Capítulo VII

EXAMEN DE LO ACONTECIDO EN EL PLANO REGIONAL : AMÉRICA LATINA

Este capítulo se centra en la evolución del sector marítimo en los países y territorios en desarrollo de América, incluido el transporte terrestre.

A. LA SITUACIÓN ECONÓMICA

El período que cubre este examen (1999-2001) fue poco tranquilo para los países de América Latina y el Caribe. La crisis financiera de 1997 tuvo graves consecuencias para su crecimiento económico, que disminuyó a 2,3% en 1998 y tocó fondo al año siguiente, cuando se cifró en 0,4% (véase el cuadro 46). Los países latinoamericanos fueron los más afectados por la desaceleración; nueve de los 20 países que figuran en el cuadro 46 registraron un crecimiento negativo, bien en 1998, bien en 1999, y en un país la economía se contrajo en ambos años. De los 10 países que lograron un crecimiento positivo, los que se desempeñaron mejor fueron los que tenían mayores vínculos con la economía de los Estados Unidos, como la República Dominicana, México y los países de Centroamérica. El mayor país de Sudamérica, el Brasil, consiguió un crecimiento mucho menor. Los 12 países del Caribe tuvieron buenos resultados, con sólo tres registrando un crecimiento negativo en 1998 o 1999.

En 1999 la demanda interna fue poco boyante y se vio frenada por devaluaciones monetarias en Brasil, Chile, Colombia y Ecuador. El déficit fiscal aumentó por causa de la reconstrucción en algunos países de América Central y el Caribe después de los huracanes Mitch y Georges, los terremotos en las zonas de Colombia productoras de café y la presión sobre el gasto social en otros países. La inversión también pecó de morosidad como consecuencia de los altos tipos de interés en un año en que muchos bancos de esos países afrontaron dificultades y se reorganizaron o fusionaron. Las corrientes financieras que se dirigieron a esos países fueron menos de la mitad de las de 1997, y en casi todos ellos los pagos al exterior obligaron a recurrir a las reservas.

La fuerte recuperación de la producción en América Latina y el Caribe en 2000 fue el resultado del crecimiento económico en los Estados Unidos, la zona euro y el Lejano Oriente, que estimuló la demanda y subió el precio de los crudos. Siete países de América Latina (Brasil, Chile, Cuba, Honduras, México, Nicaragua y la República Dominicana) y cuatro del Caribe (Belice, Granada, Saint. Kitts y Nevis, y Trinidad y Tabago) registraron aumentos de producción superiores al promedio regional de 4,1%, aprovechando los que se desempeñaron mejor la elevada demanda estadounidense. La contracción económica se centró sólo en la zona del Río de la Plata y afectó a tres países.

La demanda interior de los países de la región aumentó 4,5%, por causa sobre todo del mayor consumo en un entorno de baja inflación o del uso del dólar como moneda nacional, tal como ocurrió en el Ecuador. Un control estricto del gasto fiscal y una mejor recaudación de los impuestos redujeron los déficit públicos a 2,3% del PIB e hicieron disminuir la inversión pública en algunos sectores clave (verbigracia en la agricultura) y el gasto social. La inversión privada interior no subió en razón de la escasez de los préstamos bancarios y de los altos tipos de interés. Los ingresos procedentes de las privatizaciones se incrementaron un 50% desde el nivel de 1999 a 18.500 millones de dólares, correspondiendo al Brasil y México casi el 70% y el 23% respectivamente de las que se hicieron en la región. La mayor competencia redundó en que las compañías transnacionales equilibraron sus zonas de producción y consumo a través de las fronteras nacionales, por ejemplo en el caso del gas en Mercosur y en el de la electricidad en Centroamérica.

No obstante, la fragilidad de la recuperación se hizo patente un año después. Los bajos precios de los productos básicos y la menor demanda de los países industrializados en el segundo semestre del año afectaron a casi todos los países de la región. El índice de precios de los minerales estimado por la CEPAL es el más bajo del último quinquenio, y el de algunos productos agrícolas, como el café, se encuentra en mínimos históricos. Las estimaciones preliminares del crecimiento económico de los países de América Latina y el Caribe en 2001 es, con un 0,5%, apenas superior al de 1999. La economía de siete países se contrajo, y ninguna tuvo un crecimiento superior al 5%. A finales

CUADRO 46

Crecimiento porcentual del PIB a precios constantes de mercado de 1995 en los países de América Latina y el Caribe, 1998-2001

Países o territorios	*1998*	*1999*	*2000*	*2001*
Argentina	3,8	-3,4	-0,6	-3,8
Bolivia	5,2	0,4	1,8	0,0
Brasil	0,3	0,9	4,3	1,7
Chile	3,6	-0,1	4,9	3,0
Colombia	0,5	-4,1	2,7	1,5
Costa Rica	8,3	8,1	1,7	0,3
Cuba	1,3	6,8	5,5	3,0
Ecuador	1,0	-9,5	2,8	5,0
El Salvador	3,8	3,3	2,0	1,5
Guatemala	5,1	3,9	3,1	2,0
Haití	-1,1	2,3	1,2	-0,9
Honduras	3,3	-1,5	5,0	2,5
México	5,1	3,6	6,8	-0,1
Nicaragua	4,1	7,4	4,7	2,0
Panamá	4,6	3,5	2,6	0,5
Paraguay	-0,6	-0,1	-0,6	1,5
Perú	-0,5	0,9	3,0	-0,5
República Dominicana	7,3	8,0	7,8	3,0
Uruguay	4,4	-2,9	-1,5	-2,5
Venezuela	0,7	-5,8	4,0	2,8
Total parcial-América Latina	**2,3**	**0,4**	**3,9**	**0,5**
Antigua y Barbuda	5,0	4,9	2,6	-
Barbados	5,3	3,1	3,0	-1,5
Belice	2,0	5,9	10,1	-2,0
Dominica	3,1	1,3	0,7	-
Granada	7,6	7,5	6,5	2,5
Guyana	-2,2	3,9	3,0	1,0
Jamaica	-1,0	0,7	0,5	1,5
Saint Kitts y Nevis	1,1	3,5	7,1	-
San Vicente y las Granadinas	5,8	4,2	2,0	-
Santa Lucía	3,0	3,4	0,6	-
Suriname	1,9	-2,4	0,1	-
Trinidad y Tabago	5,3	7,8	5,0	1,0
Total – América Latina y el Caribe	**2,3**	**0,4**	**4,1**	**0,5**

Fuente: para 1998-2000: *Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe* (2002), publicación de la CEPAL LC/G-2151-P/B, febrero: 68. Para 2001: Estimaciones de *Balance preliminar de las economías de América Latina y el Caribe* (2001), publicación de la CEPAL LC/G-2153-P/E, apéndice estadístico, cuadro A-1. La clasificación de la CEPAL para América Latina comprende los países caribeños de Cuba y Haití.

de año, la Argentina había dejado de pagar su deuda y los efectos del colapso habían afectado a países vecinos, sobre todo al Uruguay.

Tal como indica el cuadro 47, el valor de las exportaciones de los 37 países de América Latina y el Caribe durante el año 2000 se cifró en 369.800 millones de dólares, que equivalen al 6% de las exportaciones mundiales de ese año. Las importaciones de esos países fueron de 374.100 millones de dólares, o 5,8% de las importaciones mundiales. El aumento del valor de exportaciones e importaciones fue en 1999 de 20,0 y 15,9% respectivamente. Las cifras preliminares de 2001 sugieren un descenso de esos valores.

CUADRO 47

Valor del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe

(miles de millones de dólares corrientes)

	Exportaciones			*Importaciones*		
	1999	*2000*	*2001*	*1999*	*2000*	*2001*
Valor del comercio de 37 países de América Latina y el Caribe	307,9	369,8	254,8	322,7	374,1	254,5
Mercosur	76,3	86,0		79,6	85,7	
CAN	44,6	60,7		34,5	39,3	
Países del Caribe	15,1	17,9		27,7	31,3	
MCCA	14,3	14,7		18,2	19,6	
México	136,7	166,4		142,0	174,5	
Chile	15,6	18,1		13,9	16,7	
Panamá	5,3	5,9		6,7	7,0	
Crecimiento porcentual en volumen del comercio de mercancías de los países de América Latina y el Caribe	7,0	11,0	2,4	-2,1	13,9	0,4

Fuente: Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe 2000-2001, publicación de la CEPAL LC/G.2149-P/E, cuadros II. 1a, II.2 y II.5a. Los datos de 2001 son provisionales y desde enero a septiembre sólo. Todos los datos están tomados de fuentes sobre balanzas de pagos.

La contribución de las diversas agrupaciones de países al valor del comercio internacional de la región también figura en el cuadro 47. Mercosur comprende cuatro países (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay) y sus exportaciones supusieron el 23,2% del total de la región. La Comunidad Andina (CAN) integra a cinco países (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela) y contribuye con 16,4% a las exportaciones regionales. La Comunidad del Caribe engloba a 20 países y territorios (Anguila, Antigua y Barbuda, Antillas Holandesas, Aruba, Bahamas, Barbados, Belice, Cuba, Dominica, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, Montserrat, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, San Vicente y las Granadinas, Santa Lucía, Suriname, y Trinidad y Tabago), incluidos los que pertenecen a Mercado Común del Caribe (CARICOM), la Organización de Estados del Caribe Oriental y la Iniciativa de la Cuenca del Caribe del Gobierno de los Estados Unidos. Estos países contribuyen en su conjunto al 48% de las exportaciones regionales. Los cinco países del Mercado Común Centroamericano (MCCA) son Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua y aportan el 4% de las exportaciones regionales. Los tres países restantes, Chile, México y Panamá, no pertenecen a ninguno de esos grupos y contribuyen con 4,9, 45, y 1,6% respectivamente a las exportaciones de la región. Las exportaciones de México, un socio del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) junto con los Estados Unidos y el Canadá, incluyen la maquila, es decir, las instalaciones de montaje de propiedad extranjera.

