperación en materia de industria naval a Colombia, reorganizando la empresa Astilleros de Cartagena S.A., con participación mayoritaria del Instituto de Fomento Industrial de Colombia y minoritaria del Instituto Nacional de Industrias, de España. También participa en Astilleros Unidos de Veracruz, a través de Astilleros Españoles S.A. (AESA), la misma empresa española que ha formado con la Corporación Venezolana de la Industria Naval los Astilleros Navales Venezolanos (ASTINAVE) para instalar astilleros en Falcon, península de Paraguaná.

Otros casos de cooperación externa para la industria naval son los de Verolme Estaleiros Reunidos do Brasil S.A., en Angra dos Reis, el tercer astillero de América Latina, establecido en 1959 con capitales de la firma holandesa del mismo nombre y capitales brasileños. Armadores holandeses - Van Omeren - han aportado el 30% del capital y el know-how para la empresa peruana Naviera Humboldt S.A. Los Países Bajos han cooperado también con su experiencia al desarrollo del transporte marítimo en Colombia y Venezuela a través del Servicio combinado Tridente entre Sudamérica y Europa, formado por KNSM, la Flota Mercante Grancolombiana y la Cía. Anónima Venezolana de Navegación.

/6. Perspectivas

6. Perspectivas

De la somera radiografía de la situación de América del Sur en materia de transporte marítimo se puede colegir que las marinas mercantes han crecido y se han modernizado y que, si bien aún son insuficientes para atender sus propias necesidades y ocupan un porcentaje muy reducido de la flota mundial, participan en cierta medida en los tráficos internacionales y lo seguirán haciendo, con seguridad, porque "la necesidad crea el órgano", como dice el refrán popular. Así lo demuestra, además la alta tasa de renovación 21/ de las marinas mercantes latinoamericanas que al 1° de enero de 1979 era de 33.6%, según el Anuario 1979 del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana.

Algunos ponen en duda la conveniencia de una política de crecimiento naviero acelerado, en circunstancias que la industria atraviesa por un período de transición hacia el empleo de nuevas tecnologías y que se corre el riesgo de obsolescencia del material a flote. En cambio, hay quienes creen que bien vale la pena correr el riesgo si con ello se está asegurando la continuidad del flujo del comercio exterior que se mueve por mar - y que se seguirá moviendo en una alta proporción por ese medio porque así lo requieren la geografía y la economía de estos países. Y no hay duda que Brasil, por ejemplo, puede darse el lujo de una tasa de renovación del 77.6% porque es un país que cuenta con un notable avance en el campo del potencial naviero y de la industria naval y que, pese a ello, todavía le falta mucho tonelaje para poder movilizar bajo su bandera una parte substancial de los 140 millones de toneladas métricas que genera su comercio exterior y aparte de gastar más de 1 000 millones de dólares en fletes pagados a armadores extranjeros, debe destinar unos 600 millones a solventar el arriendo de naves por sus propias empresas y corre el riesgo mucho más grave que significa la dependencia del exterior en materia tan vital para la economía y la vida misma de la nación.

21/ Se entiende por tasa de renovación de la flota el porcentaje del TRB de buques en construcción sobre el tonelaje de registro bruto en actividad del elenco nacional.

/En cambio,

En cambio, para otros países parece acertada la política de "espere y vea" que han adoptado algunas empresas de navegación ante la época de transición por la que atraviesa el mundo naviero o de encargar solamente la construcción de cierto tipo de naves adaptables al cambio, como el buque de multipropósito, capaz de ser transformado sin mucho mayor costo en barco portacontenedores, llegado el caso de necesidad. Con todo, la elección del tipo más adecuado de nave para servir cada tráfico y el tiempo apropiado para hacerlo son decisiones que debe tomar cada gobierno de América Latina, no sólo por las implicaciones que la incorporación de la nueva tecnología en el transporte marítimo tiene sobre los puertos del país y sobre el comercio en general, sino, además, porque prácticamente los dos tercios del tonelaje de porte bruto y las siete más importantes empresas navieras de la región son estatales.

En cuanto a la tendencia del transporte marítimo, no hay duda que la unitarización de cargas es un proceso irreversible, que está aquí para quedarse y que se impondrá tarde o temprano - más temprano que tarde. Así puede predecirse por el avance incontenible del sistema en otras partes del mundo, no sólo entre países desarrollados sino también entre éstos y naciones en vías de desarrollo, como el Caribe, Taiwán, Corea. Y bien se sabe que la unitarización - y su consecuencia, el transporte multimodal - traen consigo implicaciones de todo orden, económico, social, laboral e institucional en general. Lo importante, pues, es prepararse para hacer frente a los cambios que se avecinan, como protagonistas y no como meros espectadores, de esta verdadera revolución tecnológica en el transporte que abarca no solamente el aspecto marítimo sino todo el amplio espectro del movimiento internacional de mercancías por barco, por tren, por camión y aún por avión.

