



ALADI/SEC/Estudio 70
24 de marzo de 1993

Restringido

**EL CONTENEDOR COMO MEDIO DE TRANSPORTE:
ELEMENTOS PARA FAVORECER SU MEJOR UTILIZACION**

El presente trabajo fue preparado por la Secretaría General de la ALADI con la colaboración del consultor Ramiro Peláez Uribe, en el marco del proyecto de cooperación PNUD/ALADI RLA/90/013 "Estímulo al comercio y a la Complementación Económica en el marco de la ALADI".

INDICE

	Pág.
Presentación	1
Capítulo I - Infraestructura Física	2
Consideraciones generales	2
Infraestructura	4
Equipos portuarios	6
El acceso a las vías férreas desde los puertos	7
Conexiones en los puertos para contenedores refrigerados	8
Sistemas computarizados en los puertos	8
Planes para el futuro de los puertos	8
Algunos aspectos de política en cuestiones de transporte a nivel latinoamericano que deben considerarse en los próximos años	11
Citas bibliográficas	13
Capítulo II - Aspectos operativos y distribución física	14
1. Consideraciones generales	14
1.1 El tamaño de los contenedores	14
1.2 El intercambio electrónico de información	14
1.3 El contenedor y el papel de los embarcadores	16
1.3.1 El contenedor	16
1.3.2 El embarcador	16
1.3.3 El vínculo entre la carga de exportación y el embarcador	18
1.4 Consolidación y desconsolidación de carga	19
1.5 Elementos de la distribución física internacional	20
1.5.1 Terminales interiores de carga TIC	20
1.5.2 Distribución física	21
1.5.3 Logística	21
1.6 Los costos	22
2. La competitividad internacional, la logística y su enfoque hacia América Latina	23
2.1 Los mercados	23
2.2 Los embarcadores	24
2.3 La logística	25
2.4 Consolidación o agrupación de la carga en contenedores	27
2.5 Las zonas francas	28
Notas pie de página	30
Capítulo III - Aspectos legales y aduaneros	31
1. Legales	31
A. Transporte terrestre	31
B. Transporte marítimo	33
C. Transporte aéreo	34
D. Transporte fluvial	34
E. Otros acuerdos	35

	Pág.
2. Aspectos Aduaneros	35
ARGENTINA	36
BOLIVIA	37
BRASIL	37
COLOMBIA	38
CHILE	38
ECUADOR	39
MEXICO	40
PARAGUAY	40
PERU	41
URUGUAY	41
VENEZUELA	41
Notas pie de página	42
 Capítulo IV - El transporte multimodal y el régimen para contenedores	 43
1. Transporte multimodal	43
2. Establecimiento de un régimen sobre contenedores en los países de la ALADI	46
 Capítulo V - Conclusiones y Recomendaciones	 49
1. Infraestructura física	50
2. Normatividad regional	52
3. Autoridades y gremios de usuarios	53
 Bibliografía	 54
Cuadros 1 a 8	60
Gráficos	77
Anexo 1	83
Anexo 2 - El caso de Evergreen	88

PRESENTACION

El presente trabajo ha sido elaborado con el objeto de ofrecer a los países miembros un diagnóstico sobre la situación actual del uso del contenedor como medio de transporte, teniendo en cuenta los aspectos operativos, legales, administrativos y de infraestructura. Asimismo, se adelantan conclusiones y recomendaciones orientadas a favorecer una acción comunitaria sobre la materia, que permita solucionar los problemas que hoy afectan el uso generalizado de contenedores en el transporte internacional y, al mismo tiempo, ofrezca escalas operativas que aumenten su eficiencia en términos de uso y costos.

La evolución del comercio internacional, y consecuentemente la del transporte, están determinando cambios importantes en la producción y el comercio de los países miembros. La globalización creciente de la economía torna más competitivos y exigentes los mercados externos y, por ende, inducen una mayor eficiencia en la cadena de distribución internacional de mercancías. Los servicios puerta a puerta son cada día más frecuentes y muchos importadores exigen el uso de contenedores para el transporte de su carga.

En este contexto, el transporte multimodal y el contenedor constituyen la respuesta adecuada a las necesidades que plantea la dinámica actual del comercio internacional. En el primer caso, la organización de toda la cadena de transporte de una mercancía, desde el lugar de origen al de destino, está bajo la responsabilidad de un Operador de Transporte Multimodal (OTM). Esto supone que el transporte de una determinada mercancía será organizada de forma tal que asegure su entrega al destinatario en tiempo y forma debidas y al menor costo posible. En el segundo caso, el contenedor permite reducir los costos de transporte, manipulación y almacenaje de la carga, así como asegurar su integridad reduciendo riesgos de pérdidas o averías. Al mismo tiempo, el contenedor facilita las operaciones de transporte intermodales simplificando el transbordo y acondicionamiento de la carga en los distintos medios de transporte.

La adecuación del marco legal, operativo y de infraestructura que sugiere el trabajo para permitir el uso generalizado del contenedor, servirá para mejorar las condiciones de competitividad de la producción regional y de los servicios de transporte como actividad económica. Una acción concertada en estos campos redundará en importantes beneficios para todos y cada uno de los países miembros. La adopción de una reglamentación uniforme para el tratamiento del contenedor como medio de transporte y la definición de un marco operativo común incidirán favorablemente en el desarrollo del comercio y el transporte de todos los países, mejorando la eficiencia de la distribución internacional de las mercancías y aumentando la competitividad de la producción regional.

La Secretaría General espera recibir los comentarios, observaciones y sugerencias que merezca el presente documento por parte de las autoridades y operadores de transporte, a fin de tenerlas en cuenta en la preparación de la propuesta que permita adoptar una legislación y procedimientos comunes sobre la materia, en el marco de la Asociación.

CAPITULO I

INFRAESTRUCTURA FISICA

CONSIDERACIONES GENERALES

Con los adelantos tecnológicos modernos, las redes de transporte semejan enormes sistemas nerviosos que combinan el uso de camiones, ferrocarriles, buques y aviones en una trama prácticamente sin uniones. Estos sistemas llamados multimodales, deben su desarrollo principalmente al uso de ordenadores y contenedores.

Se entiende por contenedor el recipiente metálico, total o parcialmente cerrado, fácil de trasladar, que evita la manipulación intermedia de su contenido y los riesgos que ello conlleva. Su función de empaque-bodega permite que se transporten en él grandes volúmenes de carga en unidades homogéneas, lo que trae como consecuencia eficiencia y seguridad.

El transporte de carga entre países desarrollados se realiza en contenedores en más del 50%, con un incremento anual superior al 6%. La tasa de crecimiento de estos elementos en los países en vías de desarrollo alcanzó a 13,4% en 1991, más del doble del promedio mundial, y fue motivada principalmente por la carga movilizada en los puertos del Sudeste y Lejano Oriente. Según una publicación especializada, en el mundo circulan más de 6 millones de estas unidades. (1)

En razón de que más del 90% del volumen del comercio internacional de los países en vías de desarrollo se mueve por vía marítima, este modo de transporte tendrá mayor énfasis en el presente estudio. (2)

La dinámica del transporte marítimo está produciendo efectos importantes sobre el comercio internacional, puesto que exigencias tales como la de que las mercancías se entreguen oportunamente, sin deteriorarse y de manera ágil, han llevado a que se presenten cambios en la mayoría de los puertos del mundo. Esto ha hecho que los puertos pasen de meros receptores de carga a ofrecer todo un apoyo logístico. Los puertos han buscado diversificarse, han basado sus estrategias en alguna ventaja especial, destreza, conocimiento o recurso y tienen que ver con dos actividades básicas: Por un lado, los servicios a los buques y por el otro, la movilización de la carga.

Hoy en día, puertos eficientes y de gran volumen de carga en contenedores como Singapur, Hong Kong, Rotterdam y Hamburgo, desarrollan actividades como:

- (1) Servicios de transporte terrestre. Sus puertos ofrecen generalmente enlace de la carga entre los medios de transporte marítimo y terrestre con destino a tres tipos de mercado distintos: el local, el circundante y el del interior. Si las cargas no pueden movilizarse rápidamente y a bajo costo entre los puertos y los mercados, quiere decir que algo está pasando en los puertos.

- ii) Servicios de transbordo y controles de carga. Con el uso creciente de barcos de gran tamaño, los llamados macro transportes, existe actualmente la tendencia de que recalen en menos puertos durante un viaje, y por lo tanto utilicen puertos de transbordo (Cargo Hubs) y centrales de carga, así como servicios de apoyo de mar y tierra, sobre todo para movilizar carga unitizada, como por ejemplo contenedores, entre puntos de origen y destino.

La razón en que está basada esta opción del transbordo consiste en que en comparación con el servicio directo, la carga puede ser transportada más eficientemente en ciertas rutas gracias al transbordo en un puerto intermedio. En comparación con el servicio directo que efectúa un transportador marítimo, el servicio con transbordo permite la participación de diversas partes, tales como las empresas que adoptan puertos locales y los servicios de enlace que pueden así participar en los beneficios. Sin embargo, la iniciativa para establecer estos servicios de transbordo está en las empresas navieras que buscan mejorar su competitividad. De esta manera, el transbordo es una alternativa en las manos de las empresas navieras.