B. EL COMERCIO DE MERCANCÍAS

La estructura del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe figura en el cuadro 48, con cifras del año 2000. La parte sustancial de los productos básicos (artículos alimentarios, productos agrícolas, minerales y combustibles) en las exportaciones se refleja en su proporción de 30,8% del valor de las exportaciones totales. Dentro de esa categoría, el petróleo crudo destaca con un total de 45.500 millones de dólares. El principal destino de las exportaciones fue el mercado de los Estados Unidos, con una parte de casi 60% del total. Otros países de la región eran un claro destino segundo, con un porcentaje de 16,2. En suma, los destinos dentro del hemisferio

CUADRO 48

Estructura del comercio exterior de algunos productos en los países de América Latina y el Caribe, 2000

Exportaciones de la región	*Miles de millones de dólares*	*Destino de las exportaciones (%)*					
		Estados Unidos	*Japón*	*Europa*	*Asia*	*Región*	*Otros*
Todos los productos	341,8	59,5	2,2	10,1	3,4	16,2	8,6
de los cuales:							
Alimentos	22,7	19,4	3,2	26,3	7,9	24,3	18,9
Productos agrícolas	28,5	37,1	6,0	25,3	6,2	13,3	12,1
Minerales	8,6	6,8	21,4	22,5	17,5	9,8	21,9
Combustible	45,5	67,1	0,8	7,1	1,0	14,9	9,0
Todos los demás	236,6	66,5	1,2	6,9	2,6	16,3	6,5
Importaciones de la región	*Miles de millones de dólares*	*Origen de las importaciones (%)*					
		Estados Unidos	*Japón*	*Europa*	*Asia*	*Región*	*Otros*
Todos los productos	362,5	51,1	4,2	13,1	8,1	15,5	7,9
de los cuales:							
Alimentos	13,2	36,1	0,1	12,8	5,0	40,6	5,5
Productos agrícolas	13,0	45,6	0,1	4,1	4,1	32,7	13,4
Minerales	1,9	24,6	0,2	5,9	4,4	45,5	19,4
Combustible	13,4	11,6	0,3	1,1	4,3	53,7	29,0
Todos los demás	321,0	53,8	4,8	14,0	8,6	12,0	6,8

Fuente: Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe 2000-2001, publicación de la CEPAL LC/G.2149-P/E, cuadros 1b y 1c. Los datos de 33 países proceden de fuentes comerciales y se han allegado siguiendo una metodología diferente de la indicada en el cuadro 55.

representaron del orden de los tres cuartos de las exportaciones de los países de América Latina y el Caribe. Las exportaciones a Europa constituyeron otro 10% y aquéllas al Japón y otros países asiáticos el 5,6%.

La parte de los productos básicos en las importaciones de la región se mantuvo en 11,4% en 2000. Los pagos fluctúan en torno a los 13.000 millones de dólares para cada uno de los tres principales productos importados, a saber, alimentos, productos agrícolas y combustible. Los Estados Unidos son la fuente principal de esas importaciones, con un 51,1%, mientras los países de la región representan el 15,5%. En total, las importaciones procedentes del hemisferio suponen dos tercios de las importaciones totales. La parte de las importaciones procedentes de Europa y el Japón y de otros países asiáticos es más o menos la misma, 13,1 y 12,3% respectivamente. En conjunto, les corresponde del orden de un cuarto del total.

En el cuadro 49 figuran para los 10 mayores países de América Latina y el Caribe el destino de sus exportaciones y el origen de sus importaciones en el año 2000. La parte del mercado estadounidense es mayor cuanto más próximos a ellos están los países. La proporción que corresponde al comercio regional resulta más elevada en Sudamérica, sobre todo entre los países del Mercosur.

C. LA MARINA MERCANTE EN LOS PAÍSES Y TERRITORIOS EN DESARROLLO DE AMÉRICA

1. La situación general

El cuadro 50 indica en volumen y valor el porcentaje que representan las exportaciones por vía marítima en la exportación total de seis países en desarrollo de América Latina. Ese porcentaje fluctúa entre 40,7 y 97,5% cuando se consideran los volúmenes exportados y entre 16,7 y 86% cuando se toma en cuenta el valor de las exportaciones. El bajo porcentaje del comercio marítimo de México, la nación con mayores intercambios, es una consecuencia del transporte por ferrocarril y carretera con su principal socio comercial, los Estados Unidos. En los otros cinco países el comercio marítimo reviste suma importancia.

2. La situación general de las flotas mercantes

El cuadro 51 indica la flota mercante registrada en los países en desarrollo de América, con exclusión de los de libre matrícula (Bahamas, Bermudas y Panamá). La parte de la flota mercante matriculada en esos países ha aumentado de modo constante desde 1980, cuando se cifraba en 3,2% de la flota mundial. Aumentó a 3,5% en 1990 y llegó a 4,2% en 2000. En 2001 se mantuvo

CUADRO 49

Estructura del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe que se indican, 2000

País	*Exportaciones (miles de millones de dólares)*	*Destino de las exportaciones (%)*					
		Estados Unidos	*Japón*	*Europa*	*Asia*	*Región*	*Otros*
Argentina	26,3	12,0	1,5	16,5	6,8	47,9	15,3
Brasil	55,1	24,1	4,5	23,6	6,9	24,8	16,2
Chile	18,2	16,4	14,2	21,9	14,9	22,1	10,6
Colombia	13,6	50,6	1,8	11,9	1,1	28,6	6,0
Costa Rica	5,9	52,0	0,9	19,5	3,6	18,8	5,2
México	166,4	88,6	0,6	3,2	0,7	3,1	3,8
Panamá	5,9	44,8	1,0	17,9	2,9	24,0	9,4
Perú	7,0	31,0	5,7	16,0	16,0	21,7	9,6
República Dominicana	5,7	n,a,	n,a,	n,a,	n,a,	n,a,	n,a,
Venezuela	34,0	59,6	0,8	5,4	0,6	19,5	14,0
País	*Importaciones(miles de millones de dólares)*	*Origen de las importaciones (%)*					
		Estados Unidos	*Japón*	*Europa*	*Asia*	*Región*	*Otros*
Argentina	23,8	19,1	4,0	22,0	10,3	34,6	10,0
Brasil	55,9	23,2	5,3	23,9	10,2	21,1	16,4
Chile	16,7	19,7	4,2	16,5	12,7	35,8	11,1
Colombia	11,1	34,0	4,6	16,0	8,0	27,6	9,8
Costa Rica	6,1	51,2	3,6	10,2	3,9	25,2	5,9
México	174,5	73,1	4,0	8,4	7,4	2,6	4,6
Panamá	7,0	35,7	7,2	8,7	6,3	25,7	16,4
Perú	7,3	23,4	6,6	12,9	10,5	38,4	8,1
República Dominicana	9,7	n,a,	n,a,	n,a,	n,a,	n,a,	n,a,
Venezuela	16,1	37,8	3,4	18,0	6,9	25,0	9,0

Fuente: Panorama de la inserción internacional de América Latina y el Caribe 2000-2001, cuadros II.5a y II.5b, publicación de la CEPAL LC/G.2149-P/E y Anexo.

CUADRO 50

Parte del tráfico marítimo en las exportaciones de América Latina y el Caribe en 2000

País	*Porcentaje de las exportaciones por vía marítima medidas en*	
	Volumen en toneladas métricas	*Valor en dólares*
Argentina	83,8	70,2
Brasil	97,5	74,2
Chile	95,7	86,0
Colombia	97,2	74,7
México	40,7	16,7
Perú	97,5	73,5

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe (2002),* CEPAL, *http://www.eclac.cl/transporte/perfil/expmdo00.asp*

CUADRO 51

Flotas mercantes del mundo y flotas registradas en países latinoamericanos, en los años que se indican
(en miles de TPM)

	Año	*Total*	*Petroleros*	*Graneleros*	*Buques de carga general*	*Porta-contenedores*	*Buques de otros tipos*
TOTAL MUNDIAL	1980	682 768	339 324	185 652	115 824	11 243	30 725
	1985	664 800	261 439	232 107	105 846	19 939	45 469
	1990	658 377	245 936	234 659	102 676	25 955	49 151
	1995	734 917	267 650	261 628	104 129	43 849	57 660
	2000	808 377	285 442	281 655	102 653	69 216	69 412
	2001	825 652	285 519	294 589	99 872	77 095	68 577
América Latina – total[a]	1980	21 794	7 914	6 183	6 547	37	1 113
	1985	23 283	7 354	7 765	6 363	102	1 699
	1990	25 529	7 501	9 025	6 348	364	2 291
	1995	29 798	8 236	9 238	8 104	1 486	2 734
	2000	34 051	7 645	9 934	9 837	3 540	3 095
	2001	34 556	8 223	10 448	8 999	3 789	3 057
Costa este de Sudamérica	1980	12 649	4 866	3 893	3 491	0	399
	1985	15 345	5 576	5 749	3 173	78	769
	1990	14 459	5 119	6 303	1 907	214	916
	1995	10 650	4 652	3 975	736	326	961
	2000	6 923	3 039	2 625	687	196	376
	2001	6 652	2 906	2 580	589	192	385
Costa oeste de Sudamérica	1980	2 717	484	929	1 212	0	92
	1985	2 914	651	880	1 190	0	193
	1990	2 770	558	973	1 022	0	217
	1995	1 763	429	581	372	22	360
	2000	1 646	615	370	236	77	348
	2001	1 641	609	382	200	80	370
Otros (comprende el Caribe, Centroamérica, México)	1980	6 428	2 564	1 361	1 844	37	622
	1985	5 024	1 127	1 136	2 000	24	737
	1990	8 300	1 824	1 749	3 419	150	1 158
	1995	17 384	3 155	4 682	6 996	1 138	1 413
	2000	25 482	3 991	6 939	8 914	3 267	2 371
	2001	26 263	4 708	7 526	8 210	3 517	2 302

Fuente: El Transporte Marítimo, varios números.