Finalmente, el presente informe muestra que subsisten numerosos problemas en el transporte marítimo de la región, muchos de los cuales son herencia del pasado o resabios de otra época y podrían solucionarse

/sin necesidad

sin necesidad de invertir recursos y solamente con la adopción de medidas legales o administrativas apropiadas.

Y aunque sea cosa de Perogrullo, habrá que recordar que para resolver los problemas debe empezarse por conocerlos y reconocerlos, es decir, por tomar conciencia de que existen y de la responsabilidad que corresponde a cada cual en su solución. A ello tienden muchas de las actuaciones de los organismos internacionales de asistencia técnica y a ese espíritu también responde el presente estudio.

/7. Bibliografía

7. Bibliografía

Obras consultadas:

Asociación Latinoamericana de Armadores. Recopilación Legislación Transporte por Agua Países ALALC. Ediciones ALAMAR, Montevideo, 1978. Informativo ALAMAR. Ediciones semanales 183/227, enero a noviembre de 1979, Montevideo.

Asociación Latinoamericana de Libre Comercio. Tributación al transporte marítimo (ALALC/CAT/VII/dt/1, 23 junio 1972).

Baltic & International Maritime Conference, The BIMCO Weekly Circular, Nos. 1/48, January/November 1979, Copenhague.

Brown, Robert T. El futuro de los ferrocarriles internacionales de Sudamérica. Un enfoque histórico, CEPAL, octubre de 1978.

CEPAL. El establecimiento de un sistema de tarifas tripartitas para las conferencias de líneas marítimas regulares (E/CEPAL/L.151, 5 de julio de 1977). Manual de documentación naviera para los puertos de América Latina (E/CEPAL/1060, 29 de abril de 1979). Maritime trade between the Andean Area of Latin America and Japan: an analysis of possible conflicts of interest regarding the choice of shipping technology (E/CEPAL/TRANSPORT/VP/192/Add.1, November 1979).

Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte. Revista Carga Internacional, órgano técnico informativo del CUTMA, Bogotá, julio-agosto de 1979.

Grondhuis, Willem J. Nuevas tecnologías en el transporte marítimo, CEPAL, julio de 1977.

Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana. La Marina Mercante Iberoamericana. Anuarios 1964 a 1979, IEMMI, Buenos Aires, 1964/1979.

Institute of Shipping Economics Bremen. Shipping Statistics, March 1979.

Lloyd's Register of Shipping. Statistical Tables 1978, London, November 1978.

Takebe, Noboru. New forms of cooperation in maritime transport, IDCJ/JICA, Tokyo, November 15, 1979.

/Sepúlveda Whittle,

Sepúlveda Whittle, Tomás, El transporte por agua en la ALALC. Plan de acción de la ALALC (ALALC/SEC/PA/38), Montevideo, junio de 1973. Bases para el estudio del transporte en contenedores. Plan de acción de la ALALC (ALALC/SEC/PA/44), Montevideo, junio de 1973. Maritime aspects of trade between Japan and the Andean countries, CEPAL, March 1978. El empleo de contenedores en la ALALC, CEPAL, noviembre de 1978. Reproducido en ALAMAR - XV Asamblea General Ordinaria, Viña del Mar, noviembre de 1978. Ediciones ALAMAR, Montevideo, 1979.

UNCTAD, Port problems. The extent and causes of port cost increases (TD/B/C.4/167/Supp.1, 31 March 1977).

APENDICE

Cuadro 1

BRASIL: MOVIMIENTO MARITIMO INTERNACIONAL, 1976-1977

(Miles de toneladas)

Tipo de carga	1976		1977	
	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones
Carga general	5 023.1	4 439.8	5 629.5	3 866.5
Carga frigorífica	416.4	42.5	411.0	62.5
Carga contenerizada	190.5	218.1	256.3	258.1
Graneles sólidos	76 884.4	12 104.1	66 791.9	13 460.2
Graneles líquidos	4 472.8	41 827.0	3 321.7	45 134.1
Total	86 987.2	58 631.5	76 410.4	62 781.4

Fuente: Anuarios La Marina Mercante Iberoamericana 1978 y 1979, IEMMI, Buenos Aires, 1978 y 1979.

Cuadro 2

BRASIL: MOVIMIENTO MARITIMO INTERNACIONAL, 1978

(Millones de toneladas)

Tipo de carga	Exportaciones	Importaciones
Carga general	6.3	3.6
Carga frigorífica	0.6	0.1
Carga contenerizada	0.4	0.3
Graneles sólidos	75.0	16.0
Graneles líquidos	3.1	46.5
Total	85.4	66.5

Fuente: Cortesía del Dr. Aurelio González Climent, Presidente del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, IEMMI.