- iii) Servicios de almacenamiento, reenvase, distribución y elaboración. Los puertos que los ofrecen, prestan servicios y procedimientos que dan absoluta seguridad a los usuarios que sus mercaderías serán entregadas en el estado y volúmenes deseados y en el lugar y momento requeridos. El puerto de Rotterdam, por ejemplo, para promover sus servicios y aumentar la carga que por él pasa señala: (3)

- Que hay cientos de empresas especializadas en distribución y almacenaje de carga que están vinculadas a él.
- Que facilita que la carga llegue a 300 millones de clientes en 24 horas.
- Que es uno de los puertos más grandes del mundo.
- Que tiene un buen acceso portuario con un calado aproximado de 50 pies.
- Que sus conexiones fluviales al interior de Europa son de primera.
- Que por el número de líneas navieras que a él sirven, el puerto de Rotterdam se vincula con más de mil puertos en el mundo.

Como consecuencia de los puntos anteriormente señalados los puertos crean nuevas oportunidades de empleo para sus trabajadores que, de otro modo, no los tendrían. Un ejemplo es el del puerto de Hamburgo, que pudo conservar una gran parte de sus trabajadores sobrantes cuando los contenedores comenzaron a tomar cada vez más fuerza, utilizándolos en labores de almacenamiento, reenvase, distribución y control de carga.

INFRAESTRUCTURA

Con la inserción del contenedor en los sistemas de transporte se comenzó a hablar de la "capacidad contenedora", para señalar con ello el número de contenedores que un buque podía transportar. Hoy día hay más de 4.000 buques con capacidad para transportar unos tres millones de contenedores, que en promedio dan unos 750 contenedores por buque. Se espera que para un futuro no muy lejano entren al mercado 300 nuevos buques, cuya capacidad será la de transportar unos 400.000 contenedores. Para 1993 se estima que la capacidad para el transporte de contenedores aumentará un 22%. (4)

Ante ese aumento de capacidad se requerirán también más contenedores para llenar los espacios de los buques y, como consecuencia de ello, la fabricación de contenedores aumentará.

Las zonas de vaciado y llenado de contenedores también comenzaron a tener características especiales (container freight stations). Los patios de contenedores (container yards), donde se entregan los contenedores llenos a las líneas navieras o donde se hace la entrega de los contenedores vacíos, también han comenzado a tener características propias.

Los puertos con infraestructura tradicional dieron paso a los puertos especializados, cuya única o principal carga es la que se moviliza en contenedores. Se pasó así de las bodegas localizadas a los lados de los muelles a los grandes patios de contenedores, con grúas especiales para cargar y descargar los mismos. El contenedor también ha dado origen a los terminales interiores de carga, llamados "puertos secos", que se encuentran alejados del puerto mismo y cerca de los centros de producción, como asimismo a los Centros de Carga (Cargo Hubs) que facilitan la unitización y consolidación de la mercancía de exportación o la desagregación de la de importación.

La rápida expansión de la contenedorización registrada en los últimos años ha creado sin duda alguna problemas en los puertos, hasta ahora la mayoría de ellos ha podido recibir contenedores sin necesidad de fuertes inversiones en terminales. Pero tal como lo demuestran los resultados sobre el crecimiento de la contenedorización del presente documento, a la larga no se podrá obviar la necesidad de nuevas inversiones en instalaciones especializadas.

La infraestructura portuaria ha comenzado a cambiar, como efecto de ello, los puertos de diversos países han adecuado sus muelles para hacerlos más largos, más profundos, con un mayor calado y con mantenimiento de dragado de forma continua.

De allí que la armonización del funcionamiento de los diversos eslabones de la cadena de transporte y la facilitación de los movimientos intraportuarios requieren una acción concertada de todas las partes interesadas.

Los puertos con terminales modernos de contenedores son intensivos en capital. Utilizan estructuras, equipos y sistemas de información actualizada con el fin de dar apoyo a la actividad contenedorizada.

Dependiendo del área que se tenga como depósito y la estructura del mercado, el patio puede estar diseñado para el manejo de contenedores:

- sobre chasis
- grúas pórticos móviles
- y otros equipos.

En la actual situación mundial, la modernización e integración de servicios portuarios abarca un gran número de problemas institucionales y operativos. Los puertos deben organizar los servicios de una gran variedad de empresas e instituciones, pero una complejidad organizada no significa eficiencia, eficacia, en términos de costos, ni productividad. Hay todavía en muchos países de América Latina múltiples ministerios, organismos y sindicatos que participan en la actividad portuaria.

La elección de lugares para el suministro de contenedores vacíos, que satisfagan la demanda de los exportadores, es parte de la estrategia ofrecida por las líneas navieras. Como ya se señaló, estas últimas son las que ofrecen a los exportadores los contenedores. Los lugares de suministro y los de reposicionamiento de los contenedores son fundamentales en las exportaciones para que éstas lleguen a sus destinos conforme a lo pactado.

Muchas empresas de arrendamiento de contenedores no han querido establecer bases de suministro de contenedores en América Latina por los altos costos de bodegaje portuario y la poca flexibilidad que se otorga para el establecimiento de depósitos en la región, situación que se presenta en los terminales interiores de carga.

Las actuales legislaciones no facilitan el libre flujo de los contenedores, que de existir ayudaría a equilibrar los flujos, abaratando los costos operativos. Cuando tienen desequilibrios de contenedores, las empresas navieras usualmente prefieren alquilar las unidades, en vez de tener inventarios de contenedores en lugares y puertos donde los costos son altos y el manejo y circulación de los contenedores es restrictivo. (5)

Las empresas navieras y los usuarios de contenedores deben prestar, por lo tanto, mucha atención a las demoras de los contenedores en los puertos. Las empresas navieras están interesadas en reutilizar sus equipos lo más rápidamente que sea posible, y fijan para ello términos y plazos para el cargue y descargue de los contenedores. Sobrepasar esos plazos da como resultado tener costos adicionales por demoras. En ese caso se encuentran los depósitos donde se entregan los contenedores con carga de importación o se toman los con carga de exportación (pick up/drop off charges), lo que tendrá costos altos o bajos dependiendo de la distancia que tales depósitos tengan del lugar de llenado o vaciado. Por supuesto, los accesos largos y difíciles encarecen la operación.

Las instalaciones portuarias latinoamericanas no están a la altura de las normas internacionales. Hay un uso ineficiente de la mano de obra, los procedimientos aduaneros son complicados y el traslado de bienes desde el interior hasta los puertos es difícil y caro, las barreras administrativas han impedido la implementación plena de un sistema actualizado para el movimiento de la carga.

Se pensaría que ante buques más grandes y con mayor capacidad de bodega se necesitaría mayor cantidad de equipos pero la verdad es que se necesitarán menos equipos pero más poderosos y rápidos y en el caso particular de América Latina lo que debe pensarse es en una mejor y más eficiente utilización de la infraestructura portuaria ya existente, incluyendo planes de mantenimiento continuo de sus instalaciones.

No hay duda que el entorno actual lleva a pensar en un incremento del transporte multimodal en América Latina, no tanto por el transporte en sí como por las exigencias actuales de las exportaciones. Las líneas navieras han comenzado a operar dentro del multimodalismo, como una manera más de asegurar para ellas la mayor cantidad posible de carga, en el competitivo negocio del transporte naviero.

EQUIPOS PORTUARIOS

El tipo de carga que se maneja en un puerto, sus características y los modos de transporte que se utilizan, son todos elementos que deben considerarse cuando se examinan equipos portuarios.

Cuando la carga no puede ser manejada en el punto a donde ha llegado, o si no es económico dejarla en la condición en que ha llegado, debe entonces cambiarse su manera de manejo. Como la carga debe ser puesta o sacada de un contenedor de manera más fácil, influye el tipo y capacidad del equipo disponible. La capacidad y estructura de un puerto, de igual manera, señala el tipo de operación multimodal que ofrece.

Los puertos de América Latina además de la transformación que están teniendo con la privatización de sus servicios portuarios deberán igualmente, examinar la situación fraccionada sobre estos aspectos, se ha tomado como punto de referencia la información de diferentes años que tiene el libro "Containerization International Yearbook" para concluir que existe una gran disparidad de capacidad para el manejo de contenedores en América Latina. Hay un puerto con gran capacidad como es Tampico (México), 670 toneladas, y puertos que no poseen capacidad alguna como Callao.

La falta de equipos portuarios hace que los buques portacontenedores que llegan a puerto deban tener sus propios aparejos para cargar/descargar, lo que resulta más oneroso para la carga (Ver cuadro N° 1).

En el análisis del Cuadro N° 1 sobre los equipos portuarios para la movilización de contenedores se encontró gran variedad de marcas y estilos. Si se busca una política de cooperación portuaria a largo plazo va a ser difícil desarrollarla por la diversidad misma de las

características y marcas de estos equipos. Es importante que se haga un acercamiento entre las diferentes autoridades portuarias para unificar criterios al respecto, o por lo menos buscar sistemas alternos que contribuyan a una mayor eficiencia en el manejo de la carga bajo estos esquemas.

EL ACCESO A LAS VIAS FERREAS DESDE LOS PUERTOS

Para aumentar la eficiencia del manejo de contenedores en los puertos son importantes las conexiones de ferrocarril directas.