[a] Los tonelajes registrados en Bahamas, Bermudas y Panamá no se incluyen en el total parcial de América Latina, ya que se clasifican como de libre matrícula.

ese mismo porcentaje. El tonelaje actual que poseen esos países supone 34,6 millones de TPM.

La propiedad geográfica ha cambiado de manera espectacular desde 1980. Los países de la costa este de Sudamérica poseían el 58% de la flota regional en 1980. Esa parte disminuyó un poco a 56,6% en 1990 y se redujo a más de la mitad en el año 2000, cuando fue sólo de 20,4%. En 2001 descendió a 19,2%. Esta tendencia corre parejas con la de los países de la costa oeste de Sudamérica, cuya parte disminuyó desde 12,5% en 1980 a 10,8% en 1990 y 4,8% en 2000, tras de

lo cual se estabilizó en 2001. Las mejoras registradas por países de la región del Caribe o próximos a ella, como México y otros de América Central, casi triplicaron su parte desde 29,5% en 1980 a 32,6% en 1990 y 74,8% en el último decenio.

La composición de la flota en 2000 fue como sigue: 22,5% eran petroleros, 29,2% graneleros de carga seca, 28,8% buques de carga general, 10,9% portacontenedores y 9% otros tipos de buque. En 2001 hubo un ligero incremento de la parte de petroleros, graneleros y portacontenedores, que se cifraron en 23,8, 30,3 y 10,9% respectivamente. La parte de los cargueros y de otros buques disminuyó a 26 y 8,8% respectivamente. En los últimos 20 años, los cambios principales han sido la reducción de la parte de los petroleros y la aparición y proliferación de los portacontenedores. La gran diferencia entre la actual composición de la flota regional y la de la flota mundial fue la parte de los buques de carga general en la flota regional (26% en 2001), que fue más del doble de la mundial (sólo 12% en ese mismo año).

El cuadro 52 ofrece una visión más detallada de dicha flota mercante. Nueve países tienen una propiedad efectiva de 6,35 millones de TPM en matrículas libres, sobre todo en Panamá. Así, la flota poseída por los países en desarrollo de América es un 18,4% mayor que la que se indica en el cuadro 51. Sin embargo, los cinco países del cuadro 60 tienen flotas mercantes que en buena parte son propiedad efectiva de nacionales de países de fuera de la región, especialmente de los Estados Unidos. Esos cinco países contribuían a elevar la proporción de las zonas del Caribe y Centroamérica en la composición de la flota regional. Habida cuenta de que la flota de esos países con propiedad efectiva en otros asciende a 19,44 millones de TPM, la flota mercante de los países en desarrollo de América era de 21,47 millones de TPM, lo que representa un 37,9% menos que lo que se indica en el cuadro 51.

CUADRO 52

Propiedad de la flota mercante en los países y territorios en desarrollo de América

País o territorio	*Tonelaje total registrado con pabellón nacional*	***Tonelaje con propiedad efectiva de***		*Parte del tonelaje propiedad efectiva de nacionales y registrados en pabellones de conveniencia*	***Parte del tonelaje registrado en pabellón nacional controlado por propietarios extranjeros a/***
		nacionales en pabellones de conveniencia	***propietarios extranjeros[a] en el pabellón nacional***		
	Miles de TPM			***Porcentaje***	
Antigua y Barbuda	6 071	-	5 855	-	96,4
Argentina	312	1 040	-	333,3	-
Belice	2 002	-	781	-	39,0
Brasil	5 959	2 683	-	45	-
Chile	915	1 057	-	115,5	-
Colombia	82	43	-	52,4	-
Cuba	92	291	-	316,3	-
Honduras	1 158	-	328	-	28,3
Islas Caimán	3 184	-	2 539	-	79,7
México	1 180	136	-	11,5	-
Perú	200	171	-	85,5	-
San Vicente y las Granadinas	10 105	-	8 602	-	85,1
Uruguay	46	94	-	204,3	-
Venezuela	1 307	835	-	63,9	-
TOTAL		6 350	19 440	-	-

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos suministrados por Lloyd's Register-Fairplay.

[a] En este cuadro, por "propietarios extranjeros" se entiende propietarios que son nacionales de países de fuera de la región latinoamericana.

3. Distribución por edad de las flotas mercantes

La edad media de la flota de los países en desarrollo de América a comienzos de 2002, tal como se calcula en el cuadro 51, fue de 17,2 años (véase el cuadro 53). La flota es así más vieja que la de los países en desarrollo y que la mundial, cuya edad media en esas mismas fechas se cifraba en 13,9 y 13,7 años respectivamente. Los graneleros y cargueros de los países en desarrollo de América eran los de mayor edad, con 19,2 y 18,2 años respectivamente. La flota de portacontenedores, sin embargo, con 9,1 años de edad, era más joven que la de los países en desarrollo y la mundial, que tenían 11,1 y 10,8 años respectivamente.

El número de marineros enrolados en los países en desarrollo de América fue de 70.000 personas, incluidos oficiales y contramaestres; ello supone el 5,7% de las cifras mundiales que en el año 2000 fueron de 1,2 millones de personas. La parte de la flota mercante matriculada en esos países supuso el 4,2%.

CUADRO 53

Distribución por edad de la flota mercante de los países de América Latina, por tipos de buque, al 1º de enero de 2002

(porcentaje del total de TPM)

País o agrupación	*Tipos de buques*	*Total*	*0 a 4 años*	*5 a 9 años*	*10 a 14 años*	*15 años y más*	*Edad media (años) en 2001*[a]
TOTAL MUNDIAL	Todos los buques	100,00	19,11	18,60	12,47	49,83	13,87
	Petroleros	100,00	19,44	23,26	14,55	42,76	13,24
	Graneleros	100,00	17,59	18,95	11,92	51,54	13,73
	Cargueros	100,00	14,09	10,48	10,57	64,87	16,17
	Portacontenedores	100,00	30,13	23,79	11,45	34,64	11,03
	Todos los demás	100,00	18,31	14,43	12,56	54,70	14,92
Países en desarrollo (incluidos los países de libre matrícula)	Todos los buques	100,00	17,79	17,74	11,36	53,10	14,31
	Petroleros	100,00	21,47	21,38	16,68	40,47	12,71
	Graneleros	100,00	19,97	19,63	11,43	48,97	13,09
	Cargueros	100,00	7,82	7,48	7,30	77,40	18,46
	Portacontenedores	100,00	26,63	29,37	8,19	35,82	11,18
	Todos los demás	100,00	11,27	9,98	9,16	69,59	17,43
Países en desarrollo (con exclusión de los países de libre matrícula)	Todos los buques	100,00	10,86	11,92	8,17	69,05	17,10
	Petroleros	100,00	14,83	11,25	9,05	64,86	16,60
	Graneleros	100,00	1,72	7,35	7,70	83,23	19,22
	Cargueros	100,00	7,86	8,65	8,47	74,96	18,25
	Portacontenedores	100,00	30,96	38,28	5,34	25,42	9,21
	Todos los demás	100,00	10,37	6,28	9,32	74,04	18,23
Antigua y Barbuda	Todos los buques	100,00	30,43	29,45	6,98	33,14	10,14
	Petroleros	100,00	0,00	30,27	0,00	69,73	16,06
	Graneleros	100,00	6,42	3,92	0,00	89,65	18,33
	Cargueros	100,00	25,54	18,86	10,92	44,67	12,08
	Portacontenedores	100,00	36,52	40,29	4,82	18,36	7,80
	Todos los demás	100,00	35,94	23,31	1,63	39,13	10,37
Anguila	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00

CUADRO 53 *(continuación)*

País o agrupación	*Tipos de buques*	*Total*	*0 a 4 años*	*5 a 9 años*	*10 a 14 años*	*15 años y más*	*Edad media (años) en 2001[a]*
Argentina	Todos los buques	100,00	4,31	2,28	8,91	84,50	18,21
	Petroleros	100,00	38,57	0,00	0,00	61,43	13,06
	Graneleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	3,68	96,32	19,71
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,06	3,88	13,73	82,34	18,39
Barbados	Todos los buques	100,00	58,63	19,22	1,72	20,43	6,81
	Petroleros	100,00	93,64	0,00	0,00	6,36	3,14
	Graneleros	100,00	38,67	59,29	0,00	2,04	5,33
	Cargueros	100,00	0,00	7,48	11,81	80,71	18,08
	Portacontenedores	100,00	100,00	0,00	0,00	0,00	2,00
	Todos los demás	100,00	0,00	34,36	3,50	62,14	15,25
Bolivia	Todos los buques	100,00	1,67	0,52	5,75	92,06	19,17
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Cargueros	100,00	0,00	1,59	17,58	80,82	18,39
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	10,81	0,00	0,00	89,19	18,05
Brasil	Todos los buques	100,00	2,07	17,81	14,18	65,95	16,18
	Petroleros	100,00	1,64	22,06	16,44	59,86	15,52
	Graneleros	100,00	1,85	5,49	14,31	78,35	17,81
	Cargueros	100,00	2,98	52,57	5,12	39,34	12,22
	Portacontenedores	100,00	0,00	44,08	0,00	55,92	14,27
	Todos los demás	100,00	6,29	1,11	19,47	73,11	17,16
Islas Vírgenes (Reino Unido)	Todos los buques	100,00	0,00	3,52	7,76	88,71	18,92
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	5,51	12,14	82,35	18,31
Belice	Todos los buques	100,00	2,53	1,74	5,73	90,01	18,86
	Petroleros	100,00	0,16	1,07	1,88	96,89	19,68
	Graneleros	100,00	0,00	0,00	0,34	99,66	19,97
	Cargueros	100,00	1,82	2,28	3,47	92,43	19,10
	Portacontenedores	100,00	0,00	0,00	24,46	75,54	18,04
	Todos los demás	100,00	5,83	2,12	9,35	82,70	17,93
Islas Caimán	Todos los buques	100,00	17,87	13,76	9,72	58,64	14,22
	Petroleros	100,00	26,61	11,34	3,28	58,77	13,47
	Graneleros	100,00	0,00	20,74	22,53	56,73	15,50
	Cargueros	100,00	0,00	2,12	10,58	87,30	18,88
	Portacontenedores	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Todos los demás	100,00	42,98	16,30	0,63	40,09	10,09