Cuadro 3

CHILE: MOVIMIENTO MARITIMO INTERNACIONAL, 1975-1977

(Miles de toneladas)

Tipo de carga	1975		1976		1977	
	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones
Carga general	2 234.5	652.0	2 251.7	658.7	2 374.4	833.8
Carga frigorífica	97.0	46.1	157.7	45.4	246.3	62.8
Graneles sólidos	10 249.3	1 252.6	10 017.3	1 522.0	9 062.3	1 484.7
Graneles líquidos	161.2	2 902.1	112.1	3 286.3	555.7	3 150.2
Total	12 742.0	4 852.8	12 538.8	5 512.4	12 238.7	5 531.5

Fuente: Para 1975-1976, Departamento de Transporte Marítimo, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones; para 1977, Oficina de Planificación, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

Cuadro 4

COLOMBIA: MOVIMIENTO MARITIMO INTERNACIONAL, 1976-1978

(Miles de toneladas)

Tipo de carga	1976		1977		1978	
	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones
Carga general	935.2	1 811.4	393.8	916.7	866.1	1 582.5
Graneles sólidos	848.0	663.3	130.7	974.7	228.4	650.1
Graneles líquidos	1 152.0	563.9	-	1 858.6	119.7	390.4
Total	2 935.2	3 038.6	524.5	3 750.0	1 214.2	2 623.0

Fuente: Para 1976, preparado sobre la base de las estadísticas detalladas por productos del documento de Naciones Unidas Statistical Papers - Commodity Trade Statistics 1976 (ST/ESA/STAT/SER.D/79-16); para 1977, Anuario La Marina Mercante Iberoamericana 1979, IEMMI, Buenos Aires, 1979, y para 1978, elaborado sobre la base de las informaciones por puertos contenidas en la revista Carga Internacional, órgano técnico informativo de CUTMA, Bogotá, julio-agosto 1979.

Cuadro 5

ECUADOR: MOVIMIENTO MARITIMO INTERNACIONAL, 1976-1978

(Miles de toneladas)

Tipo de carga	1976		1977		1978	
	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones
Carga general	242.3	798.7	210.9	1 260.6	280.1	1 094.7
Carga refrigerada	1 242.4	35.0	1 286.3	51.8	1 420.0	37.2
Graneles sólidos	28.6	438.8	92.5	868.5	64.9	617.1
Graneles líquidos	8 811.1	1 234.0	6 912.2	842.3	6 750.2	375.0
Total	10 324.4	2 506.5	8 501.9	3 023.2	8 515.2	2 124.0

Fuente: Preparado sobre la base de las estadísticas por puertos contenidas en el Boletín Estadístico Puertos Ecuatorianos, 1978, Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, Guayaquil, 1979.

Cuadro 6

PERU: MOVIMIENTO MARITIMO INTERNACIONAL, 1976-1977

(Miles de toneladas)

Tipo de carga	1976		1977	
	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones
Carga general	1 272.9	1 156.0	938.9	841.9
Graneles sólidos	6 235.8	1 224.4	8 370.8	1 393.9
Graneles líquidos	726.7	1 850.2	574.5	2 722.4
Total	8 235.4	4 230.6	9 884.2	4 958.2

Fuente: Anuario La Marina Mercante Iberoamericana, 1979, IEMMI, Buenos Aires, 1979.

1978

Total de exportaciones	10 115.9 miles de toneladas
Total de importaciones	2 425.7 miles de toneladas

Fuente: Cortesía del Dr. Aurelio González Climent, President del IEMMI.

Cuadro 7

AMERICA DEL SUR: MARINAS MERCANTES AL 1º DE ENERO DE 1979[a/]

(Miles de toneladas)

País	Unidad	TRB	TPB	Capacidad de carga (miles de m³)				TEU	Edad promedio
				Seca	Frigorizada	Líquido	Total		
Argentina	188	1 891	2 885	2 212	111	1 326	3 649	5 858	14.1
Bolivia	1	4	6	10	2	-	12	-	28.0
Brasil	268	3 385	5 665	2 750	123	4 389	7 262	9 980	7.0
Colombia	38	290	349	425	72	76	573	2 286	10.8
Chile	48	514	812	722	42	314	1 078	1 196[b/]	9.2
Ecuador	29	179	238	154	46	144	344	1 197	11.0
Paraguay	18	20	21	21	1	12	34	-	16.6
Peru	49	450	702	700	2	274	976	-	11.8
Uruguay	14	151	245	62	27	226	315	-	13.2
Venezuela	74	738	1 059	648	39	689	1 376	2 980	11.6
Total	727	7 622	11 982	7 704	365	7 450	15 643	23 497	10.0

Fuente: Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, La Marina Mercante Iberoamericana, Anuario 1979, Buenos Aires, 1979.

a/ Buques de 1 000 o más TRB.

b/ Según datos de las propias empresas navieras chilenas son 3 600 TEU; el total sería entonces de 25 901 TEU.