El cargue/descargue de contenedores de vagón a buque o de buque a vagón puede hacerse de diferentes maneras, pero la más común es la de enviar contenedores del patio del puerto donde se encuentran al barco o vagón de ferrocarril, según se trate de carga de importación (barco/vagón) o exportación (vagón/barco).

Algunos puertos europeos aceptan el descargue directo de buque a vagón o viceversa, con el uso de equipo adecuado para manejar contenedores. En muchos puertos de los Estados Unidos las conexiones férreas llegan cerca a las grúas portacontenedores. Sin embargo, el manejo de contenedores todavía depende para su cargue/descargue del manejo dentro del área portuaria que se hace con equipos intermedios entre el buque y los vagones.

El descargue directo no es una innovación tecnológica, sino que se trata de aspectos institucionales y organizativos. La meta sería poder conducir el vagón de ferrocarril al lado del buque, y si esto es difícil, por lo menos poder operar los vagones dentro del área portuaria. Si esto es apoyado por un eficiente manejo documentario, daría como resultado operaciones de carga más eficientes.

De un total de 35 puertos de la América Latina que fueron examinados se encontró que 20 tenían acceso a la vía férrea y todos ellos presentaban una buena estructura para el transporte de contenedores por ese medio. De los 15 restantes es importante que las autoridades de dichos puertos examinen cuáles son los puntos más favorables para poder conectarse con las redes ferroviarias y de esa manera contribuir a agilizar y aumentar el transporte de contenedores. (Ver Cuadro N^o 2)

Algunas características comunes que pueden desarrollarse para una eficiente conexión intermodal son:

- El uso de patios de ferrocarril en el muelle.
- Utilización de trenes unitarizados para llevar contenedores.
- Terminales ferroviarios en el interior.
- Estaciones de consolidación/desconsolidación de carga.
- Uso de camión para entrega de contenedores en distancias cortas.
- Uso de la sistematización para el seguimiento de la carga.

CONEXIONES EN LOS PUERTOS PARA CONTENEDORES REFRIGERADOS

Hay muchos productos que requieren de refrigeración en su transporte. Entre los requisitos que estos productos necesitan están: grado de refrigeración, tiempo de permanencia y requerimientos mismos de contenedorización del producto. Algunos productos necesitan conservarse refrigerados todo el tiempo durante su transporte, otros productos sólo necesitan permanecer a temperaturas que los mantengan frescos.

Ante el aumento de exportaciones de bienes perecederos, algunos puertos de América Latina tienen una red de instalaciones para la conexión de contenedores refrigerados que va muy unida a su posicionamiento dentro del sector exportador de este tipo de bienes, como es el caso de Chile, Brasil y México. Esta red de conexiones debe instalarse en todos los puertos de América Latina. (Ver Cuadro N^o 3).

SISTEMAS COMPUTARIZADOS EN LOS PUERTOS

La revolución en los sistemas computarizados serán probablemente tan importantes para el transporte multimodal como para el desarrollo de los contenedores. La sistematización toca cada aspecto de los movimientos multimodales: cálculo de tarifas, destino de la carga, control de contenedores, envío de facturas y otras funciones. La revolución del contenedor produjo desarrollos en aspectos físicos, pero el computador ha hecho que todo el proceso sea más fácil de manejar, aún cuando la carga no sea contenedorizada.

Un sistema moderno de información es el meollo de un puerto eficiente. Diversos sistemas especializados han sido desarrollados para los distintos departamentos de un puerto, tales como: operaciones, tráfico, cobranzas, finanzas, contabilidad, etc.

De un total de 35 puertos 11 tenían alguna clase de equipos computarizados y 24 no tenían ninguno. Obviamente que ante los desafíos futuros en materia de transporte contenedorizado la falta de este tipo de sistema hará más difícil el seguimiento y manejo de contenedores. (Ver Cuadro N^o 4)

PLANES PARA EL FUTURO EN LOS PUERTOS

Con el aumento de los volúmenes de contenedores en el mundo crecerá la competencia entre los puertos por tratar de captar el mayor número de unidades posible. Es así como aquellas empresas navieras que han racionalizado sus costos dentro de sus operaciones, están a la búsqueda de puertos que les ofrezcan tarifas que sean lo suficientemente atractivas, además de otros aspectos tales como el fácil acceso de los contenedores a los ferrocarriles y carreteras, el manejo eficiente de los mismos y la rápida transferencia de ellos del buque al medio terrestre de transporte.

Sobre este punto vale la pena citar el caso del puerto de Singapur que sobrepasó a Hong Kong en el número de contenedores movilizados en 1990, volviéndose el puerto de mayor manejo con un total de 5.200.000

contenedores. Esa posición la alcanzó Singapur basando su estrategia en dos factores: por una parte su posición geográfica, y por otra la idea clara de que su mayor recurso económico es el puerto, mejorando de esta manera su inversión en la infraestructura portuaria. (6)

Los cambios estructurales en los puertos han puesto en evidencia una serie de elementos negativos comunes que se están dando en América Latina en épocas recientes, como es el caso de Río de Janeiro, Veracruz y Puerto España, que están rodeados por áreas urbanas y la carga debe pasar por calles estrechas y congestionadas cuando se entra o se sale de los puertos. Estos puertos no pueden pretender que los municipios dentro de los cuales están ubicados les otorguen terrenos, calles y vías de acceso y que además los transportistas modifiquen sus rutas o que los exportadores o importadores cambien sus modalidades comerciales. Ellos mismos deben asumir el papel protagónico y constituirse en iniciadores dinámicos de actividades que armonicen con las necesidades de cada uno y contribuyan a la solución de los problemas.

Con los cuadros que analizan aspectos sobre el desarrollo portuario indicados en este estudio, se encontrará que los planes futuros de América Latina sobre este aspecto contemplan cuatro áreas: construcciones de terminales para contenedores, ampliación, sistematización, y adquisición de nuevos equipos. (Ver Cuadro Nº 5)

El aspecto en que más se hace énfasis es la ampliación de capacidad, seguido por la construcción de terminales para contenedores, la adquisición de equipos y en último lugar por la sistematización de los puertos. Sin embargo, el manejo de contenedores, cada día más numerosos, sin un buen sistema de computación será cada vez más difícil.

México con un comercio exterior en crecimiento ha empezado un programa de expansión portuaria que ofrece un gran potencial. Puertos Mexicanos (autoridad portuaria federal creada en tiempos recientes), tiene como objetivo la modernización del sector portuario mexicano, permitiendo la inversión privada en la construcción de facilidades portuarias. Los signos de esa tendencia se notan en los siguientes aspectos:

- El comercio exterior de México registró en 1990 un superávit de US\$ 639 millones, teniendo como base una gran exportación de productos manufacturados, equivalentes a US\$ 13.892 millones, y las exportaciones de productos provenientes de las maquiladoras (servicios de ensamblaje/transformación) por US\$ 3.635 millones, representando ambos el 58% del total de exportaciones (incluyendo US\$ 10.104 millones por exportación de petróleo).
- El tratado de libre comercio entre Estados Unidos, México y Canadá, aumentará la producción de la industria mexicana y moverá posiblemente a la Comunidad Europea y a la Cuenca del Pacífico a participar aún más en el mercado consumidor más grande del mundo.

- Hoy en día, el sistema portuario mexicano maneja alrededor de 375.000 contenedores anualmente. Este número se espera que crezca a más de un millón para 1994. El sistema portuario recibirá unos US\$ 125 millones (principalmente del Banco Mundial) con el fin de aumentar su capacidad de manejo de carga; US\$ 80 millones para la compra de 8 grúas para cargue/descargue de contenedores, 16 grúas móviles para el apilamiento/traslado de contenedores y US\$ 45 millones para la construcción/expansión de puertos para contenedores.

Los puertos mexicanos especializados en el manejo de contenedores son: dos en el Pacífico (Manzanillo y Lázaro Cárdenas industrial) y dos en el Golfo de México (Altamira industrial y Veracruz).

El aumento del uso de los contenedores para movilizar carga tanto dentro de México como hacia el exterior, y desde o hacia EEUU por tren, está creando congestión en los terminales férreos mexicanos. Su diseño no contaba con un aumento del tráfico de carga multimodal.

Desde que se inició el servicio férreo de contenedores entre México y EEUU el volumen de los mismos ha aumentado. Sin embargo, el crecimiento ha sido errático por las medidas aduaneras y dificultades operativas existentes. Los requisitos aduaneros exigidos en EEUU y en México eran tantos que la carga contenedorizada comenzó a congestionarse en la frontera, en espera de ser tramitada, con demoras hasta de tres días. La Aduana mexicana resolvió esta situación con una serie de decretos cuyo espíritu refleja la voluntad de perfeccionar la documentación aduanera.

La mayor eficiencia del manejo de carga en México por vía férrea se ve afectada por los límites de capacidad que tiene esta red y los terminales internos como el de PANTACO en Ciudad de México. Este terminal operado por una subsidiaria de la empresa naviera "TMM" (Transportadora Marítima Mexicana) denominada Servicios Especiales para el Transporte de Equipo S.A. (SETESA), tiene un espacio de aproximadamente 2 hectáreas, pero no cuenta con equipos para cargue/descargue de contenedores de los trenes de doble estiba, que son los de uso común. El terminal de Pantaco es además el centro principal de carga (Cargo Hub) de los Ferrocarriles Nacionales de México para sus servicios multimodales a los puertos del Atlántico y Pacífico.

