



BOLETÍN FAL

FACILITACIÓN DEL COMERCIO Y EL TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

www.eclac.cl

Edición No. 203, julio de 2003

EL COSTO ECONÓMICO DE LA MEDITERRANEIDAD

América Latina alberga dos repúblicas, Bolivia y Paraguay, que carecen de acceso soberano a puertos marítimos. No contar con litoral marítimo efectivamente obliga a estos dos países a exportar e importar productos a través de fronteras con países vecinos, frecuentemente utilizando para ello modos terrestres que son intrínsecamente más caros que el marítimo.

Por otra parte, la lejanía de puertos marítimos no es atributo exclusivo de los países sin litoral; más bien está compartida por estados o provincias como Mato Grosso, en Brasil o Tucumán, en Argentina, que forman parte de países con litoral. Si se lograra una perfecta integración política y económica en la región, las distancias, y los accidentes topográficos, entre puntos como La Paz, Bolivia, y Arica, Chile, o Asunción, Paraguay y Paranaguá, Brasil, no mostrarían variación alguna. Pero sí desaparecerían las demoras en los cruces fronterizos, y sus costos relacionados.

Para los dos países sin litoral, el costo de cruzar fronteras, aunque significativo, representa una fracción relativamente baja en el costo de los tramos terrestres de su transporte internacional. De mayor importancia para estos países, representan la dependencia de los servicios de infraestructura y la institucionalidad de los países de tránsito para el transporte de su comercio exterior.

Para mayores antecedentes, sírvase contactar a Ian Thomson, Jefe de la Unidad de Transporte de la CEPAL, ithomson@eclac.cl.

En las Naciones Unidas se debate la mediterraneidad. En las Américas hay solamente dos países sin litoral marítimo, es decir, las repúblicas sudamericanas de Bolivia y Paraguay. Su situación, y las de los países de tránsito (Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay) fue tema de debate en la Reunión Regional de Países sin Litoral Marítimo y de Tránsito, celebrada en Asunción los días 12 y 13 de marzo, 2003, preparatoria de la Reunión Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de Instituciones Financieras sobre Cooperación en materia de Transporte de Tránsito, que se celebrará en Almaty, capital de Kazajstán, en el mes de agosto de 2003.

La ventaja en costos del transporte marítimo. No contar con litoral marítimo deja un país sin acceso soberano a los puertos de ultramar para sus exportaciones e importaciones, obligándolo a menudo a hacer llegar o retirar al/del puerto las mercancías por un medio terrestre. Típicamente, la relación de costos de transporte, entre los medios marítimo, ferroviario y camionero, es de 1: 5: 7, aunque depende

mucho de las circunstancias, como el volumen a ser transportado, la calidad de la infraestructura, etc. El transporte marítimo es más barato por razones físicas (menos fricción entre vehículo y superficie, y no tener que subir pendientes) y economías de escala.

Los mayores costos de las importaciones de Bolivia y Paraguay. Siempre que el transporte no se efectúe por vía aérea o fluvial, el comercio exterior de los países mediterráneos debe comprender un tramo terrestre, a veces largo, que tiende a aumentar el costo representado por el transporte y el seguro, y hacer más caras las importaciones. Véase el cuadro 1, que se refiere a productos químicos, que son relativamente homogéneos, implicando que las diferencias entre la relación costo (cif-fob)/cif, entre un país y otro, no se debería a diferencias en la naturaleza del producto.

Cuadro 1: INDICADORES DEL COMPONENTE DE TRANSPORTE Y SEGUROS EN LAS IMPORTACIONES DE PRODUCTOS QUÍMICOS

País	(Costo cif-costo fob)/costo cif (en porcentaje)
Productos importados de la región Asia Pacífico	
Bolivia	14.21
Paraguay	11.37
Resto de los países	7.25
Productos importados de la Unión Europea	
Bolivia	9.42
Paraguay	7.16
Resto de los países	4.65

Fuente: Base de datos de Transporte Internacional, Unidad de Transporte, CEPAL.

Resulta evidente el mayor valor de esa relación para los casos de Bolivia y Paraguay. Una conclusión apresurada sería que estos valores más altos se deban a la condición de no contar con litoral. Sin embargo, un análisis de mayor profundidad señalará que esto no es necesariamente cierto.