Cuadro 8

AMERICA DEL SUR[a]: MARINAS MERCANTES POR TRAFICOS Y TIPOS DE BUQUES AL 1º DE ENERO DE 1979

(Miles de toneladas)

Tráficos y tipos de buques	Unidad	TRB	TPB	TEU	Edad promedio	Porcentaje sobre TRB
Ultramar	383	5 376	8 600	24 723	8.4	70.5
Carguero común	153	1 244	1 653	2 184		16.3
Carguero rápido	50	567	643	9 237		7.4
Carguero polivalente	56	570	902	9 158		7.5
Frigorífico	18	99	102	1 072		1.3
Granelero	57	1 109	2 669	836		14.5
Mineralero/petrolero	13	875	1 647	-		11.5
Petrolero	7	313	614	-		4.1
VLCC	7	591	1 147	-		7.8
Ro-Ro	2	8	13	896		0.1
Costeros y fluviales	344	2 246	3 382	1 178	14.5	29.5
Total	727	7 622	11 982	25 901	10.0	100.0

Fuente: Preparado sobre la base de las informaciones del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, La Marina Mercante Iberoamericana, 1979.

a/ Comprende los buques de 1 000 o más TRB de todos los países sudamericanos.

Cuadro 9

BRASIL: PARTICIPACION DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL EN SU COMERCIO EXTERIOR, 1977

(Miles de toneladas y porcentajes)

Tráficos y grupos de carga	Armadores nacionales				Total porcentaje	Armadores extranjeros		Total
	Buques propios		Buques arrendados					
	Toneladas	Porcentaje	Toneladas	Porcentaje		Toneladas	Porcentaje	
Exportación	5 900	7.7	7 100	9.3	17.0	63 400	83.0	76 410
Carga general	1 200	19.1	500	7.9	27.0	4 600	73.0	6 296
Graneles sólidos	4 200	6.3	6 400	9.6	15.9	56 200	84.1	66 792
Graneles líquidos	500	15.1	200	6.1	21.2	2 600	78.8	3 322
Importación	10 300	16.4	47 600	75.8	92.2	4 900	7.8	62 781
Carga general	1 600	38.1	500	11.9	50.0	2 100	50.0	4 187
Graneles sólidos	1 900	14.1	9 500	70.3	84.4	2 100	15.6	13 460
Graneles líquidos	6 800	15.1	37 600	83.3	98.4	700	1.6	45 134
Total comercio exterior	16 200	11.6	54 700	39.3	50.9	68 300	49.1	139 192
Carga general	2 800	26.7	1 000	9.5	36.2	6 700	63.8	10 484
Graneles sólidos	6 100	7.6	15 900	19.8	27.4	58 300	72.6	80 252
Graneles líquidos	7 300	15.1	37 800	78.1	93.2	3 300	6.8	48 456

Fuente: Superintendencia Nacional de Marina Mercante (SUNAMAM) - Anuario 1977.

Cuadro 10

CHILE: PARTICIPACION DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL EN SU COMERCIO EXTERIOR, 1977

(Miles de toneladas y porcentajes)

Tráficos y grupos de carga	Armadores nacionales				Total porcentaje	Armadores extranjeros		Total
	Buques propios		Buques arrendados					
	Toneladas	Porcentaje	Toneladas	Porcentaje		Toneladas	Porcentaje	
Exportación	1 097	9.9	1 056	8.6	17.6	10 086	82.4	12 239
Carga general	555	23.4	408	17.2	40.6	1 412	59.4	2 374
Carga refrigerada	28	11.4	22	9.0	20.4	196	79.6	246
Graneles sólidos	458	5.0	576	6.4	11.4	8 029	88.6	9 062
Graneles líquidos	57	10.3	50	9.0	19.3	448	80.7	556
Importación	1 527	27.6	1 091	19.7	47.3	2 914	52.7	5 531
Carga general	250	30.0	78	9.3	39.3	506	60.7	834
Carga refrigerada	19	7.7	0	0.0	7.7	43	92.3	62
Graneles sólidos	180	12.1	653	44.0	56.1	651	43.9	1 485
Graneles líquidos	1 077	34.2	359	11.4	45.6	1 714	54.4	3 150
Total comercio exterior	2 624	14.8	2 147	12.1	26.9	13 000	73.1	17 770
Carga general	805	25.1	486	15.1	40.2	1 918	59.8	3 208
Carga refrigerada	47	9.6	22	4.5	14.1	392	85.9	492
Graneles sólidos	638	6.0	1 229	11.7	17.7	8 680	82.3	10 547
Graneles líquidos	1 134	30.6	409	11.0	41.6	2 162	58.4	3 706

Fuente: Cortesía de la Oficina de Planificación, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

Cuadro 11

COLOMBIA: PARTICIPACION DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL EN SU COMERCIO EXTERIOR, 1977

(Miles de toneladas y porcentajes)

Tarifas y grupos de carga	Armadores nacionales a/		Armadores extranjeros		Total
	Toneladas	Porcentaje	Toneladas	Porcentaje	
Exportación	221	42.0	303	58.0	524
Carga general	196	49.8	197	50.2	394
Graneles sólidos	25	19.1	106	80.9	131
Importación	2 234	59.6	1 516	40.4	3 750
Carga general	454	49.5	463	50.5	917
Graneles sólidos	232	23.8	743	76.2	975
Graneles líquidos	261	75.7	84	24.3	345
Hidrocarburos	1 287	85.1	226	14.9	1 513
Total comercio exterior	2 455	57.4	1 819	42.6	4 274
Carga general	650	49.6	660	50.4	1 310
Graneles sólidos	257	23.2	149	76.8	1 106
Graneles líquidos	261	75.7	84	24.3	345
Hidrocarburos	1 287	85.1	226	14.9	1 513

Fuente: Anuario La Marina Mercante Iberoamericana 1979, IEMMI, Buenos Aires, 1979.

a/ Incluye buques arrendados.