CUADRO 53 *(continuación)*

País o agrupación	*Tipos de buques*	*Total*	*0 a 4 años*	*5 a 9 años*	*10 a 14 años*	*15 años y más*	*Edad media (años) en 2001[a]*
Chile	Todos los buques	100,00	2,20	10,20	4,21	83,39	17,94
	Petroleros	100,00	0,00	21,19	0,00	78,81	17,25
	Graneleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	100,00	0,00	36,35	0,00	63,65	15,27
	Todos los demás	100,00	5,28	11,85	10,08	72,80	16,70
Colombia	Todos los buques	100,00	1,69	1,80	1,27	95,24	19,36
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,76	99,24	19,94
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	5,33	5,66	2,59	86,43	18,10
Costa Rica	Todos los buques	100,00	7,99	8,39	4,33	79,28	17,12
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	-	-	-	-	-	-
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	7,99	8,39	4,33	79,28	17,12
Cuba	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	0,54	99,46	19,96
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	1,01	98,99	19,92
Dominica	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
República Dominicana	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
Ecuador	Todos los buques	100,00	41,44	0,10	2,88	55,58	12,30
	Petroleros	100,00	57,78	0,00	0,00	42,22	9,60
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,37	10,46	89,17	19,12

CUADRO 53 *(continuación)*

País o agrupación	*Tipos de buques*	*Total*	*0 a 4 años*	*5 a 9 años*	*10 a 14 años*	*15 años y más*	*Edad media (años) en 2001[a]*
El Salvador	Todos los buques	100,00	7,97	0,00	0,00	92,03	18,57
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	-	-	-	-	-	-
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	7,97	0,00	0,00	92,03	18,57
Islas Malvinas (Falkland)	Todos los buques	100,00	0,00	8,62	48,06	43,32	15,03
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	8,71	48,59	42,70	14,98
Granada	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
Guatemala	Todos los buques	100,00	5,36	0,00	0,00	94,64	19,04
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	-	-	-	-	-	-
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	5,36	0,00	0,00	94,64	19,04
Guyana	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	4,35	95,65	19,65
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	8,24	91,76	19,34
Haití	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
Honduras	Todos los buques	100,00	0,17	0,31	6,68	92,84	19,39
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Cargueros	100,00	0,26	0,31	4,51	94,92	19,55
	Portacontenedores	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Todos los demás	100,00	0,21	0,59	16,01	83,20	18,61

CUADRO 53 *(continuación)*

País o agrupación	*Tipos de buques*	*Total*	*0 a 4 años*	*5 a 9 años*	*10 a 14 años*	*15 años y más*	*Edad media (años) en 2001[a]*
Jamaica	Todos los buques	100,00	1,32	1,33	0,00	97,35	19,59
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	26,36	26,53	0,00	47,10	11,81
México	Todos los buques	100,00	2,75	0,26	14,57	82,42	18,31
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	23,18	76,82	18,15
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	6,19	0,58	6,79	86,44	18,27
Nicaragua	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	12,93	87,07	18,97
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	15,00	85,00	18,80
Paraguay	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
Perú	Todos los buques	100,00	5,39	16,87	3,26	74,48	16,58
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	7,47	23,37	4,51	64,64	15,26
Saint Kitts y Nevis	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	-	-	-	-	-	-
San Vicente y las Granadinas	Todos los buques	100,00	1,40	3,72	7,12	87,75	18,69
	Petroleros	100,00	1,13	0,71	0,00	98,16	19,70
	Graneleros	100,00	0,00	4,43	4,08	91,48	19,10
	Cargueros	100,00	1,83	2,16	10,03	85,97	18,59
	Portacontenedores	100,00	5,99	31,53	11,26	51,22	13,92
	Todos los demás	100,00	4,56	1,93	12,20	81,31	17,95

CUADRO 53 *(continuación)*

País o agrupación	*Tipos de buques*	*Total*	*0 a 4 años*	*5 a 9 años*	*10 a 14 años*	*15 años y más*	*Edad media (años) en 2001*[a]
Suriname	Todos los buques	100,00	6,26	3,16	35,28	55,30	15,64
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	100,00	0,00	12,00
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	38,29	19,32	0,00	42,39	10,60
Islas, Turcos y Caicos	Todos los buques	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Petroleros	-	-	-	-	-	-
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
Trinidad y Tabago	Todos los buques	100,00	1,19	0,00	21,46	77,35	18,07
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	1,41	0,00	25,43	73,16	17,71
Uruguay	Todos los buques	100,00	2,57	7,10	0,98	89,35	18,54
	Petroleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Graneleros	-	-	-	-	-	-
	Cargueros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Portacontenedores	-	-	-	-	-	-
	Todos los demás	100,00	3,11	8,60	1,18	87,11	18,23
Venezuela	Todos los buques	100,00	12,80	11,55	6,32	69,33	15,69
	Petroleros	100,00	15,14	25,58	10,37	48,91	13,12
	Graneleros	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Cargueros	100,00	0,00	5,47	0,62	93,90	19,24
	Portacontenedores	100,00	0,00	0,00	0,00	100,00	20,00
	Todos los demás	100,00	16,99	0,67	4,94	77,40	16,46

Fuente: Lloyd's Register-Fairplay.

[a] Para calcular la edad media se ha supuesto que los años que tienen los buques se distribuyen por igual entre el límite inferior y superior de cada grupo de edad. Para el grupo de 20 años y más, se ha fijado el punto medio en 23,5 años.

D. LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

En estos países se transportan por vía marítima sobre todo mercancías en buques de línea regular y graneles. En 2000, los puertos de la región cargaron 750,6 millones de toneladas, que suponen 25,7% de las mercancías embarcadas en puertos de países en desarrollo y 12,7% del total mundial. La parte de los petroleros en ese total fue 46%, mientras correspondió 54% a carga seca, incluida la que se transporta en líneas regulares. Las mercancías descargadas en los puertos de la región supusieron 359,89 millones de toneladas, o 18,9% de las desembarcadas en los puertos de países en desarrollo y 5,8% del total mundial. Cifras preliminares para 2001 muestran un incremento de 3,2% en el tonelaje cargado hasta 774,5 millones de toneladas.

En el cuadro 54 figuran estimaciones de las cantidades de mercancías transportadas a granel y en buques de línea regular en algunos países. Estos países representan más del 90% de las exportaciones y 70% de las importaciones. A la Argentina y el Brasil, en la costa este de Sudamérica, les corresponde del orden de la mitad de las mercancías embarcadas. Países de la

CUADRO 54

Tráfico internacional estimado por tipos de servicios marítimos en los países latinoamericanos que se indican, 2000

(millones de toneladas métricas)

País	Exportaciones				Importaciones			
	Graneles		Buques de líneas y otras mercancías	Exportaciones totales	Graneles		Buques de líneas y otras mercancías	Importaciones totales
	Líquidos	Secos			Líquidos	Secos		
Argentina	20,0	39,1	11,9	71,0	2,7	11,5	8,8	23,0
Brasil	4,6	176,7	52,1	233,4	33,2	44,1	9,2	86,5
Chile	0,7	21,5	11,3	33,5	0,4	48,1	6,3	54,8
Colombia	24,7	32,1	7,4	64,2	0,9	7,2	3,7	11,8
México	93,7	25,3	7,6	126,6	16,0	24,2	9,9	50,1
Perú	2,3	9,0	2,3	13,6	4,5	4,2	3,0	11,8
Venezuela	143,5	14,0	1,0	158,5	2,3	5,2	6,0	13,6
Total	289,5	317,7	93,6	700,8	60,0	144,5	46,9	251,6

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe* (2002), CEPAL, *http://www.eclac.cl/transporte/perfil/.*

costa septentrional, a saber, Venezuela y Colombia (que tiene esa costa y la occidental), representan alrededor de un cuarto del tonelaje cargado. A lo largo de la costa occidental, Chile y el Perú y la parte correspondiente de Colombia embarcan del orden de un décimo de ese tonelaje. México es con mucho el país con mayor comercio fuera de Sudamérica y representa el 18% de las mercancías embarcadas.

En los países seleccionados, los graneles constituyen la parte mayor de las exportaciones, con 86,6% del total, que se divide casi por igual entre petróleo y derivados (47,7%) y carga seca (54,3%). Los graneles también supusieron la mayor parte de las importaciones, con 81,3%, pero los que se transportan en petroleros constituyen sólo el 29,3% mientras a carga seca corresponde 71,3%. Las exportaciones transportadas en buques de línea regular representan 13,3% de las exportaciones totales, el doble que las importaciones que se hacen en ese tipo de transporte. Estas últimas importaciones constituyen el 18,5% de las importaciones totales.

1. El transporte marítimo de petróleo crudo y sus derivados

Las exportaciones de crudos se hacen desde terminales especializados e integrados en las operaciones de las compañías petroleras. Por ejemplo, PDVSA (Petróleos de Venezuela S.A.) posee varios terminales para exportar y 21 petroleros para transportar crudos al extranjero, en parte a su red de refinerías del Caribe, los Estados Unidos y Europa, que absorben 2,4 mbpd.