La incidencia de los costos en los pasos fronterizos. En las condiciones actuales, resulta costoso transportar carga sobre largas distancias en tren y aún más en camión, y eso reduce los ingresos de los productores de bienes exportados, y aumenta los precios que deben pagar los consumidores por los productos importados. Sin embargo, los largos viajes terrestres no son exclusivos de los países sin litoral. El Departamento boliviano de Santa Cruz de la Sierra está a aproximadamente 2 250 km por carretera del puerto marítimo de Buenos Aires, pero la misma distancia separa también puntos como Sapezal ubicado en el Estado brasileiro de Mato Grosso y el puerto, también brasileiro, de Paranaguá. Por esto, en lo que al costo de transporte se refiere, y en condiciones *ceteris paribus* en cuanto al modo de transporte disponible, la condición de las carreteras y la competitividad del sector camionero, un productor de soya del Mato Grosso tendría que enfrentar los mismos altos costos de transporte que su contraparte en Santa Cruz.

Sin embargo, el productor boliviano tiene que esquivar un obstáculo no enfrentado por el matogrossense, o sea, el paso por una frontera. Entre países sudamericanos, pocos son los pasos de frontera que se destacan por la eficiencia de sus operaciones, según han explicado Georgina Cipoletta y

Ricardo Sánchez bajo el título [**Pasos fronterizos de países del MERCOSUR: los obstáculos y sus efectos**](#), en la edición 199, de marzo de 2003 del Boletín FAL. A modo de ejemplo, la mayor parte de los camiones que llegan cargados a la frontera entre Argentina y Brasil en Paso en los Libres/Uruguiana demoran entre 30 y 36 horas para cruzarla. En términos de costos, cruzar esa frontera equivaldría a aumentar la distancia del recorrido en aproximadamente 330 km. Si, entre un país mediterráneo y un puerto hubiera una frontera con una demora de esta magnitud, las empresas agrícolas, mineras o industriales en ese país recibirían unos USD 8.25 menos la tonelada por sus productos, que otros vecinos pero ubicados a poca distancia en el país de tránsito.

Por otra parte, entre los pasos menos conflictivos se incluyen varios que atienden los traslados entre los puertos marítimos y Bolivia y Paraguay. Es posible, por ejemplo, que un camión que sale temprano en la mañana del puerto chileno de Arica, llegue a La Paz el mismo día, después de recorrer 500 km, desde el nivel del mar subiendo hasta 4 670 metros por la Cordillera de los Andes, y luego bajando de nuevo a los 3 600 metros. Para transportar un contenedor de Arica a La Paz, las empresas camioneras cobran unos USD 950, de los cuales menos de USD 80 se relacionarían con el cruce de la frontera netamente tal. Este sobrecosto, aunque significativo, representa nada más que la mitad del recargo atribuible a lo accidentado de la topografía, que hace aumentar los costos de operación de los camiones. Una integración económica y política pulida permitiría reducir a cero el costo de los pasos fronterizos, pero no sería tan fácil aplanar el camino entre La Paz en el Océano Pacífico.

Es importante no confundir la condición de mediterraneidad con la de una lejanía de un puerto marítimo. A pesar del cruce de frontera y la topografía, el costo del transporte de productos contenedorizados entre Arica y La Paz es de aproximadamente USD 68 la tonelada, incluida la devolución de la caja vacía, que es inferior al costo correspondiente entre el de un puerto brasilero del Atlántico y el Estado brasilero de Mato Grosso. Es decir, aunque sea la sede de gobierno de un país sin litoral, en términos de costo de transporte de importaciones, La Paz se encuentra en una situación más ventajosa que ciertos puntos en el Mato Grosso, u otros estados, departamentos o provincias lejos del mar pertenecientes a países con litoral.

Paliativos para la mediterraneidad en América del Sur. Pueden existir paliativos para la mediterraneidad, algunos como resultado de negociaciones con otros países, y otras consecuencias de características naturales. Entre los primeros figuran los tratados, convenios u otros acuerdos, que han firmado tanto Bolivia como Paraguay con los países de tránsito, mediante los cuales reciben beneficios que ayudan a contrarrestar la desventaja económica de la mediterraneidad por la facilitación del comercio, la concesión de depósitos francos, la construcción de obras infraestructura, etc.. Véase, por ejemplo, el anexo 3 del documento ***Estudio preliminar del transporte de los productos de comercio exterior de los países sin litoral de Sudamérica*** disponible en: <http://www.cepal.cl/noticias/noticias/6/11846/DDR2f-LitoralMaritimoOK.pdf>. Muchos de estos acuerdos son de carácter multilateral, dentro del marco de agrupaciones subregionales, como la Comunidad Andina (de la cual es integrante Bolivia) y el Mercosur (cuyos integrantes incluyen el Paraguay, y uno de cuyos miembros asociados es Bolivia).