Cuadro 12

ECUADOR: PARTICIPACION DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL EN SU COMERCIO EXTERIOR, 1977

(Miles de toneladas y porcentajes)

Tráficos y grupos de carga	Armadores nacionales a/		Armadores extranjeros		Total
	Buques propios				
	Toneladas	Porcentaje	Toneladas	Porcentaje	
Exportación	910	10.7	7 592	19.3	8 502
Carga general	90	42.7	121	57.3	211
Carga refrigerada	-	-	1 286	100.0	1 286
Graneles sólidos	-	-	93	100.0	93
Graneles líquidos	820	11.9	6 092	88.1	6 912
Importación	114	3.8	2 909	96.2	3 023
Carga general	114	9.0	1 147	91.0	1 261
Carga refrigerada	-	-	52	100.0	52
Graneles sólidos	-	-	868	100.0	868
Graneles líquidos	-	-	842	100.0	842
Total comercio exterior	1 024	8.9	10 505	91.1	11 525
Carga general	204	13.9	1 268	86.1	1 472
Carga refrigerada	-	-	1 338	100.0	1 338
Graneles sólidos	-	-	961	100.0	961
Graneles líquidos	820	10.6	6 934	89.4	7 754

Fuente: Prepado sobre la base de las informaciones por puertos contenidas en el Boletín Estadístico Puertos Ecuatorianos 1979, Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, Guayaquil, 1979.

a/ Se carece de información sobre la carga transportada en barcos arrendados por empresas navieras ecuatorianas.

Cuadro 13

PERU: PARTICIPACION DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL EN SU COMERCIO EXTERIOR, 1977

(Miles de toneladas y porcentajes)

Tráficos y grupos de carga	Armadores nacionales				Total porcentaje	Armadores extranjeros		Total
	Buques propios		Buques arrendados					
	Toneladas	Porcentaje	Toneladas	Porcentaje		Toneladas	Porcentaje	
Exportación	1 146	11.6	281	2.8	14.4	8 458	85.6	9 885
Carga general	150	16.0	25	2.7	18.7	764	85.3	939
Graneles sólidos	954	11.4	256	3.1	14.4	7 162	85.5	8 371
Graneles líquidos	42	7.5	-	-	7.5	532	92.5	575
Importación	1 156	23.3	1 224	24.7	48.0	2 579	52.0	4 958
Carga general	226	26.8	32	3.8	29.4	585	69.4	842
Graneles sólidos	849	60.9	84	6.0	66.9	465	33.5	1 394
Graneles líquidos	81	3.0	1 108	40.7	43.7	1 533	54.3	2 722
Total comercio exterior	2 302	15.5	1 504	10.1	25.6	11 037	74.4	14 843
Carga general	376	21.1	56	3.1	24.2	1 348	75.8	1 781
Graneles sólidos	1 802	18.5	340	3.5	22.0	7 623	78.0	9 765
Graneles líquidos	124	3.8	1 108	33.0	36.8	2 066	63.2	3 297

Fuente: Anuario La Marina Mercante Iberoamericana 1979, IEMMI, Buenos Aires, 1979.

Cuadro 14

AREA ANDINA[a]: PARTICIPACION DE LAS MARINAS MERCANTES EN SU COMERCIO EXTERIOR, 1977

(Miles de toneladas y porcentajes)

Tráficos y grupos de carga	Armadores nacionales b/		Armadores extranjeros		Total
	Toneladas	Porcentaje	Toneladas	Porcentaje	
Exportación	4 712	15.1	26 438	84.9	31 150
Carga general c/	1 474	27.0	3 976	73.0	5 450
Graneles sólidos	2 269	12.9	15 388	87.1	17 657
Graneles líquidos	969	12.0	7 074	88.0	8 043
Importación	7 324	42.4	9 938	57.6	17 262
Carga general c/	1 173	29.6	2 795	70.4	3 968
Graneles sólidos	1 978	41.5	2 744	58.5	4 722
Graneles líquidos	4 173	48.7	4 399	51.3	8 572
Total comercio exterior	12 036	24.9	36 376	75.1	48 412
Carga general c/	2 647	28.1	6 771	71.9	9 418
Graneles sólidos	4 247	19.0	18 132	81.0	22 379
Graneles líquidos	5 142	30.9	11 473	69.1	16 615

Fuente: Preparado sobre la base de los cuadros 10 al 13 del presente documento.

a/ Incluye a Chile, Colombia, Ecuador y Perú.
b/ Carga transportada por armadores nacionales en buques propios y arrendados.
c/ Incluye la carga refrigerada.