Los terminales para exportar están principalmente ubicados en torno al Caribe, tal como ocurre con los tres grandes terminales de Cayo Arcas, Dos Bocas y Pajaritos operados por PEMEX (Petróleos Mexicanos). En 2001 esos terminales cargaron 46,8, 28,5 y 30,1 millones de toneladas respectivamente. Los terminales venezolanos se encuentran en el Lago Maracaibo y junto a la costa marítima, como también ocurre con el terminal colombiano de Coveñas, que en 2000 cargó unos 20 millones de toneladas.

Se fleta tonelaje Aframax para transportar petróleo desde el Caribe al terminal de Louisiana Oil Offshore Platform (LOOP) en el Golfo de México, a otros terminales del litoral oriental de ese país y a refinerías ubicadas en algunas islas caribeñas. Las tarifas desde México al litoral oriental estadounidense fueron de 198 WS en marzo de 2000 y aumentaron durante el año a un máximo de 361 en diciembre. En noviembre de 2001, sin embargo, habían caído a 137 WS. Después de una breve recuperación hacia finales de año, la tendencia descendente prosiguió, alcanzándose 105 WS en marzo de 2002, lo que equivale en fletamento por tiempo a 12.900 dólares por día. En ese mes, se contrató un petrolero de 70.000 TPM desde Cayo Arcas al terminal LOOP en 112 WS, mientras que con destino en los Países Bajos los contratos se hacían en 105 WS, aquéllos desde Coveñas a la costa estadounidense del Golfo de México se cotizaron en 102 WS y los que se referían a la ruta desde Puerto La Cruz (Venezuela) a Houston (Estados Unidos) se concertaron en 120. Petroleros más pequeños se usan para transportar crudos por otros exportadores sudamericanos. En marzo de 2002, petroleros de

50.000 TPM cobraban 160 WS para viajes desde Esmeraldas (Ecuador) a puertos de los Estados Unidos situados en el Golfo de México y en la costa este.

Se importa petróleo crudo desde el África occidental, de donde se trajeron 8,3 millones de toneladas en 2000, y desde el Golfo del Oriente Medio, sobre todo al Brasil. Las compañías petroleras utilizan para ese tráfico tonelaje de tamaño Suezmax o superior. En marzo de 2002, Petrobras, la compañía brasileña de petróleo, fletó dos buques de 10 años de edad con capacidad de 108.712 y 141.950 TPM para 12 a 24 meses en 28.000 y 34.000 dólares por día respectivamente. En el mismo mes, para transportar crudos desde el África occidental al Brasil, la misma compañía contrató un petrolero de 130.000 TPM en 72 WS y otro de 260.000 TPM en 45 WS.

El comercio de productos derivados del petróleo, en particular desde las refinerías a puertos estadounidenses, reviste importancia en el Caribe. En ese transporte se emplean petroleros más pequeños en la gama de 25.000 a 35.000 TPM. Las tarifas habituales para utilización inmediata en la ruta Curaçao a Houston aumentaron desde 7,50 dólares por tonelada en marzo de 2000 a 11,60 dólares en marzo de 2001 y luego bajaron a 6,90 dólares un año más tarde. El equivalente de un fletamento por tiempo determinado de un petrolero de 30.000 TPM ascendía a 8.600 dólares por día en marzo de 2002. En otras partes, las importaciones de crudos pueden estar vinculadas con el comercio interno de cabotaje de petróleo crudo y sus derivados. Tal es el caso de las importaciones brasileñas de crudos que van a los terminales de Petrobras, como los de Angra dos Reis, por donde se importaron 4,3 millones de toneladas en 2000 para complementar los desembarques internos de 3,5 millones de toneladas. Este puerto, juntamente con los de São Sebastião y Aratu, que manejaron 45,7 y 18,9 millones de toneladas respectivamente, participa así en un tráfico costero apreciable de petróleo crudo, derivados, gas y productos petroquímicos.

También existen tráficos de menor importancia tales como los que transportan betún líquido en petroleros desde los terminales PDVSA a América del Norte, Europa y el Lejano Oriente. Las exportaciones de este combustible especializado y patentado ascendieron a 6,3 millones de toneladas en 2001. El transporte de GNL no está muy desarrollado, con unas exportaciones desde Trinidad a los Estados Unidos y España que supusieron 2,1 mmmc en 1999. No obstante, es probable que aumente, con los nuevos descubrimientos en Trinidad y, lo que reviste mayor importancia, con el del gran yacimiento en Bolivia, que comenzará a exportar desde la costa oeste de Sudamérica a mercados de México y California. (Esta última registró repetidos cortes del suministro de electricidad en 2000).

2. El transporte de carga seca

Este tráfico se centra sobre todo en Sudamérica. En la costa este, se exporta mineral de hierro y cereales desde el Brasil y grano desde la Argentina; también se hacen exportaciones de mineral de hierro desde la costa occidental; y desde la costa septentrional se exporta carbón desde Colombia y Venezuela.

Los puertos mayores son los que explota la Compañía Vale do Rio Doce (CVRD) en Tubarão y Ponta da Madeira en el Brasil central y septentrional, que en 2000 alcanzaron un movimiento de 72,6 y 44,5 millones de toneladas, principalmente exportaciones de mineral de hierro. El mismo año, otro gran operador exportó 22,7 millones de mineral de hierro desde el puerto de Sepetiba. Importaciones de carbón para la siderurgia se hicieron por los puertos de Praia Mole y Sepetiba, por donde discurrieron 8,4 y 3,5 millones de toneladas respectivamente en 2000. Estas importaciones se completan con un apreciable comercio de cabotaje de ese mineral – con unos 2,2 millones de toneladas descargadas en Praia Mole – que permitieron exportar 6,7 millones de productos siderúrgicos desde ese puerto. Del mismo modo, el tráfico costero de bauxita y alúmina condujo a exportaciones de productos del aluminio desde terminales privados ubicados cerca del puerto de Itaqui. En el comercio de mineral de hierro desde el Brasil se emplean buques de más de 100.000 TPM. En 2000, las tarifas de los fletes del Brasil a Europa septentrional aumentaron desde 7,50 dólares en marzo a 8,70 en noviembre. Luego bajaron a un mínimo de 3,90 dólares en noviembre de 2001; más tarde se observó una ligera mejora, y en marzo de 2002 los fletes eran de 4,90 dólares por tonelada. Estas fluctuaciones de las tarifas corrieron parejas con las registradas en la ruta Brasil-China: en 2000, las tarifas aumentaron desde 11,50 dólares por tonelada en marzo a 13,50 en noviembre; luego bajaron a 6,05 dólares en diciembre de 2001 y subieron a 7,75 en marzo de 2002.

En la costa oeste de Sudamérica, se exporta mineral de hierro desde los puertos de Huasco (Chile) y San Nicolás (Perú). En 2000, el puerto chileno propiedad de una filial de CAP S.A., la mayor compañía siderúrgica de Chile, embarcó 5,5 millones de toneladas de mineral de hierro, dirigidas sobre todo a países asiáticos (46% al Japón, 13% a la República de Corea e Indonesia y 14% a Malasia). Ese mismo año, el puerto peruano, que forma parte de una empresa conjunta de minería con inversores de China, exportó 3,7 millones de toneladas a fábricas siderúrgicas de este país. Un nuevo puerto privado, Ventanas, está operando en Chile central, con un tráfico de graneles secos.

El carbón colombiano constituye la mayor exportación de carga seca desde la costa norte de

Sudamérica. En la cuenca del Cerrejón se extrae carbón para térmicas por la empresa conjunta Intercor-Carbocol y se envía por ferrocarril unos 150 kilómetros a Puerto Bolívar, desde donde se embarcaron 22,9 millones de toneladas para los Estados Unidos y mercados europeos en 2000. Otro exportador recurre a ferrocarril, gabarras y una instalación flotante en el mar frente a Ciénaga y exportó 8,7 millones de toneladas de carbón para térmicas ese mismo año. El carbón venezolano del mismo tipo procede de la cuenca del Guasare, se transporta en camión unos 85 kilómetros y luego en gabarra llega a un muelle flotante cerca del canal navegable del Lago Maracaibo.

En las exportaciones de carbón se emplea tonelaje de tamaño El Cabo. Tarifas representativas para un viaje sólo de ida desde Puerto Bolívar a Europa septentrional en marzo de 2000 cotizaron 7,70 dólares por tonelada. Después de un máximo en noviembre de ese año de 8,40 dólares, registraron una baja continua. Estaban en 5,95 dólares por tonelada en marzo de 2001 y en 4,85 dólares un año más tarde, con una disminución de 18,5%.

Pequeños graneleros en la gama de 15.000 a 35.000 TPM se usan en el tráfico de cereales de la región. Los principales centros exportadores son el puerto de Paranagua en el Brasil meridional, por donde discurrieron 14 millones de toneladas de grano de un total de 28,3 millones de toneladas de movimiento total, y varios puertos argentinos a lo largo del río Paraná, con instalaciones para el relleno de las bodegas de los buques. Las importaciones se reparten entre muchos puertos de la región, que a menudo sirven para carga en general. En ocasiones, por un mismo puerto discurren exportaciones e importaciones. En 2000, el Puerto de Santos (Brasil) exportó 3 millones de toneladas de soya en grano e importó 2 millones de toneladas de trigo.