Aún cuando Ferrocarriles Nacionales de México (FNM) busca mejorar y construir nuevos terminales internos de carga para los vagones de doble estiba, sus recursos limitados significarán que se dependa más en el futuro del sector privado.

En el Brasil se está dando una reforma radical de la actividad portuaria. Como consecuencia de ello, se permitirá la inversión privada en el sector portuario. Las empresas privadas han prometido hacer inversiones si las nuevas normas son aprobadas. Muchas empresas están haciendo estudios en Santos para establecer un terminal privado de contenedores. De acuerdo a lo proyectado, se espera que los inversionistas privados adecúen muelles, construyan patios de contenedores y compren equipos para su manejo.

Los operadores privados que existen en Brasil han desarrollado sus actividades portuarias en:

- puertos graneleros privados,
- patios de llenado/vaciado de contenedores (Container Freight Stations),
- zonas aduaneras para consolidación de carga en contenedores.

Las zonas aduaneras para la consolidación de la carga han tenido desarrollos en Santos y Río de Janeiro. En 1987 las autoridades estatales y la Aduana decidieron otorgar licencias de operación a empresas privadas ya que el puerto de Santos no podía llevar a cabo todas las operaciones que la carga de importación requería. Antes de que se tomara esta medida, los contenedores con carga de importación eran retenidos en el puerto y los destinatarios de éstos exigieron que se cancelaran las demoras por su permanencia en el puerto a las compañías navieras. El Terminal Retroportuario Alfandegado (TRA), fue resultado de esto y sus instalaciones suministran actualmente servicios como los de agilizar los trámites de importación, tarifas muy bajas para el vaciado de contenedores (por estar fuera de la aplicación de convenciones laborales existentes en los puertos) y en muchos casos bodegaje para contenedores.

Una de las condiciones que se imponen para el establecimiento de un TRA es la de que su área de operaciones debe estar adyacente al puerto. Ya ocho grandes grupos industriales han establecido siete TRAs en Santos y dos en Río, y otra empresa naviera tiene planes para el establecimiento de una terminal en Río.

La desreglamentación de las actividades portuarias en Brasil tendrá un impacto considerable en la industria nacional de contenedores. El capital privado está a la espera de las normas pertinentes para iniciar inversiones en ese sector. (7)

Otro aspecto importante que merece resaltarse es la suscripción del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná entre Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, en junio de 1992. Los alcances del mismo sobre libertad de navegación, igualdad de tratamiento a las embarcaciones y eliminación de restricciones a las reservas nacionales de carga hacen prever efectos importantes para la salida y entrada de productos de su zona de influencia, lo que muy posiblemente llevará a una mayor utilización de contenedores y a la modernización de los puertos ribereños.

ALGUNOS ASPECTOS DE POLITICA EN CUESTIONES DE TRANSPORTE A NIVEL LATINOAMERICANO QUE DEBEN CONSIDERARSE EN LOS PROXIMOS AÑOS

En primer lugar, ante una globalización económica deberá existir una respuesta en lo que tiene que ver con el transporte de contenedores.

Otro aspecto a tener en cuenta es que aumentará la capacidad de los buques para el transporte contenerizado. En un análisis que hizo la revista "Containerization International" mostró que en el año de 1989 alrededor del 38% de la capacidad de buques portacontenedores era de más de 3.000 TEUS, y que los de 5.000 TEUS de capacidad iban a estar alistados hasta los primeros años de la década del 90.

La tarea prioritaria del desarrollo de América Latina y el Caribe de los años 90 en el documento de la CEPAL "Transformación Productiva con Equidad" (8), sentaba que "La eficiencia portuaria ha tenido poca importancia en el modelo de desarrollo del pasado basado en industrialización sustitutiva, los países latinoamericanos tenían mercados relativamente asegurados para sus exportaciones tradicionales. Ellas frecuentemente contaban con puertos especializados propios y el impacto de la ineficiencia portuaria en la mayoría de las importaciones se traducía principalmente en mayor protección para la producción nacional.

De esta manera se institucionalizaron diversas prácticas laborales y operacionales que hoy afectan gravemente la competitividad internacional de la región, un número excesivo de trabajadores, remuneraciones muy superiores a las pagadas en otros sectores, baja productividad laboral y rigidez, que impiden la asignación de los trabajadores a las diferentes tareas y a los diferentes horarios.

Sin embargo, la experiencia ha demostrado que medidas tales como la introducción de tres turnos en los puertos, la flexibilidad en la asignación en las tareas, el incentivo de inversión en equipo por usuarios y empresas de estiba privadas pueden aumentar significativamente la capacidad existente."

La estrategia, por tanto, para un flujo regular de contenedores, evitando los excesos y reduciendo los costos, consiste en hacer una rotación eficiente de los mismos en la región. Las restricciones legales a la circulación de contenedores vacíos de un lugar a otro dentro de un mismo país, y de un país a otro, deben eliminarse. Inclusive, debe permitirse el uso de los contenedores para el transporte de bienes dentro de un país, de tal manera que ese transporte interno contribuya a reducir los costos de reposición de unidades en los lugares en que se necesiten para las exportaciones. El uso de los contenedores en el transporte de bienes dentro de un mismo país es algo común en los países industrializados, por eso operar un contenedor en esos países es más barato. Dentro de la región esos servicios no existen o, si los hay, son irregulares. Para solucionar problemas de escasez o abundancia de contenedores, generalmente se toman decisiones como la que se muestra en el siguiente ejemplo. Si en el puerto de Buenos Aires hay exceso de unidades, por un lado, y se necesitan contenedores en el puerto de Santos, por otro, se envían éstos, con carga a Europa o los Estados Unidos, y de allí se devuelven a Santos.

La rotación de los contenedores y su ubicación ha dado origen a una línea de servicios llamados seguidores o rastreadores de contenedores (container tracers) cuya finalidad es informar sobre el número de unidades disponibles para un viaje (one way trip), de retorno a su lugar de origen (home base) y conocer qué espacios disponibles hay en un determinado buque y tratar de conseguir unidades para éste. Sus ingresos, por tanto, se obtienen de cobrar un precio por unir los dos extremos. Transnord Inc. Transportation Services es una empresa especializada en el seguimiento de contenedores que tiene depósitos en Bogotá, Buenos Aires, Guayaquil, Paranagua, Río de Janeiro, Río Grande do Sul y Santos. Representantes de esas empresas comentaron que no pueden hacer posicionamiento interno de contenedores en América Latina, en parte por las restricciones de tipo legal y en parte por la falta de servicios navieros entre ciertos puntos de la región. Otra empresa de seguimiento, comentó que aunque su experiencia en América Latina era muy limitada, sabía que los depósitos de contenedores existentes en la región tienen un deficiente suministro de unidades, y que los servicios de reparación son lentos y muchas veces no cumplen con las normas de las sociedades clasificadoras. (9)

CITAS BIBLIOGRAFICAS

- (1) Cargo Wear International - marzo 1991
- (2) Review of Maritime Transport, 1990 UNCTAD
- (3) Containerization International Year Book, 1991 pág.42
- (4) Bimco Bulletin 6/90, Noviembre/Diciembre 1990
- (5) Carta de Barriot International Limited, 10/1/91
- (6) Journal of Commerce, 4/3/91
- (7) Containerization International, April 1991 pág.39/43
- (8) CEPAL, "Transformación Productiva con Equidad", Santiago, 1990 pág.170
- (9) Opur Cit (5)

CAPITULO II

ASPECTOS OPERATIVOS Y DISTRIBUCION FISICA

1. CONSIDERACIONES GENERALES

Se están dando en el mundo cambios estructurales importantes en la oferta de servicios de transporte. El énfasis en la parte operativa va hacia el uso e incremento de los consorcios navieros, los puertos madres para transbordos (Cargo Hub), los servicios de alimentación (Feeder) y el aumento de la capacidad de los buques para el transporte de contenedores.

1.1 EL TAMANO DE LOS CONTENEDORES

Aún cuando se ha abierto el debate a nivel mundial para un cambio en las normas ISO sobre peso/medida de los contenedores, el alto grado de homogeneidad del parque mundial de contenedores con relación a sus dimensiones y el constante aumento de esta homogeneidad refleja una amplia aceptación de estas normas.

De acuerdo a la UNCTAD (1) en 1987 el 90% del parque mundial de contenedores estaba formado de contenedores según normas ISO, de 20 pies -con una altura de 8 pies y un ancho de 8 pies- y de 40 pies -con una altura de 8,5 pies y un ancho de 8 pies-.

Los contenedores son a menudo medidos en unidades TEU o TEQ, equivalentes a la capacidad de un contenedor de 20 pies de longitud.

El uso de contenedores de dimensiones mayores a las normas ISO se limita a ciertos tráficos, especialmente en los Estados Unidos.