Cuadro 15

BRASIL: MARINA MERCANTE POR TRAFICOS Y TIPOS DE BUQUE AL 1º DE ENERO DE 1979

(Miles de toneladas)

Tráficos y tipos de buque	Unidad	TRB	TPB	Capacidad de carga (miles de m3)				TEU	Edad promedio
				Seca	Frigorizada	Líquida	Total		
Ultramar	117	2 518	4 335	2 008	121	3 470	5 599	8 802	5.6
Carguero común	10	202	268	389	12	13	414	1 490	11.5
Carguero rápido	28	295	351	557	61	25	646	5 206	7.7
Carguero polivalente	22	210	327	421	14	-	460	1 430	4.4
Frigorífico	4	22	24	-	34	-	34	-	7.0
Granelero	15	315	530	641	-	-	641	676	5.1
Mineralero - petrolero	10	754	1 404	-	-	1 679	1 679	-	4.1
Petrolero	1	129	283	-	-	339	339	-	5.0
VLCC	7	591	1 147	-	-	1 386	1 386	-	5.0
Costeros	122	823	1 267	710	2	868	1 580	1 178	10.7
Fluviales - lacustres	29	44	64	32	-	51	83	-	17.3
Total	268	3 385	5 665	2 750	123	4 389	7 262	9 980	7.0

Fuente: Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, La Marina Mercante Iberoamericana, Anuario 1979, Buenos Aires, 1979.

Cuadro 16

BOLIVIA: MARINA MERCANTE POR TRAFICOS Y TIPOS DE BUQUE AL 1º DE ENERO DE 1979

(Miles de toneladas)

Tráficos y tipos de buque	Unidad	TRB	TPB	Capacidad de carga (miles de m^3)				TEU	Edad promedio
				Seca	Frigorizada	Líquida	Total		
Ultramar									
Carguero común	1	4	6	10	2	-	12	-	28.0
Carguero rápido	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Carguero polivalente	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Frigorífico	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Granelero	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mineralero - petrolero	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Petrolero	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costeros	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fluviales-lacustres	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	1	4	6	10	2	-	12	-	28.0

Fuente: Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, La Marina Mercante Iberoamericana, Anuario 1979, Buenos Aires, 1979.

Cuadro 17

CHILE: MARINA MERCANTE POR TRAFICOS Y TIPOS DE BUQUE AL 1º DE ENERO DE 1979

(Miles de toneladas)

Tráficos y tipos de buque	Unidad	TRB	TPB	Capacidad de carga (miles de m³)				TEU	Edad promedio
				Seca	Frigorizada	Líquida	Total		
Ultramar	36	452	721	680	41	235	956	1 196a/	8.2
Carguero común	13	93	133	194	5	-	199	160	16.5
Carguero rápido	4	44	47	69	14	3	86	-	13.5
Carguero polivalente	10	96	158	217	-	-	217	-b/	6.2
Frigorífico	2	16	18	-	22	-	22	-	14.5
Granelero	5	96	159	200	-	-	200	1 036	2.5
Mineralero - petrolero	2	108	206	-	-	232	232	-	4.7
Petrolero	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costeros	12	66	91	42	1	79	122	-	16.5
Fluviales-lacustres	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	48	514	812	722	42	314	1 078	1 196	9.2

Fuente: Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, La Marina Mercante Iberoamericana, Anuario 1979, Buenos Aires, 1979.

a/ Según datos de las respectivas empresas navieras, son 3 600 TEU, en lugar de los informado por el IEMMI.
b/ Según datos de las respectivas empresas navieras, los cargueros polivalentes tiene capacidad para 2 404 TEU.

Cuadro 18

COLOMBIA: MARINA MERCANTE POR TRAFICOS Y TIPOS DE BUQUE AL 1º DE ENERO DE 1979

(Miles de toneladas)

Tráficos y tipos de buque	Unidad	TRB	TPB	Capacidad de carga (miles de m^3)				TEU	Edad promedio
				Seca	Frigorizada	Líquida	Total		
Ultramar	28	272	327	395	71	74	540	2 286	10.5
Carguero común	18	120	159	213	41	12	266	-	18.1
Carguero rápido	9	127	128	182	30	10	222	2 286	3.8
Carguero polivalente	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Frigorífico	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Granelero	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mineralero - petrolero	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Petrolero	1	24	40	-	-	52	52	-	4.0
Costeros	10	19	22	30	1	2	33	-	14.5
Fluviales-lacustres	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	38	290	349	425	72	76	573	2 286	10.8

Fuente: Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, La Marina Mercante Iberoamericana, Anuario 1979, Buenos Aires, 1979.

Cuadro 19

ECUADOR: MARINA MERCANTE POR TRAFICOS Y TIPOS DE BUQUE AL 1º DE ENERO DE 1979

(Miles de toneladas)

Tráficos y tipos de buque	Unidad	TRB	TPB	Capacidad de carga (miles de m3)				TEU	Edad promedio
				Seca	Frigorizada	Líquida	Total		
Ultramar	16	149	196	152	46	96	294	1 197	7.9
Carguero común	6	30	40	55	7	2	64	-	20.8
Carguero rápido	5	57	65	97	9	6	112	1 161	4.5
Carguero polivalente	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Frigorífico	3	23	20	-	30	-	30	36	7.2
Granelero	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mineralero - petrolero	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Petrolero	2	40	71	-	-	88	88	-	3.5
Costeros	13	31	42	2	-	48	50	-	25.6
Fluviales-lacustres	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	29	179	238	154	46	144	344	1 197	11.0

Fuente: Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, La Marina Mercante Iberoamericana, Anuario 1979, Buenos Aires, 1979.