En marzo de 2002, unos transportes de trigo o maíz desde Paranagua (Brasil) a Europa occidental en un buque de 35.000 TPM y al Japón en uno de 30.000 TPM se pagaron a 16 y 26 dólares por tonelada respectivamente. Los embarques desde Río de la Plata (Argentina) a Marruecos en buques de 25.000 TPM alcanzaron 21 y 22 dólares por tonelada. Unos contratos representativos para importar en Venezuela en buques de la gama de 15.000 a 30.000 TPM se cerraron en 11,90 dólares por tonelada, un 12,8% menos que un año antes.

Los graneles ocupan un lugar prominente en el comercio todavía incipiente entre Sudamérica y África. Una estimación hecha con datos de 1998 para siete países (Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Perú, Uruguay y Venezuela) muestra que las exportaciones a África suponían sólo 3% de todas ellas, con 12,6 millones de toneladas. Las importaciones constituyeron 7,5% del total importado por esos siete países y supusieron en conjunto 12,1 millones de toneladas. En este comercio Sur-Sur ocupaban un lugar más relevante los países del litoral oriental de Sudamérica, en particular el Brasil. Las exportaciones sudamericanas a África estaban constituidas por mineral de hierro, cereales, y azúcar y melaza, con unas cifras que en 1998 fueron de 3,1, 3,1 y 2,7 millones de toneladas respectivamente. Egipto y Libia son los principales importadores de esos productos. Entre las exportaciones africanas figuran petróleo crudo (alrededor de 8,3 millones de toneladas, sobre todo desde el África occidental) y carbón (del orden de 2 millones de toneladas desde Sudáfrica).

3. El tráfico marítimo de buques de línea regular y otros tipos de transporte

El tráfico contenedorizado de la región se cifró en 9,1 millones de TEU en 2001. Tal como indica el cuadro 55, las exportaciones supusieron 4,8 millones de TEU, o 52,5% del total. La tasa de crecimiento del comercio contenedorizado fue de 1,7%, muy por debajo del 7,6% registrado en 2000. Las previsiones para 2002 y 2003 son 4,6 y 5,2% respectivamente. La estructura del tráfico contenedorizado también figura en el cuadro 55. La parte de Norteamérica y la de Europa en las exportaciones de la región fueron casi las mismas, a saber, 32,5 y 31,2% respectivamente. Los destinos intrarregionales de las exportaciones venían a continuación con 16,7%, por delante de los destinos asiáticos (11,6%). La parte de Norteamérica en las importaciones regionales fue claramente la mayor con 33,4%, seguida de las de Europa y Asia con partes respectivas de 22,8 y 21,8%. Las importaciones procedentes de la región supusieron un 18,4%.

El tráfico desde el litoral oriental de Sudamérica representó el 36,5% del tráfico contenedorizado regional. En esa costa, la parte de Europa en exportaciones e importaciones fue mayor – 37,4 y 32,5% – que la de Norteamérica, que se cifró sólo en 27,5 y 29,6% respectivamente. Las otras dos zonas, México, y Centroamérica y el Caribe (incluyendo también en esta última la costa septentrional de Sudamérica), tienen partes casi iguales del tráfico regional – 23,8 y 22,4% respectivamente – con un comercio que discurre sobre todo con los Estados Unidos, el destino de más del 40% de sus exportaciones.

Las importaciones que se hacen en el Caribe desde América del Norte supusieron el 42,5%. La costa occidental de Sudamérica registró el 17,3% del tráfico regional contenedorizado. La parte mayor de las exportaciones desde esa costa, 29,5%, se dirigió a Europa, mientras que la parte mayor de las importaciones, 29,9% se originó en Norteamérica. En el tráfico en esa costa, correspondía a Asia alrededor de un quinto de las exportaciones e importaciones, y más

CUADRO 55

Destino de las exportaciones y origen de las importaciones que se transportan en contenedor, en algunas zonas comerciales de América Latina y el Caribe, 2001

		Destino de las exportaciones (%)					
Zonas comerciales	***Exportaciones totales (miles de TEU)***	***África***	***Asia***	***Europa***	***Norteamérica***	***Dentro de la región***	***Sin asignar***
México y Centroamérica	933,8	0,3	7,3	23,1	41,3	21,4	6,6
El Caribe	814,0	0,8	3,5	26,7	44,1	23,6	1,3
Costa este de Sudamérica	2 086,8	3,6	12,4	37,4	27,5	11,0	8,1
Costa oeste de Sudamérica	963,3	0,4	20,7	29,5	24,8	18,6	6,0
Total regional	4 797,9	1,9	11,6	31,2	32,5	16,7	6,2
		Origen de las importaciones (%)					
Trading areas	***Importaciones totales (miles de TEU)***	***África***	***Asia***	***Europa***	***Norteamérica***	***Dentro de la región***	***Sin asignar***
México y Centroamérica	1 239,0	1,5	30,1	21,2	29,9	13,2	4,1
El Caribe	1 229,9	0,2	16,7	16,2	42,5	23,8	0,6
Costa este de Sudamérica	1 253,5	2,3	18,8	32,5	29,6	14,5	2,2
Costa oeste de Sudamérica	618,5	0,7	21,1	19,3	29,9	26,3	2,4
Total regional	4 341,9	1,3	21,8	22,8	33,4	18,4	2,3
Exportaciones e importaciones totales	9 139,8						

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de *Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe* (2002), CEPAL, suministrados por DRI-WEFA. *www.eclac.cl/transporte/perfil/index.htm.*

de un cuarto de las importaciones procedentes de la región.

El tráfico de contenedores en la región, al igual que ocurre en todo el mundo, se caracteriza por el uso de puertos de transbordo y buques de enlace y de escalas directas. En el Caribe hay varios de esos puertos de transbordo, mientras que las escalas directas prevalecen en las costas oriental y occidental de Sudamérica. Sin embargo, el despliegue de buques mayores en las principales rutas Este-Oeste del hemisferio Norte cambiará probablemente ese estado de cosas en Sudamérica, cuyo tráfico se ha hecho durante muchos años en portacontenedores en la gama de 1.000 a 2.500 TEU. En 1999, Evergreen introdujo cuatro buques de 10 años de edad con capacidad de 3.500 TEU en las rutas desde el litoral oriental de Sudamérica al Lejano Oriente. A ello siguió el despliegue por Hamburg-Süd de buques de 3.800 TEU en el tráfico a lo largo de la costa este de América del Sur y del Norte. Uno de esos buques recaló en Suape, un puerto de aguas profundas en el Brasil septentrional, que se espera se convierta en un centro de transbordo. Conflictos laborales a principios de 2002 frenaron temporalmente esas esperanzas.

El cuadro 56 indica el movimiento de contenedores en TEU en los puertos de la región. El total en el año 2000, incluidos transbordos, alcanzó 14,8 millones de TEU, con un muy notable incremento de 10,2% desde 1999, que no se repitió en 2001, cuando el tráfico se estancó. Los principales puertos de transbordo fueron los de Panamá, Kingston (Jamaica), Freeport (Bahamas) y, en menor medida, Cartagena (Colombia). La parte de los puertos panameños es probable que aumente con la apertura a finales de 2001 del ferrocarril de 47 kilómetros que une Balboa (en la costa del Pacífico) y Colón (en la costa antillana). Se espera que la inversión de 70 millones de dólares permita mover inicialmente unos 300.000 contenedores anuales, con un tiempo medio de tránsito de tres horas.

CUADRO 56

Tráfico portuario de contenedores en los países y territorios en desarrollo de América

(en TEU)

	1999	*2000*	*2001*
SUDAMÉRICA			
Argentina	1 076 102	1 126 712	1 010 040
Buenos Aires	1 076 102	1 126 712	1 010 040
Brasil	1 894 964	2 340 836	1 980 094
Belem	47 283	49 108	
Fortaleza	54 400	69 400	
Itajai	90 862	106 899	130 000
Manaus	27 654	86 944	
Paranagua	194 939	252 879	281 941
Rio de Janeiro	204 289	217 332	
Rio Grande	261 722	317 161	360 468
Salvador	79 106	95 349	
Santos	774 959	987 708	1 047 685
Sepetiba		3 681	
Suape	45 600	62 800	80 000
Vitoria	114 150	91 575	80 000
Chile	859 195	933 653	908 951
Antofagasta	41 904	48 752	47 152
Arica	73 927	65 366	54 350
Iquique	90 748	107 545	105 250
San Antonio	374 474	455 604	410 796
Valparaíso	278 142	256 386	291 403
Colombia	730 301	759 535	618 711
Barranquilla	66 992	75 049	57 549
Buenaventura	250 299	236 168	
Cartagena	347 023	395 680	516 310
Santa Marta	65 987	52 638	44 852
Ecuador	400 442	414 104	453 646
Guayaquil	400 442	414 104	453 646
Perú	381 643	414 767	482 210
Callao	378 045	413 646	480 706
Matarani	3 598	1 121	1 504
Uruguay	250 117	287 298	301 641
Montevideo	250 117	287 298	301 641
Venezuela	755 007	788 589	741 946
La Guaira	237 782	237 782	123 751
Maracaibo	20 910		
Puerto Cabello	496 315	550 807	618 195
Total de la costa este	**3 221 183**	**3 754 846**	**3 291 775**
Total de la costa oeste	**1 891 579**	**1 998 692**	**1 844 807**
Total de la costa septentrional	**1 235 009**	**1 311 956**	**1 360 657**
TOTAL DE SUDAMÉRICA	**6 347 771**	**7 065 494**	**6 497 239**