Es preciso ser conscientes que si estos cambios se dan, deben hacerse para América Latina siempre y cuando se resuelvan aspectos como la compatibilidad de los equipos existentes con contenedores diferentes a los de normas ISO; y aunque hay un costo incluido en un posible cambio es importante advertir que los viejos y los nuevos estándares tendrán que coexistir por algunos años.

Igualmente, es importante seguir examinando el actual estado y desarrollo de la estandarización, hay que precisar qué deben establecer los nuevos estándares y si todas las partes involucradas están representadas.

1.2 EL INTERCAMBIO ELECTRONICO DE INFORMACION [IEI]

Nuevas formas de operación han comenzado a ser "impuestas" a la actividad del transporte internacional por el mercado. Se está haciendo cada vez más evidente que por la naturaleza misma del transporte éste se hace más vulnerable a las tendencias del mercado que otras industrias. Las dos palabras claves son: internacionalización y estandarización.

La internacionalización. Esta hace referencia a las tendencias actuales de aumentar el control sobre toda la cadena de transporte, en lugar de manejar áreas aisladas. Los operadores de transporte ofrecen hoy el servicio puerta a puerta que cubre mercados totales.

Esta operación es posible por la expansión de una red controlada (por adquisición o crecimiento), o por estar conectada a una existente.

La información sobre embarques es cada día más pública, y puede hacerse su seguimiento en diferentes lugares y pasos. Esto permite el control de flujos físicos de tráfico, de aspectos financieros y documentación.

Los resultados alcanzados con este sistema han sido evidentes;

- Más eficiencia en la operación
- Servicios más competitivos

No hay duda que mientras más rápido se puede anticipar y prever un desarrollo, con mayor eficiencia se podrá operar. Así, la estandarización es la ideología de los números. Lo que mejor funciona en un gran número de países asciende a la categoría de estándar. Ejemplos de estandarización dentro del medio del transporte son: Los seguros de calidad (Quality Assurance) y el Intercambio Electrónico de Información (EDI-Electronic Data Interchange).

El sistema EDI consiste en la transmisión entre computadores de información relacionada con operaciones comerciales o administrativas, empleando una norma o estándar convenidos para representar datos. La razón del EDIFACT es estructurar de una manera organizada los elementos de información que pasan de una computadora a otra.

El EDI permite transmitir de una computadora a otra información de manera rápida y exenta de errores y acelerar los controles y procedimientos oficiales.

Entre los trámites y documentos que son posibles de manejar con EDI están:

- Tratamiento por adelantado de manifiestos de carga
- Documentación aduanera
- Estadísticas sobre comercio exterior
- Expedición de certificados de origen
- Licencias de importación/exportación
- Seguimiento y ubicación de contenedores

Los aspectos comerciales son la base fundamental del desarrollo del sistema EDI. Estos progresos posiblemente no lleven a un aumento en los negocios, pero sí contribuyen a asegurar los existentes. Dado que el sistema EDI se considera de importancia estratégica, muchos países lo están subsidiando. El establecimiento del sistema EDI en el área del transporte, hace que las actividades diarias sean llevadas a mensajes estándares que a la vez registran e informan sobre cada paso significativo en el proceso de transporte.

En este proceso deben considerarse las diferentes empresas que intervienen, los operadores de almacenes de depósito; los agentes navieros y los terminales de contenedores. Se necesita por lo tanto, que los flujos de información entre las diferentes partes que intervienen se dé de manera fácil. El fin o propósito de un mensaje varía dependiendo del tipo de información que se requiera. Hay mensajes que necesitan, por ejemplo, un servicio (reserva de espacio para la carga), aceptación de un servicio (confirmación), envío de información documental (conocimientos de embarque), cambios en un servicio, etc. Cada uno de estos mensajes debe ser revisado con el sistema que el usuario posee para verificar su validez y confiabilidad.

El EDIFACT, cuyas siglas significan Intercambio Electrónico de Información para la Administración, el Comercio y el Transporte, es una norma mundial desarrollada dentro de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE).

1.3 EL CONTENEDOR Y EL PAPEL DE LOS EMBARCADORES

1.3.1 EL CONTENEDOR

El contenedor, dentro de las estrategias de la distribución física, es una parte importante del sector de los empaques. Es un auxiliar, ya que en él puede transportarse cualquier objeto siempre que quepa en su interior y que reúna las condiciones de peso necesarias. Además, protege la carga del deterioro, humedad y daños por manipuleo.

En una exportación es importante hacer la selección adecuada del contenedor, ya que actualmente se conocen 16 clases de contenedores. Estos son el convencional, side-door o puertas laterales, multi-door o puertas múltiples, ventilado, para carga a granel, open top, open side, media altura, flat rack fijo, flat rack desmontable, plataforma, térmico, reefer integrado, tanque ISO, ISO para carga aérea y mini contenedor. (Ver gráficos del Anexo 1)

Algunas empresas que venden sus productos en la región tienen que planear sus exportaciones utilizando diferentes clases de empaques y contenedores, dependiendo del medio en que desarrollen sus actividades. Por ejemplo, los problemas de uno de los países más desarrollados de la región han forzado a aquellos que hacen negocios con ese país a re-exportar los contenedores vacíos, lo que incrementa los costos de sus operaciones (2). Ese es el caso de una firma estadounidense fabricante de automóviles, que enviaba autopartes en contenedores y que ante esa situación decidió cambiar de modo de transporte, volviendo a la utilización de cajas de madera. Japón utiliza para sus exportaciones a ese país los *flat racks*, porque es más barato devolver al Japón seis contenedores desmontables vacíos colocados uno sobre otro que una unidad convencional vacía.

1.3.2 EL EMBARCADOR

El embarcador es un intermediario que cada día interviene más en el manejo y transporte de la carga. Su papel es coordinar todas las actividades de una exportación o importación, lo que incluye la entrega en el destino final de la carga. En otras palabras, es quien coordina todos los aspectos de la distribución física.

En los Estados Unidos los embarcadores deben tener una licencia que otorga la Federal Maritime Commission. Incluso están obligados por la ley a incluir en los conocimientos de embarque que elaboran, su número de licencia. En otros países del mundo, en especial en América Latina, para que puedan ejercer sus labores es necesario que los embarcadores constituyan pólizas de cumplimiento ante las autoridades respectivas.

En el servicio que usualmente presta el embarcador destacan los servicios y conexiones de transporte, la realización de todos los trámites de documentación necesarios que solicitan las diferentes autoridades nacionales, el conocimiento y especialización al ofrecer diferentes alternativas de transporte y operación, el conocimiento de los trámites que deben realizarse para efectuar una exportación, y el conocimiento de los trámites necesarios para hacer una importación.

Hasta hace algunos años, los exportadores utilizaban los servicios de los embarcadores en las primeras etapas de la exportación. En esa época, esto es, en los comienzos de la contenedorización, cuando los buques portacontenedores estaban en su primera generación, no se pensaba todavía en los servicios alrededor del mundo, de modo que mientras mayores eran los volúmenes exportados menor era la tendencia a recurrir a los embarcadores. (3)

La situación ha cambiado. En efecto, la globalización del intercambio comercial ha hecho que para los exportadores que mueven grandes volúmenes de carga sea atractivo recurrir a los embarcadores, por la cobertura y la red de agentes que tienen éstos en el mundo entero. Así, por ejemplo, la empresa Siemens de Alemania traspasa a su embarcador todas las actividades relacionadas con el movimiento físico de sus exportaciones.

El interés que ha surgido en América Latina por abrir nuevos mercados para sus exportaciones y la aparición de nuevos exportadores, sin experiencia internacional, ha llevado a que los embarcadores tengan un papel más activo en la actividad exportadora. En estos últimos recae la labor de hacer el alistamiento de una exportación, la asistencia en los detalles finales para la venta de un producto en el extranjero, la presentación de estudios de costos de transporte, y las alternativas del mismo. Al embarcador le es más fácil realizar esas actividades ya que posee información sobre fletes, costos portuarios, derechos consulares, etc.

El embarcador puede hacer reservas de espacio en los buques, y puede consolidar la carga que se ha originado en muchos pequeños despachos. Además, es un apoyo para la utilización de contenedores vacíos que están a la espera de ser llenados; de esa forma, si el contrato es en términos LCL (Low Container Load), el embarcador puede desempeñar una importante labor de apoyo al naviero. El embarcador se convierte así en un agrupador o consolidador, que hace un contrato de transporte con varios clientes, tiene pequeños lotes para un mismo destino, y los coloca todos en un mismo contenedor. El embarcador, ante el exportador o importador, actúa como si fuera el transportista, ya que es quien emite los conocimientos de embarque correspondientes.

1.3.3 EL VINCULO ENTRE LA CARGA DE EXPORTACION Y EL EMBARCADOR

El comercio exterior de un país es un elemento importante en su economía. A fin de ubicar los productos en los diferentes mercados compradores, debe existir una buena red de conexiones de transporte desde y hacia los lugares de origen y destino. Parte de eso es ofrecido por las empresas navieras.

Muchas rutas navieras han sido consecuencia del papel que en el movimiento de carga han tenido los embarcadores. Se pueden citar como ejemplos rutas que son consecuencia del auge comercial del Lejano Oriente en la década de 1970 y del gran flujo comercial al Golfo Pérsico que también se presentó en los años setenta, como la ruta transiberiana, desarrollada por los embarcadores como respuesta a los altos fletes existentes en las rutas hacia Europa.