Cuadro 20

PERU: MARINA MERCANTE POR TRAFICOS Y TIPOS DE BUQUE AL 1º DE ENERO DE 1979

(Miles de toneladas)

Tráficos y tipos de buque	Unidad	TRB	TPB	Capacidad de carga (miles de m3)				TEU	Edad promedio
				Seca	Frigorizada	Líquida	Total		
Ultramar	32	341	535	692	2	62	756	-	11.7
Carguero común	22	179	253	370	2	17	389	-	12.3
Carguero rápido	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Carguero polivalente	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Frigorífico	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Granelero	9	149	246	322	-	4	326	-	10.1
Mineralero - petrolero	1	13	37	-	-	41	41	-	20.0
Petrolero	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costeros	10	98	147	7	-	192	199	-	12.4
Fluviales-lacustres	7	11	20	1	-	20	21	-	12.1
Total	49	450	702	700	2	274	976	-	11.8

Fuente: Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, La Marina Mercante Iberoamericana, Anuario 1979, Buenos Aires, 1979.

Cuadro 21

AREA ANDINA a/: MARINAS MERCANTES POR TRAFICOS Y TIPOS DE BUQUE AL 1º DE ENERO DE 1979

(Miles de toneladas)

Tráficos y tipos de buque	Unidad	TRB	TPB	Capacidad de carga (miles de m3)				TEU	Edad promedio
				Seca	Frigorizada	Líquida	Total		
Ultramar	114	1 223	1 794	3 016	267	903	4 186	7 083	9.6
Carguero común	60	426	591	1 919	160	467	2 546	160	15.6
Carguero rápido	18	228	240	348	53	19	420	3 447	5.8
Carguero polivalente	10	96	158	217	-	-	217	2 404b/	6.2
Frigorífico	5	39	38	-	52	-	52	1 072	10.2
Granelero	14	245	405	522	-	4	526	-	7.1
Mineralero - petrolero	3	121	243	-	-	273	273	-	6.3
Petrolero	3	64	111	-	-	140	140	-	3.7
Costeros	45	214	302	81	2	321	404	-	15.8
Fluviales-lacustres	7	11	20	1	-	20	21	-	12.1
Total	165	1 446	2 110	3 088	267	1 244	4 599	7 083	10.5

Fuente: Preparado sobre la base de las informaciones del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, La Marina Mercante Iberoamericana, Anuario 1979, Buenos Aires, 1979.

a/ Comprende los buques de 1 000 o más TRB de Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú.

b/ Según datos de las respectivas empresas navieras; la información del IEMMI no indica los TEU de los cargueros polivalentes.

Cuadro 22

ALALC: TRAFICO DE CONTENEDORES EN LOS PRINCIPALES PUERTOS, 1969-1978

(Unidades y toneladas de carga)