CUADRO 56 *(continuación)*

	1999	*2000*	*2001*
MÉXICO Y CENTROAMÉRICA			
Costa Rica	608 097	585 427	577 621
Puerto Limón	608 097	585 427	577 621
El Salvador	11 132	14 815	
Acajutla	11 132	14 815	
Guatemala	211 173	235 013	201 090
Santo Tomás de Castilla	211 173	235 013	201 090
Honduras	277 106	184 839	403 356
Puerto Castilla	3 770		64 424
Puerto Cortés	273 336	184 839	338 932
México	1 127 552	1 311 229	1 378 032
Altamira	181 624	182 997	208 340
Ensenada	21 191	28 859	45 000
Lázaro Cárdenas	4 468	759	
Manzanillo	321 893	426 717	457 946
Mazatlán	15 228	16 811	18 315
Progreso	43 017	60 181	72 000
Salina Cruz	7 511	5 333	3 211
Tampico	47 898	49 462	29 552
Tuxpán	199	96	341
Veracruz	484 523	540 014	543 327
Nicaragua	8 184	104 993	0
Corinto	8 184	104 993	
Panamá	2 234 179	2 550 981	1 571 028
Bahía Las Minas			358 868
Balboa	180 300	181 300	
Coco Solo	1 175 673	1 353 727	1 212 160
	Cristóbal		
Puerto Manzanillo	878 206	1 015 954	
Total de la costa del Caribe	**4 087 816**	**4 389 010**	**3 247 787**
Total de la costa del Pacífico	**389 607**	**598 287**	**883 340**
TOTAL DE MÉXICO Y CENTROAMÉRICA	**4 477 423**	**4 987 297**	**4 131 127**
EL CARIBE			
Bahamas	543 993	572 224	0
Freeport	543 993	572 224	
Nassau			
Barbados	71 577	68 600	0
Bridgetown	71 577	68 600	
Belice	19 945	25 537	26 900
Belice City	19 945	25 537	26 900
Islas Caimán	43 650	0	0
Georgetown	43 650		
Cuba	123 000	250 000	270 000
La Habana	123 000	250 000	270 000

CUADRO 56 *(continuación)*

	1999	*2000*	*2001*
Granada			11 708
St. George's			11 708
Guadalupe	104 000	226	184
Pointe-à-Pitre	104 000	226	184
Jamaica	709 442	894 779	579 870
Kingston	709 442	894 779	579 870
Martinica	141 700	0	0
Fort-de-France	141 700		
República Dominicana	460 067	509 389	529 356
Boca Chica	24 364	25 916	19 052
Río Haina	415 629	460 184	487 827
Santo Domingo	20 074	23 289	22 477
Santa Lucía	45 167	41 037	0
Castries	26 667	27 050	
Vieux Fort	18 500	13 987	
Trinidad y Tabago	298 553	347 934	2 699 921
Point Lisas	46 071	65 447	
Puerto de España	252 482	282 487	2 699 921
TOTAL DEL CARIBE	**2 561 094**	**2 709 726**	**4 117 939**
TOTAL DE AMÉRICA LATINA	**13 386 288**	**14 762 517**	**14 746 305**

Fuente: *Containerisation International - Perfil Marítimo de América Latina y el Caribe, http://www.eclac.cl/transporte/perfil/.*

Además de la actividad de transbordo, hay varios servicios de transporte marítimo en el Caribe que hacen escalas directas en varias islas y que tienen fuertes vínculos con el mercado estadounidense. En 2000 las exportaciones caribeñas a ese mercado se estimaron en 0,14 millones de TEU, mientras las importaciones se cifraron en 0,52 millones. La parte respectiva de los principales porteadores de las exportaciones fue de 19,7% para Maersk-Sealand, 16,8% para Tropical Shipping y 10,5% para Antillean Lines. En las importaciones, los tres principales transportistas fueron Tropical Shipping con 21%, Seaboard Marine con 11,4% y Maersk-Sealand con 10,9%. Aunque esta última compañía y otros porteadores de ámbito mundial que operan en el Caribe se basan en sus redes de enlace para llegar a esas islas, otros transportistas como Tropical Shipping, Antillean Lines y Seaboard Marine proporcionan servicios concretos desde puertos de Florida. Hacen escalas directas para atender necesidades específicas de las islas, transportando mercancías tales como prendas de vestir, comestibles y suministros marítimos.

Las estimaciones de la parte respectiva de los cinco mayores porteadores del comercio entre los Estados Unidos y Sudamérica están basadas en el tráfico registrado en los nueve primeros meses de 2001. La parte de las exportaciones de Sudamérica es como sigue: 15,3% para Maersk-Sealand, 10,8% para MSC, 8,6% para CSAV, 7,7% para Crowley American Transport y 6,2% para Dole Ocean Cargo Express. La distribución de las importaciones es 13,5% para Maersk-Sealand, 11,3% para Crowley American Transport, 8,2% para CSAV, 7,8% para MSC y 7% para Seaboard Marine.

CSAV (Compañía Sudamericana de Vapores), el mayor transportista de la región, es la única incluida en la lista anterior. También figura entre los principales 20 porteadores de contenedores. Esta compañía chilena absorbió otras dos líneas regionales, Libra (Brasil) y Montemar (Uruguay), y ahora dispone de una cobertura mundial, obteniendo el 82,7% de sus ingresos fuera del país. También se ha diversificado para ejercer actividades portuarias y, desde el año 2000 ha tenido un interés mayoritario como operador de tres puertos chilenos, San Antonio, San Vicente e Iquique. Otros transportistas regionales desempeñan un papel complementario – por ejemplo, centrándose en el cabotaje (esto es, transportando vehículos dentro del Mercosur) – mientras otros se han fusionado con porteadores de fuera de la región. Tal es el caso de FMC, de Colombia, que fue adquirida por otro porteador regional, TMM de México, que a su vez fue comprada por CP Ships (Canadá).

La introducción de buques portacontenedores mayores en el litoral oriental de Sudamérica por grandes transportistas tales como Maersk-Sealand, MSC y P&ON indujo a los porteadores regionales a establecer un tráfico de cabotaje en el Mercosur para complementar servicios internacionales que sólo recalaban en grandes puertos como Santos y Buenos Aires. En los últimos años, Transroll, Docefrota y Global del Brasil cubrieron las rutas desde Río de la Plata al Amazonas, mientras Feeder Lines y Crowley prestaron servicios desde Río de la Plata a destinos aguas arriba a lo largo de los ríos Paraná y Paraguay, así como otros en la costa meridional de la Argentina.

Los datos de las tarifas del transporte en contenedores son poco detallados, pero probablemente reflejan la tendencia a la baja registrada en las principales rutas contenedorizadas. En el cuadro 57 figura una muestra de los fletes presentada en el Simposio de la OMC sobre la Evaluación del Comercio de Servicios (Ginebra, 14 y 15 de marzo de 2002) para un contenedor de 20 pies cúbicos desde cuatro puertos sudamericanos en abril de 2001, incluido el recargo de combustible y la emisión de un conocimiento de embarque. Desde entonces, esas tarifas han ido bajando. Información fragmentaria para principios de 2002 indica fletes tan bajos como 700 dólares por contenedor de 20 pies desde la costa este de Sudamérica a Europa y una reducción de 26,9% (a 950 dólares) en el envío de vino en contenedores de 20 pies desde Chile. En algunos productos se han registrado pequeños incrementos como, por ejemplo, un alza de 4% en los embarques de fruta en contenedores frigoríficos de tamaño alto.

CUADRO 57

Ejemplos de tarifas de fletes por contenedor de 20 pies cúbicos

(en dólares)

De/a	*Miami*	*Nueva York*	*Hamburgo*
Santos (Brasil)	1 890	1 920	1 460
Buenaventura (Colombia)	1 850	1 875	1 395
Callado (Perú)	1 875	1 925	1 480
Valparaíso (Chile)	1 865	1 925	1 662

Fuente: www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/symp_assessment_serv_marchoz_e.htm.

Las exportaciones de los países en desarrollo de América también crean una demanda sustancial de buques frigoríficos. Se exportan plátanos desde Costa Rica, Ecuador, Panamá y Santa Lucía, entre otros, que representan una buena parte de los ingresos de exportación de esos países, hasta 50% en Santa Lucía en 1998 y del orden de un quinto en los demás. Esas exportaciones se vieron muy afectadas por acontecimientos climáticos (la corriente de El Niño perjudicó la producción ecuatoriana y el huracán Mitch desoló casi todas las plantaciones centroamericanas a finales de 1998), aunque se han recuperado desde entonces. Los cupos de importación de la Comunidad Europea menoscabaron las exportaciones latinoamericanas y se dice que fueron la causa del colapso de la marca Chiquita a principios de 2002. El comercio de plátanos representó más de la tercera parte de la demanda de buques frigoríficos convencionales.

Las frutas perecederas, exportadas desde Chile y el Brasil, constituyeron aproximadamente otro quinto de la demanda de esos buques, mientras que a los cítricos del Brasil correspondió una décima parte más. En total, esos productos representaron alrededor de dos tercios de la demanda de buques frigoríficos convencionales. El empleo de contenedores frigoríficos para transportarlos está dejándose sentir mucho en la demanda de aquellos buques y es probable que ejerza una presión a la baja sobre los fletes con la introducción de grandes portacontenedores en las rutas sudamericanas. Entre las demás mercancías transportadas figuran carne desde la costa este de Sudamérica y graneles líquidos de menos importancia, tales como las exportaciones de concentrados de frutos cítricos desde Santos (Brasil), que se transportaron en buques tanque frigoríficos especializados.

Los buques de línea regular y otros servicios de transporte utilizan puertos públicos. En el último decenio, esos puertos han sido el centro de grandes cambios institucionales, como la introducción de operadores privados en los servicios de manipulación de la carga, incluido el suministro de equipo e infraestructura. Los puertos panameños, juntamente con el puerto de Buenos Aires, fueron los primeros en otorgar concesiones a compañías privadas para operar terminales de contenedores y otras mercancías.