En años recientes, con el aumento del uso del transporte multimodal, los embarcadores están ofreciendo servicios de transporte combinados mar/aire/tierra, con entregas rápidas y a bajo costo. Con la expansión de sus actividades, los embarcadores han establecido una red de operación global. Mientras que las empresas navieras ofrecen sus servicios hasta los puertos, los embarcadores los ofrecen puerta a puerta. Cuando se contrata un servicio puerta a puerta, la responsabilidad del embarcador es por todo el proceso de transporte.

Tanto los grandes exportadores como los que recién comienzan sus exportaciones encuentran que los servicios del embarcador son importantes, ya que éste se encarga de proveer y coordinar el transporte, y se hace cargo de toda la documentación relacionada con la distribución física de los productos.

En la distribución física, el embarcador asume la responsabilidad por la carga y la entrega de los bienes. El desarrollo de los servicios prestados por los embarcadores y la misma estructura del transporte multimodal, llevó a la Federación Internacional de Operadores de Carga (FIATA) a diseñar un documento denominado "Conocimiento de carga FIATA para transporte combinado". En éste se fija la responsabilidad del embarcador para cada una de las etapas de la distribución física, hasta la entrega final de la carga.

Ese documento se diferencia del conocimiento de embarque corrido (*through bill of lading*) que emiten las empresas navieras. En este último, la responsabilidad del naviero sólo abarca la parte marítima, y la acepta sólo si se comprueba que el daño se produjo durante el tramo marítimo.

Los embarcadores son igualmente importantes para los navieros. Los embarcadores están en franca competencia por mantener buenos niveles de utilización de los contenedores en términos LCL. Las cargas que no llenan completamente un contenedor corresponden a entre 17 y 18% de la operación total de contenedores de una empresa naviera. Esos contenedores tienen fletes más altos que los FCL (full container load) (4). Por

lo tanto, obtienen sus utilidades de las comisiones que las líneas navieras les pagan (*freight commissions*). Según el director de la National Customs Brokers and Forwarders Association of America (NCBFAA), casi un 40% de los ingresos de los embarcadores proviene de las comisiones que les pagan los navieros. (5)

La mayoría de las conferencias marítimas que sirven a América Latina tienen establecidas comisiones para los embarcadores, que en promedio varían entre 7 y 10% del valor del flete. Muchas veces el pago de esas comisiones ha encontrado dificultades, por el incumplimiento de las líneas navieras. De tal manera, en los Estados Unidos se han establecido firmas que tienen listas de las empresas navieras que han demorado los pagos de las comisiones y también entregan información sobre la situación financiera de las empresas navieras.

1.4 CONSOLIDACION Y DESCONSOLIDACION DE CARGA

Muchas veces la consolidación y desconsolidación de carga se hace en el recinto portuario, esto lo podemos ver en el Cuadro correspondiente a las principales características de los puertos latinoamericanos. Esto trae como resultado actualmente que la figura del FCL no se dé y que la más común sea la de consolidación y desconsolidación portuaria a través de LCL. (Ver Cuadro Nº 7 "Principales características de los puertos para el manejo de contenedores en América Latina")

En el pasado existía la tendencia a la segmentación de las operaciones entre los distintos operadores, navieros y autoridades. Hoy en día es en el sentido opuesto. La consolidación de actividades ha permitido a puertos como Singapur mejorar su productividad sin hacer adiciones en sus instalaciones.

Los transitarios o agentes expedidores o embarcadores pueden realizar muy diversas tareas para facilitar las operaciones comerciales de un exportador o importador. Sus servicios resultarán particularmente útiles para aquellas empresas que deseen exportar por primera vez y que usualmente carecen de personal especializado para llevar a cabo todos los trámites sucesivos, necesarios para vender en el extranjero.

Los operadores de carga pueden clasificarse en las siguientes categorías:

1. Operador de transporte multimodal (OTM). Esta es la figura más reciente en la cual un cargador organiza la expedición desde los locales del proveedor a los del comprador. (Servicio Puerta a Puerta). Valiéndose de diferentes medios de transporte, el OTM actúa como agente del exportador en el sentido de que efectúa por cuenta de él muchas de las operaciones de transporte internacional. Estos pueden ser: tramitar documentos aduaneros, realizar almacenaje, contratar seguros a la carga, cumplir con los plazos fijados para el transporte.

El OTM tiene corresponsales en el extranjero u oficinas propias en los mercados que atiende.

La operación multimodal se ha desarrollado teniendo como base:

- Las Reglas Uniformes para el transporte combinado, de la Cámara de Comercio Internacional (CCI).
 - Las Reglas y Usos Uniformes Relativos a los Créditos Documentarios.
 - Los Incoterms, que son un gran apoyo en la facilitación del tráfico de carga porque uniforman la terminología utilizada.
2. Agente portuario. Este tipo de transitario hace de vínculo en la cadena de distribución internacional cuando se transborda un cargamento de un modo de transporte a otros y actúa en nombre del expedidor para supervisar la carga.
 3. Consolidador de carga. Este tiene la función de consolidar cargamentos enteros para vagones de ferrocarril, camiones, contenedor o pallets agrupando remesas pequeñas de sus clientes. Negocia tarifa de grupo con los transportistas y ayuda a sus clientes a aprovechar esas tarifas que son más bajas que las que se cobran por expediciones en pequeñas cantidades y sueltas.

Los embarcadores o consolidadores de carga en contenedores no propietarios de los buques reciben el nombre de transportadores no navieros.

Existe otro tipo de operadores como el agente de transporte aéreo, agente de transporte por carretera, agente de aduana (que se encarga de los trámites aduaneros por cuenta del exportador o importador).

Existen también los embarcadores especializados según el modo de transporte, según el punto de destino, según el tipo de carga, según el tipo de operación.

1.5 ELEMENTOS DE LA DISTRIBUCION FISICA INTERNACIONAL

1.5.1 TERMINALES INTERIORES DE CARGA (TIC)

Los Terminales Interiores de Carga pueden definirse como centros de consolidación y distribución de carga especialmente unitizada, ubicados en el interior de un país donde expedidores y consignatarios de los mismos pueden disponer de servicios adicionales como aduana, bancos, seguros y otros.

Aparte de que reducen el recargo de trabajo del equipo portuario para la manipulación de contenedores y hacen su operación más eficiente y descongestionan las zonas de almacenamiento de los puertos, hay dos razones adicionales por las que los Terminales Interiores de Carga son hoy en día importantes:

- Las funciones de consolidación y desconsolidación de carga que requieren bastante espacio, constituyen una zona de almacenamiento o espera relativamente económica para los contenedores antes de su traslado al puerto para ser embarcados en los buques.

- Estos terminales prestan a los expedidores servicios portuarios que difícilmente pueden ofrecer los puertos ya que los grandes terminales marítimos para contenedores procuran principalmente satisfacer las necesidades de los empresarios navieros y no aquellas de los comerciantes.

Puede igualmente tenerse en cuenta que en los terminales interiores de carga hay servicios adicionales que pueden prestarse como: reparación de contenedores, limpieza de los mismos, alquiler de equipo para el manejo de los contenedores, servicios financieros y cualquier otro tipo de servicio que sea necesario.

Los terminales de navegación interior vienen captando una atención creciente, tal el caso de Europa, donde hay gran movilización de carga a través de la vía fluvial, en América Latina el caso de ruta fluvial Paraná-Paraguay puede llevar en un momento dado al fortalecimiento de este tipo de instalaciones.

1.5.2 DISTRIBUCION FISICA

Otro cambio en el desarrollo de los puertos es que se han convertido en centros de distribución. La tendencia de hoy es la de aumentar la actividad portuaria como factor de integración, que busca optimizar la cadena de transporte incluyendo almacenaje y distribución. Los nuevos servicios de distribución buscan suministrar apoyo logístico tanto a la actividad de importación como de exportación.

Los puertos en el mundo moderno están ofreciendo a sus usuarios servicios que antes no los efectuaban, como ser información directa de arribos y salidas, la calidad y cantidad de transporte y labores de empaque de mercaderías, distribución de carga a puerta, etc..

En lo que hace relación al movimiento físico de la carga, los puertos se han convertido en centros modernos tanto para las importaciones como las exportaciones.

Los puertos como centros de distribución buscan optimizar la recepción de la carga, la entrega, los transbordos, el bodegaje de carga general, y los centros de depósitos, llenado y vaciado de contenedores.

La idea detrás de este nuevo concepto es buscar los vínculos de la cadena que mejor se adecúen para llegar a un servicio óptimo de transporte.

1.5.3 LOGISTICA

La logística en el transporte es el proceso de planificación, implementación y control del movimiento físico de una mercancía en forma eficiente y económica; es el conjunto de actividades que permiten colocar un producto en el menor tiempo y al más bajo costo posibles, en el lugar donde existe una demanda.

Es una técnica que se utiliza para supervisar la distribución total de una manera coordinada. Es una manera que sirve para prever y seguir la operación gracias a un flujo de información que permite gestionar la corriente física de mercancías de abajo a arriba. La logística de un sistema de distribución total debe concebirse en función de la demanda real y no de la proyectada y debe girar en torno a ésta.