Puerto	Año	Movimiento total		Contenedores embarcados			Contenedores desembarcados		
		Número	Toneladas	Cargados (Número)	Vacíos (Número)	Toneladas	Cargados (Número)	Vacíos (Número)	Toneladas
Argentina									
Buenos Aires	1969	...	3 040	421	...	390	415	...	1 650
	1978	21 427	334 761	9 809	467	126 577	7 721	3 400	146 230
Brasil									
Santos	1969	2 605	13 294	568	722	4 194	1 049	266	9 100
	1978	56 322	506 581	17 907	9 020	226 322	20 124	9 271	280 159
Río de Janeiro	1969	928	2 808	217	...	760	585	126	2 049
	1978	9 725	115 991	5 831	3 183	58 630	662	49	57 361
Manaus	1978	7 252	43 660	289	3 376	9 195	3 535	22	34 465
Salvador	1978	2 299	43 205	1 857	97	33 897	269	76	9 308
Río Grande	1978	8 433	38 100	3 917	184	28 942	320	4 012	9 158
São Sebastião	1978	1 655	30 996	1 614	5	30 570	30	16	426
Paranagua	1969	463	3 737	310	23	2 637	128	...	1 100
	1978	4 690	8 803	2 167	232	4 683	382	1 909	4 120
Vitoria	1978	1 273	6 587	562	...	4 670	49	662	1 917
Malhado	1978	809	6 391	254	113	5 319	12	430	1 072
Recife	1978	609	4 859	88	156	1 530	289	76	3 329
Otros puertos	1978	2 957	11 258	408	912	5 640	312	1 235	5 618
Chile									
Valparaíso	1969	3 827	6 683	588	811	1 710	1 700	728	4 973
	1978	12 932	77 946	2 428	2 868	24 854	6 540	1 096	53 092
Antofagasta	1969	930	2 870	30	312	110	302	286	2 760
	1978	1 377	5 236	101	191	3 344	50	550	1 894
Arica	1969	804	1 454	...	398	...	406	...	1 454
	1978	930	3 385	95	654	2 013	158	23	1 372
Iquique	1978	2 784	13 960	8	1 087	3 050	1 689	...	10 910
San Antonio	1978	556	2 943	126	32	1 383	344	34	1 560
Talcahuano/ San Vicente	1978	401	4 352	230	32	3 551	79	60	801
Punta Arenas	1978	260	2 710	34	...	450	226	...	2 260
Colombia									
Buenaventura	1969	...	86 200	...	...	22 900	...	...	13 300
	1978	5 406	42 182	1 557	1 040	20 898	1 600	1 209	21 284
Cartagena	1969	...	20 800	...	...	1 400	...	...	19 400
	1978	2 614	13 747	86	515	6 984	749	464	6 763
Barranquilla	1978	888a/	6 218	296a/	...	1 950	592a/	...	4 268
Santa Marta	1978	2 767	2 334	1 170	1 019	230	122	456	2 104
Ecuador									
Guayaquil	1969	4 620	23 025a/	1 075	1 025	6 525a/	2 460	60	16 500a/
	1978	9 566	63 900a/	1 495	3 251	18 500a/	4 475	345	45 400a/
Manta	1978	4 991	38 600a/	1 492	989	14 000a/	2 451	59	24 600a/
Mexico									
Veracruz, Ver.	1978	5 338	52 016	1 762	340	19 426	2 956	280	32 590
Tuxpan, Ver.	1978	5 457	50 906	2 486	...	15 143	2 971	...	35 763
Tampico, Tam.	1978	2 242	18 619	994	407	12 251	520	319	6 368
Manzanillo, Col.	1978	622	3 309	241	69	2 471	7	305	838
Mazatlán, Sin	1978	108	1 537	108	...	1 537	...	...	...
Perú									
Callao	1969	...	15 500	...	...	8 500	...	...	7 000
	1977	5 403	52 115	1 924	1 007	25 329	2 472	...	26 746
Uruguay									
Montevideo	1977	2 446	...b/	1 100	76	...b/	1 130	140	...b/

Fuente: Tomás Sepúlveda Whittle, El empleo de contenedores en América Latina, CEPAL, noviembre de 1978, preparado para la XV Asamblea General de ALAMAR (Viña del Mar, noviembre de 1978).

a/ Estimado.

b/ No se lleva registro de tonelaje de contenedores.

Cuadro 23

PRODUCTOS TRANSPORTADOS EN CONTENEDORES POR NAVES LATINOAMERICANAS, 1978

Nacionalidad de la nave	Productos de exportación de su propio país	Productos de importación al propio país
Argentina	Carne en conserva Conservas enlatadas Dulces Miel Muebles Suelas de cuero Vinos embotellados	Drogas Maquinarias varias Mechas de acetato Negro de humo Partes de automotor Productos electrónicos
Brasil	Flores secas Máquinas de escribir y calcular Motores Fiat Neumáticos para vehículos Partes de automóvil Ropa de brin Té	Máquinas de escribir y calcular Partes de automóvil Productos químicos Resina sintética
Chile	Algas marinas Alimentos en conserva Artículos de papel, libros Artículos de cerámica, piedra, yeso Carbón activado Carga general Cobre, manufacturas Conservas de frutas y legumbres Cueros y pieles Frutas Legumbres Madera aserrada Preparados alimenticios Productos congelados Productos químicos Resinas artificiales Vegetales Vinos, licores y bebidas envasadas	Algodón, lana, fibras sintéticas Artículos electrónicos de línea blanca Artículos de cerámica, piedra, yeso Automóviles, camiones y repuestos Bicicletas Carga general Conservas de legumbres y frutas Cueros y pieles Máquinas, motores e implementos Productos químicos Resinas artificiales Telas y textiles Vinos, licores y bebidas envasadas Otros productos n.e.

Nacionalidad de la nave	Productos de exportación de su propio país	Productos de importación al propio país
Colombia	Carga general Gelatinas Herramientas Láminas de caucho Productos alimenticios Textiles Zapatos	Carga general Cacao Conservas Papel Vinos
Ecuador	Café Café soluble Licores Manila en fardos Madera de balsa Manteca de cacao	Aparatos de TV Electrodomésticos Material eléctrico industrial Repuestos en general Resinas Sanitarios Vajillas
Perú	Cacao Cochinilla Conservas de frutas Conserva de pescado Cube en polvo (raíz) Envases de zinc para pilas Frijoles Hilados de algodón y lana Quillay Tejidos	Aparatos y artículos eléctricos Efectos personales Licores Menaje de casa Máquinas de escribir Papel especial Productos químicos Repuestos TV Sistemas de computación
Uruguay	Aceite vegetal a granel	Libros

Fuente: Tomás Sepúlveda Whittle, El empleo de contenedores en América Latina, op. cit.

ANEXOS */

*/ Los anexos están contenidos en el documento E/CEPAL/R.213/Add.1.