El puerto de Rio Grande fue el primero en seguir esa línea en el Brasil y luego el puerto de Santos otorgó

una concesión para su primer terminal de contenedores, ubicado en la margen izquierda, en 1997; tal cosa fue seguida de una concesión en la margen derecha de muelles para su conversión en otro terminal de contenedores. En 1999, las autoridades peruanas otorgaron la concesión del puerto de Matarani, y al año siguiente se adjudicaron concesiones en los puertos chilenos de San Antonio, Valparaíso, Iquique y Mejillones. A finales de 2001, Boluda, una naviera privada española, obtuvo una concesión para prestar servicios de practicaje, remolque, atraque y carga y descarga en cinco puertos costarricenses (Caldera, Golfito, Punta Arenas, Punta Morales y Quepos). En otros puertos, sobre todo en Colombia, la participación privada se hace principalmente por operadores pequeños que se limitan a proporcionar servicios de manipulación de la carga en diversas zonas portuarias.

Hay indicaciones de que esa participación del sector privado ha elevado la eficiencia y reducido los costos. En Buenos Aires, la productividad anual por trabajador aumentó desde 800 a 3.000 toneladas anuales en un cuatrienio, mientras los costes bajaron de 450 a 120 dólares por contenedor. En el puerto de Cartagena (Colombia), el tiempo medio de atraque de los buques disminuyó en el caso de los portacontenedores de 72 a 16 horas cuando la productividad subió de 7 a 20 movimientos de contenedores por hora, y el costo por cada uno de ellos registró una gran reducción desde 984 a 228 dólares.

También, la participación del sector privado ha obligado a los países a establecer normas coherentes que rijan las actividades de esos operadores en conformidad con los requisitos comerciales. En 2000, las autoridades argentinas atenuaron las normas que prohibían fusiones entre operadores, y poco después los dos principales operadores locales se unieron. Otorgar concesiones que sitúen a los operadores en un pie de igualdad no siempre es fácil, como se demostró en el caso de Exolgan en Buenos Aires, donde el calendario y condiciones de las concesiones no eran los mismos, y por hechos recientes en Panamá. En este país, un operador que con arreglo a lo contratado tenía que hacer unos pagos fijos sustanciales solicitó gozar de las mismas condiciones que otros operadores que estaban fundamentalmente abonando pagos variables en proporción al tráfico.

E. La evolución del transporte terrestre en Sudamérica

El transporte terrestre en América Latina no está muy desarrollado. Tal como indica el cuadro 58, la densidad de carreteras y ferrocarriles por 1.000 kilómetros cuadrados es muy inferior a la que se registra en partes más desarrolladas del mundo.

CUADRO 58

Redes de transporte terrestre

País o región	*Red ferroviaria*		*Red de carreteras*	
	Distancia (km)	*Densidad (km por mil km² de territorio)*	*Distancia (km)*	*Densidad (km por mil km² de territorio)*
Japón	20 165	53.37	1 160 000	3 434
Unión Europea	153 802	47.50	3 559 351	1 099
EE.UU.	230 674	24.61	6 370 241	680
América Latina	113 796	5.77	3 251 245	158

Fuente: Recopilación de la secretaría de la UNCTAD con datos de la Unión Internacional de Ferrocarriles y la Unión Internacional de Transporte por Carretera.

Una de las decisiones de la primera reunión de los Presidentes de todos los países sudamericanos, celebrada en Brasilia en agosto de 2000, fue poner el acento en el desarrollo de infraestructuras materiales para establecer e integrar redes multimodales. Se ha preparado un plan de acción, la IIRSA (Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur), y se han establecido varios corredores prioritarios para unir entre sí las dos fachadas marítimas de Sudamérica. Se espera que las instituciones financieras regionales e inversores privados encaucen las inversiones hacia el transporte, la energía y las telecomunicaciones a lo largo de esos corredores.

La IIRSA establece un marco a plazo mediano para conseguir lo que de otro modo se habría hecho de forma dispersa por cada país. También reducirá el elevado costo del transporte terrestre en el comercio exterior de los países sin litoral. Un estudio hecho por el Centro de Comercio Internacional en 2000 sobre Bolivia[19] indicaba que la parte de los costos del transporte terrestre hasta el puerto de embarque de las exportaciones desde Santa Cruz suponía entre 46,3 y

[19] Apoyo a la consolidación y expansión de las exportaciones de Bolivia (Proyecto BOL/61/73). ITC/DTCC/00/2501 (28 de marzo de 2000).

60,5% de los costos del transporte hasta el puerto de destino en Europa septentrional, con unos porcentajes para las importaciones que fluctuaban entre 49,8 y 70%.

Hidrovía, un proyecto de larga data para promover el transporte entre los ríos Paraguay y Paraná y acceder al mar a través del Río de la Plata, ha generado un movimiento estimado en 10 millones de toneladas anuales. En 1999 se establecieron servicios semanales y quincenales de gabarras que ahora transportan aproximadamente 30.000 TEU cada año, de las que del orden de la mitad se dirigen a Asunción (Paraguay) con unos fletes que giran en torno a los 300 dólares por TEU. La crisis financiera de la Argentina a finales de 2001 se tradujo en la suspensión de la subvención de 40 millones de dólares para dragar el río Paraná y el acceso al Río de la Plata. La interrupción de esa actividad amenazaría una de las rutas del Paraguay al Océano Atlántico y también empeoraría las perspectivas del comercio de Bolivia.

En el Brasil, la consolidación de la red ferroviaria ha brindado a los transportistas terrestres un acceso mejor a los puertos. En 2000, CVRD se hizo con el control del ferrocarril FCA para completar su propio ferrocarril EFVM y empezó a desplegar actividades logísticas para prestar servicio a cargadores del estado sin litoral de Minas Gerais a través del puerto de Vitoria y posiblemente del de Sepetiba. A principios de 2002, la consolidación de los ferrocarriles en los estados de Sao Paulo y Matto Grosso condujo a la creación de Brasil Ferrovias, que reducirá el costo del transporte de cereales al puerto de Santos. En México, el grupo TMM, una de las mayores compañías logísticas y de distribución de la región, tiene una participación mayoritaria en TFM (Transportación Ferroviaria Mexicana), que mueve más del 40% de las mercancías transportadas en el país, y opera un terminal en el puerto de Manzanillo mediante una empresa conjunta con SSA, el operador estadounidense de puertos en todo el mundo. MSC ha renovado recientemente su contrato sobre el terminal de ese puerto, del que se espera que aumente su movimiento a 0,5 millones de TEU a finales de 2002.

F. Estimación del costo de los fletes en América Latina

El factor del costo en el comercio de importación

En 2000 correspondió a los países en desarrollo de América el 23,7% del valor total de las importaciones y el 23% del valor total del transporte de todos los países en desarrollo. En ese año, los costos totales del transporte de los países en desarrollo de América en proporción del valor de las importaciones fueron de 8,58% (véase el cuadro 59), que queda un poco por debajo del promedio de 8,83% de los países en desarrollo. Es, sin embargo, superior al 5,21% logrado por los países desarrollados de economía de mercado y al 6,21% de la media mundial.

El promedio regional oculta grandes diferencias entre unas zonas y otras. El factor transporte del comercio de importación es el más alto, con 11,92%, en los países del Caribe, seguidos de los países de la costa septentrional de Sudamérica, con 10,52%. En la costa oeste de Sudamérica su factor (9,22%) fue superior al de la costa este (7,87%). El coeficiente más bajo, 7,87%, se registró en México y Centroamérica. La media regional se ve muy influida por el factor de las mayores economías de la región, esto es, Brasil y México, con 7,30%. El Perú tiene el porcentaje mayor, con 16,42%.

CUADRO 59

Estimación de los costos totales de los fletes de las importaciones de los países de Sudamérica y el Caribe, 2000

País o grupo	*Valor de las importaciones (c.i.f.)*	*Estimaciones de los costos totales de los fletes*	*Costos de los fletes en% del valor de las importaciones*
Antigua y Barbuda	876	71	8,1
Bahamas	3 679	388	10,6
Bermudas	4 385	393	9,0
Groenlandia	422	38	9,0
Barbados	927	98	10,6
Cuba	2 828	253	9,0
Dominica	147	16	10,6
República Dominicana	10 426	1 567	15,0
Granada	208	20	9,8

CUADRO 59 *(continuación)*

País o grupo	*Valor de las importaciones (c.i.f.)*	*Estimaciones de los costos totales de los fletes*	*Costos de los fletes en% del valor de las importaciones*
Haití	1 157	140	12,1
San Pedro y Miquelón	53	5	9,8
Jamaica	3 192	434	13,6
Saint Kitts y Nevis	186	20	10,6
Santa Lucía	345	31	9,0
San Vicente y las Granadinas	162	15	9,0
Trinidad y Tabago	2 353	248	10,6
Total parcial	31 346	3 736	11,9
Argentina	25 420	2 881	11,3
Bolivia	1 670	215	12,8
Brasil	61 875	4 515	7,3
Islas Malvinas (Falkland)	67	6	9,0
Paraguay	3 060	347	11,3
Uruguay	3 466	163	4,7
Total parcial	95 558	8 125	8,5
Belice	443	40	9,0
Costa Rica	6 533	888	13,6
El Salvador	4 629	560	12,1
Guatemala	6 007	586	9,8
Honduras	4 966	675	13,6
México	191 904	14 002	7,3
Nicaragua	1 736	183	10,6
Panamá	3 379	357	10,6
Total parcial	219 597	17 290	7,9
Chile	16 693	1 004	6,0
Colombia	11 538	1 033	9,0
Ecuador	4 031	393	9,8
Perú	7 586	1 245	16,4
Total parcial	39 848	3 676	9,2
Guyana	535	48	9,0
Suriname	471	53	11,3
Venezuela	16 073	1 696	10,6
Total parcial	17 079	1 798	10,5
TOTAL	403 428	34 624	8,6

Fuente: Estimaciones de la secretaría de la UNCTAD basada en datos suministrados por el Fondo Monetario Internacional.