La logística comprende las operaciones de transporte y almacenamiento y la adopción de decisiones respecto de la producción, el abastecimiento y la distribución.

Además a largo plazo, la logística puede contribuir a relacionar políticas adecuadas de localización de plantas y de niveles de producción con las salidas al mercado nacional e internacional.

Un apoyo importante a la logística es el que los Sistemas de Intercomunicación Electrónica de Información puedan darle.

La elección del sistema de distribución dentro de una empresa puede ser de gran significado e impacto para sus productos, diseño, inversión y organización.

Muchas empresas que manejan el flujo de bienes de la planta han capitalizado su papel en cuanto que han rediseñado su distribución física a través de un proceso en el cual se ha sistematizado con un alto nivel los componentes y funciones. Si se miran las responsabilidades, capacidad y posiciones de organización del agente que toma las decisiones de tráfico, de almacenaje, de administración, de inventarios, se podrá encontrar la incidencia que la distribución tiene en ellos. Si se reexamina la planta física de un exportador y los procedimientos de distribución a la luz de los nuevos avances tecnológicos tales como el transporte, el procesamiento de datos y los materiales de manejo, también se podrá establecer la importancia de la distribución.

1.6 LOS COSTOS

En el pasado se hicieron enormes esfuerzos para reducir los costos de producción pero nunca se pensó en la eficiencia de la distribución como una manera de aumentar ventas y bajar los costos totales.

Se piensa que el transporte está dominado por una preocupación sobre los costos del mismo, mucha atención se ha puesto en el costo por tonelada/kilómetro pero no se ha puesto suficiente esfuerzo en ver la contribución que el transporte hace a la eficiente distribución de un sistema comercial. Así por ejemplo, las tarifas de ferrocarril para una persona fuera del negocio es una ilustración que le abre los ojos al examinar por qué un sistema de transporte se pone bajo la presión tonelada/kilómetro. Las tarifas de ferrocarril estructuradas de esta forma, a pesar de las frecuentes situaciones para introducir una manera más racional y estructural de las mismas, han generado una respuesta bastante irreal y poco económica frente a las carreteras que han respondido a la presión de los transportistas con un precio bajo por tonelada.

El tiempo de transporte es uno de los factores determinantes en la eficiencia de la cadena de producción-comercialización.

Por otro lado, los cambios en los métodos de transporte han llevado a mejorar las oportunidades de distribución después de la Segunda Guerra Mundial. Los nuevos métodos han hecho que grandes centros de distribución mecanicen el manejo del material en su sistema de bodegaje con el fin de aumentar eficiencia.

Dentro de los costos de distribución es importante tener en cuenta aspectos como bodegaje, manejo, tráfico y fletes, y todos los procedimientos administrativos. Muchos de estos costos son difíciles de imputar dentro de los registros contables de una compañía, sin embargo, inciden enormemente en su costo-beneficio.

2. LA COMPETITIVIDAD INTERNACIONAL, LA LOGISTICA Y SU ENFOQUE HACIA AMERICA LATINA

2.1 LOS MERCADOS

El ambiente del comercio exterior ha cambiado. Ya nadie puede decir que tiene un nicho en el mercado internacional y que por lo tanto todo lo tiene asegurado.

Se está pasando de competencia por bajos costos a la competencia por calidad y servicio; de la estandarización a la flexibilidad para adaptarse y aprovechar los cambios de mercado.

Las empresas que quieren sobrevivir tendrán que orientarse al mercado. Desde hace mucho, las empresas de la región solo se preocupan de producir un mismo bien, sin mayores cambios tecnológicos y al menor costo. Más que precios y estandarización de la producción, el desafío de hoy es comercial, es necesario conquistar mercados y mantenerlos. Y eso significa atención al costo marginal, a la segmentación de mercados, a descubrir y explotar nichos, a poner gran énfasis en la red de distribución, el transporte y el servicio que viene con la compra del producto.

La apertura económica ha mostrado un nuevo rumbo para los países latinoamericanos. Bolivia, Chile, México, Venezuela, Argentina, Colombia, Brasil, han ido abriendo sus economías.

Las exportaciones en la mayoría de los países miembros de ALADI se limitaron a una serie de productos primarios. Tanto es así que la infraestructura del transporte y muchas de las normas que la regulan todavía son un reflejo de ello (casos del transporte de carbón, estaño, café y bananos en Colombia, Bolivia, Brasil). Sin embargo, esto está cambiando en la mayoría de los países como consecuencia de una fluctuación de la demanda de sus productos a nivel internacional que promueve una caída en los precios (café, cobre, por ejemplo).

Pese a que el volumen de las exportaciones de estos productos aumentó en la segunda mitad del decenio de 1980, debido en parte a una mayor demanda en los países industrializados, no resultó suficiente para que los precios subieran del nivel sin precedentes a que habían caído a mediados del decenio. La ineficacia de la mayoría de los convenios sobre productos básicos, el persistente exceso de la oferta de algunos productos y la continua reducción en la intensidad del uso de materiales en la producción de los países industrializados contribuyeron a esta situación. (6)

Esto ha hecho aún más importante que las economías de los países de la ALADI diversifiquen sus exportaciones, incluyendo a los mercados del exterior, combinando elementos como precio, calidad, rapidez, término de entrega del producto.

2.2 LOS EMBARCADORES

Las grandes firmas de embarcadores en el mundo están operando desde hace algunos años en el mercado latinoamericano. El actual panorama, con los cambios estructurales que se están dando en el sector transporte sin duda facilitará el desempeño de éstas.

El manejo de todos los aspectos relacionados con la distribución física en América Latina es más complejo de lo que a primera vista parece. De ahí que los embarcadores pueden apoyar las exportaciones, con un manejo logístico eficiente.

Con la globalización de las economías, los embarcadores grandes tienen ventajas por su vasta red de operaciones. Por eso, en América Latina sus estrategias hacia el futuro, en materia de distribución física en general y del transporte en particular, se basarán en ofrecer su red mundial de oficinas, inclusive adquiriendo pequeñas empresas de embarcadores locales.

El diseño de sistemas eficientes para las exportaciones, y el consiguiente fortalecimiento de las operaciones de los embarcadores en los puertos de América Latina donde el tráfico de contenedores es importante, ayudará a que salgan más contenedores llenos de los que salen vacíos. La labor de consolidación de carga se haría en términos LCL.

Se espera que los embarcadores entren a operar con gran fuerza en los tráficos nacionales, con servicios de consolidación para carga a ser movilizadas internamente, utilizando para ello diferentes medios de transporte y prestando servicios de entrega puerta a puerta.

A manera de ilustración, se señalan otras áreas en las que los embarcadores pueden desarrollar actividades en el futuro. El transporte de frutas y hortalizas, carnes, flores y ropa, la distribución de mercancías, operación de grandes y pequeños proyectos, transportes especiales y extra pesados, y almacenaje.

Existe igualmente la posibilidad de que, dado el crecimiento de los grandes embarcadores, sobre todo en Europa, éstos tiendan a comprar contenedores, lo cual podría cambiar el esquema actual de suministro de los mismos.

El desarrollo del transporte multimodal ha tenido influencia sobre la actividad de los transitarios, como respuesta a las exigencias para manejo logístico y la participación en la contenedorización y el transporte multimodal. Se ha creado una gran competencia entre los embarcadores de los países industrializados y los de países en vía de desarrollo, pues los primeros siguen fortaleciéndose en las áreas de distribución y logística bajo el concepto de que el liderazgo en el transporte lo tendrá quien más inversiones haga.

2.3 LA LOGISTICA

Los países del mundo industrializado tienen la tendencia de reducir la fabricación interna de componentes de muchos productos que ellos comercializan para reubicar su producción en países con costos de mano de obra reducidos y con mejores ventajas comparativas. La decisión del lugar donde poder localizarla se basa fundamentalmente en la consideración de la logística y la distribución.

Debido a que los costos de distribución y logística son del 30% al 50% del precio de mercado de un producto (7) se entiende por qué se busca la reducción de costos.

De tal manera que para poder obtener beneficios de estos esquemas los países de la ALADI se enfrentan a la necesidad de mejorar su logística del transporte. La mayoría de las transacciones de productos básicos se hacen hoy en día "on the spot" (es decir en el lugar de destino) y el precio entra a competir independientemente del lugar de origen.

Las ventajas de un suministro de transporte eficiente son enormes. Si el sistema de distribución física de los productos que exportan los países miembros de ALADI funciona de manera eficiente, la respuesta a los cambios tecnológicos en el sector se dará fácilmente. Esto además necesitará del apoyo de normas que estimulen y apoyen el sistema de distribución física.

Estrechamente relacionado con el uso del contenedor como medio de transporte está el traslado físico del mismo con los productos de exportación o importación. Los contenedores que se utilizan, los modos de transporte y la rutas deben ser las adecuadas para los productos de que se trate. El almacenamiento y la manipulación durante el proceso debe hacerse de manera apropiada para que los productos cumplan con las condiciones de calidad exigidos por el comprador.

Con los cambios que se están produciendo en el seno de las empresas modernas que les permite alcanzar niveles de eficiencia cada vez mayores, se puede prever que la logística se va a desarrollar a un ritmo acelerado en varias partes del mundo suponiendo, por ende, que se den nuevas exigencias a los servicios de transporte.