Otro factor que reduce los costos económicos de la mediterraneidad es la opción fluvial, interesante especialmente para los productores de graneles, en particular la soya y derivados, del oriente boliviano y una gran parte del Paraguay. Además, potencialmente el norte boliviano podría aprovechar el río Mamoré y otros, para despachar y traer productos mediante el río Amazonas. Los productores de soya de la zona de Santa Cruz de la Sierra, podrán optar por enviar sus cosechas por camión al puerto de Buenos Aires, para lo cual se cobra un flete de alrededor de USD 90 la tonelada. Sin embargo, por ocupar la alternativa bimodal, de ferrocarril a Puerto Suárez y luego por la Hidrovía Paraguay/Paraná/Río de la Plata, el costo del transporte podría reducirse a aproximadamente la mitad. Los costos del transporte por la Hidrovía podrían rebajarse aún más mediante inversiones adicionales, como en el dragado.

Factores que agravan los costos de la mediterraneidad en América del Sur. Por otra parte, otras

consideraciones sirven para agravar las desventajas de ser un país sin litoral, y a veces su solución depende parcialmente de los propios países mediterráneos. Por ejemplo, la calidad de la infraestructura por donde circulan los vehículos que transportan el comercio de los países sin litoral es, frecuentemente, mejor en los países de tránsito que en los mediterráneos. Un ejemplo de este fenómeno lo constituye el sistema ferroviario que atiende el transporte de la soya paraguaya al puerto de Buenos Aires. La calidad de las vías en la Argentina no es óptima, pero es adecuada para el tráfico de trenes de carga de baja velocidad, que en ese país son arrastrados por locomotoras a diesel de propiedad de una empresa concesionaria relativamente innovadora y eficiente. Por otra parte, las vías en el Paraguay no penetran más de unos cuatro kilómetros en el territorial nacional, puesto que la línea fue inundada por un lago artificial creado detrás de la Represa Yacyretá, y no ha sido reubicada. De hecho, el sistema ferroviario paraguayo, que transporta solamente carga internacional, consiste en un patio operado por locomotoras a leña que tienen casi cien años de edad. Además, en Bolivia aún no existe una carretera al principal punto fronterizo con Brasil, en Quijarro/Corumbá, y tanto en Bolivia como en Paraguay, la calidad de la red interna de carreteras refleja las consecuencias de un insuficiente mantenimiento de larga data.

La condición deteriorada de tramos significativos de las redes de transporte de los países sin litoral no se puede atribuir necesariamente a una desatención por parte de los países correspondientes, por dos razones. Primero, los volúmenes de tráfico en estos países son generalmente inferiores a los de los países de tránsito, y una planificación óptima no contempla la construcción de obras de una calidad no justificada por los volúmenes. Además, los países mediterráneos, en parte debido a su propia condición de no contar con litoral, tienden a tener economías menos dinámicas que las de sus vecinos, y mayores dificultades en obtener recursos financieros para inversión en obras de infraestructura. Esto implica un mayor costo del capital, lo que trae como consecuencia natural una reducción en la cantidad de obras de inversión que se justifican.

El costo de la mediterraneidad. La desventaja económica de la mediterraneidad netamente tal consistiría sobre todo en el componente de los costos de transporte relacionados con el cruce de una frontera terrestre que se cargan al país sin litoral, más bien que a su socio comercial. En los casos de Bolivia y Paraguay, estos costos no ascenderían a más de USD 5 la tonelada, la mayor parte de los cuales se cargarían al país mediterráneo, por la demanda relativamente elástica de sus exportaciones y menos elástica de sus importaciones. Sin contar los productos que cruzan fronteras en ductos, el costo de esa desventaja económica de la mediterraneidad se estima en montos que se aproximan al 0.25% del PIB.

Es evidente que el mayor costo de la mediterraneidad no es económico, sino relacionado con una falta de autonomía. Los países sin litoral tienen fuera de su control directo materias de las cuales dependen críticamente los costos de hacer llegar sus productos a los puertos de ultramar, como la calidad de las carreteras en los países de tránsito, los peajes cobrados por su uso, los impuestos aplicados al combustible y el tipo de cambio que rige en estos países; sin embargo, la mayoría de estas situaciones podría ser controlada indirectamente mediante convenios firmados con los países de tránsito.

La mayor parte de la desventaja de costos de transporte de los territorios pertenecientes a las repúblicas de Bolivia y del Paraguay no se debe a su condición de mediterraneidad, sino a la distancia física entre ellas y el mar, y a las barreras topográficas que están en el camino.