Según datos del GATT en relación con el desempeño del comercio internacional entre los años 1989 y 1990, señala que de los 25 mayores países importadores del mundo, siete eran del Asia y del Pacífico: Australia, China, Hong Kong, Japón, República de Corea, Singapur, y Taiwan que representan el 19.7% del total de las exportaciones mundiales. (8)

No obstante se puede afirmar que la facilitación y la logística han contribuido a que estos países hayan aumentado la competitividad internacional de varios de sus productos y sectores.

Dado que la información es considerada un elemento importante de la logística no parece ser una mera coincidencia que sean precisamente los países de Asia y el Pacífico los que mejor utilicen la informática, como se puede ver en el caso de la empresa Evergreen (Ver Anexo 2) ésta es parte de su gran éxito.

Gracias a la distribución física se ha podido desarrollar el moderno sistema de producción denominado justo a tiempo (JAT), para la entrega oportuna de materiales de producción. En la mayoría de las actividades económicas la recesión económica implica menos actividad, pero en la carga marítima puede significar más bien un crecimiento. Como las compañías buscan minimizar los inventarios de existencias obligan a sus proveedores a acelerar su entrega aumentando el transporte marítimo "justo a tiempo" para partes y piezas.

Para un tráfico "justo a tiempo", se requiere mayor utilización del sistema de informática especialmente para una industria en despegue. En América Latina la alternativa se dará en la medida que toda la infraestructura necesaria se vaya ajustando y consolidando.

La percepción fragmentada y unimodal del transporte debe modificarse en América Latina para dar lugar a una visión de conjunto y multimodal necesaria para que la cadena cuyos eslabones son cada vez más interdependientes funcionen en forma eficiente. Dentro de estos requisitos uno de los elementos que ejerce un papel sumamente importante es la rápida y continua expansión de las redes internacionales de comunicaciones por medio de las cuales se efectúa el Intercambio Electrónico de Datos (IED). De esta manera se están estrechando cada vez los vínculos entre la producción, la comercialización y el transporte en particular.

Los sistemas de información y la utilización del EDI apoyarán sin duda un aumento significativo de la logística, suministrando a los usuarios del transporte información actualizada sobre el estado de los embarques en aspectos tales como tiempo de entrega y lugar de entrega, llevando a un aumento del papel del transporte multimodal en la región por las facilidades que este servicio ofrece.

Si se quiere aumentar la eficiencia en las actividades comerciales, mediante el mejoramiento de los servicios de transporte, los transportistas deben aprovechar los progresos de las comunicaciones electrónicas modernas.

América Latina debe fomentar el establecimiento de unas redes de información de carga sistematizadas que sean compatibles y eficientes con el resto del mundo. Como se observa en el Cuadro Nº 7 "Principales características de los puertos para el manejo de contenedores en América Latina" en la columna sobre sistemas computarizados existe una situación incipiente sobre esta materia.

2.4 CONSOLIDACION O AGRUPACION DE LA CARGA EN CONTENEDORES

Con los desarrollos que trae el transporte multimodal, la agrupación o consolidación de carga constituye, en materia de comercialización, un complemento de la contenedorización, siendo una vía positiva para el aumento de las exportaciones menores y la competitividad de las mismas provenientes de los países en vías de desarrollo.

La consolidación de envíos de diferentes orígenes y exportadores en un contenedor con el fin de que sean despachados al mismo tiempo y con el mismo destino reducirán costos y harán más segura y rápida su entrega.

De allí que hoy en día el papel de los embarcadores/transitarios se haya hecho importante, pues agrupan pequeñas remesas en el contenedor y las transportan desde sus puntos de consolidación hasta los puertos para su embarque al extranjero, se encargan de hacer las reservas de espacio en los buques, preparan la documentación necesaria y con estas acciones ayudan a reducir los costos.

Sobre este aspecto se ve un gran vacío en la región, pues no existen normas claras que faciliten la consolidación de carga para la exportación. Se debe insistir en ello pues los costos de reexpedición de contenedores vacíos al exterior no hacen sino encarecer la operación con ellos. Las normas que se estudien y se establezcan deben tomar en consideración los siguientes elementos:

- Los contenedores pueden ser suministrados al consolidador por:
 - + Empresas navieras. Ante su solicitud y de común acuerdo, y ante la existencia de un convenio de suministro de contenedor con ciertos mínimos y en ciertas rutas.
 - + El consolidador. Esta modalidad es menos amplia pero existe en muchos casos.
 - + Empresas de alquiler de contenedores. Que quieren reducir inventarios de unidades en áreas en que la carga de exportación es mínima y el uso del contenedor por lo tanto es más bajo.
- El flete de cada producto transportado en un contenedor con arreglo a las normas de agrupación se calcula:
 - + Sobre la base del peso y/o volumen real.
 - + Valor u otra unidad de flete.
 - + Precio del producto que se trate que debe estar sujeto a remesas mínimas para cada envío.

- Se pueden realizar convenios entre empresas navieras y empresas consolidadoras pagando una prima de agrupación por unidad cuando el llenado se efectúa fuera de la estación terminal de la empresa naviera. El llenado y vaciado corre por cuenta del consolidador.
- Debe normarse sobre la autoridad que autorice la expedición de la carga agrupada.
- El consolidador debe estar autorizado para que llene, estibe y precinte el contenedor fuera del área de la empresa naviera que hará el transporte. Igualmente para la desagregación del contenedor cuando se trate de carga de importación.
- Los documentos de embarque deben consignar la siguiente información adicional:
 - + Nombre del consolidador/embarcador.
 - + Nombre del receptor/desconsolidador en destino.
 - + Lista de las mercancías que integran el contenedor.
 - + Reservas que existen sobre las diferentes mercancías.
 - + Número e identificación de cada contenedor.

2.5 LAS ZONAS FRANCAS

En América Latina se están multiplicando las zonas de excepción aduanera. En el Perú está la Zona Franca de Tacna (Zotac), abierta en setiembre de 1990, a pocos kilómetros de la frontera con Chile. Bolivia inauguró su Zona Franca de Oruro (Zofro) en agosto de 1991. En Argentina, los industriales de Salta están haciendo un cabildeo para conseguir una zona franca cuanto antes.

La zona franca de Iquique - Chile (Zofri), donde ya se han instalado compañías como Sony, Kodak, Philips, Michelin y Goodyear para vender directamente sus productos, alquila terrenos y locales comerciales a las empresas que quieran ubicarse allí, además de prestarles servicios de movilización de carga. Las firmas instaladas allí exportaron el año pasado US\$ 700 millones a los tres países vecinos -Argentina, Bolivia y Perú-, cifra que supera en casi 40% las exportaciones totales de Chile hacia esas tres naciones. Con ensambladoras y grandes almacenes de depósito, Zofri recibe materias primas y productos con arancel cero en calidad de mercadería "en tránsito". Del total de ventas de la zona, US\$ 800 millones fueron el año 1991 a los mercados externos y los restantes US\$ 630 millones se vendieron en el propio Chile. Hay un arancel preferencial dentro de la llamada "zona franca de extensión" que le permitió a Zofri desarrollarse durante sus primeros años, satisfaciendo un mercado pequeño y cumpliendo contratos de exportación.

Pero más importante es que el 87% de lo que exportó Zofri en 1991 fue a dar a los tres países fronterizos, avivando el interés en crear otras zonas similares.

"Alcanzamos muy buena imagen en los países vecinos, porque argentinos y bolivianos compraban aquí más barato que en Taiwán", fueron algunos de los comentarios recibidos. A los imitadores de Zofri no les ha ido mal: la peruana Zotac, junto a la frontera con Chile y usando el puerto chileno de Arica por cercanía, vendió US\$ 150 millones en su primer año de operación, volumen que Zofri alcanzó luego de tres años de actividad. Partió con más ventajas aduaneras que Zofri: el arancel preferencial para la "zona franca extendida" es más conveniente y los turistas pueden sacar hasta US\$ 1.000 en productos sin pagar impuestos. En diciembre pasado, se dictaron normas que facilitan a los inversionistas en Zotac repatriar sus utilidades al exterior.

La exitosa irrupción de la zona franca peruana además de las que vienen en camino no amedrenta sin embargo a los administradores de Zofri.

El gran obstáculo de Oruro es su mediterraneidad. Y mientras surge la competencia dentro del propio país luego de la firma del tratado que crea la binacional Zona Franca de Ilo, avanza una carretera hacia Iquique. Terminó ya la construcción de puentes y terraplenes hasta la frontera y habrá ayuda europea para su pavimentación. Por el lado chileno hay otros 250 kilómetros, 100 kilómetros de ellos asfaltados y faltan sólo US\$ 5 millones para terminar el trabajo.

Iquique International Supply (IIS), una empresa argentina que opera en Zofri, despacha hoy 15 vagones ferroviarios mensuales para importadores argentinos. Una nube en el horizonte de las zonas francas proviene de las rebajas arancelarias que están aplicando los países de la región y los intentos por crear acuerdos de libre comercio: todo el continente podría convertirse en una gran zona franca. Pero ni los administradores ni los empresarios ven el fenómeno con demasiada preocupación.

Las rebajas arancelarias tienen doble efecto. Hay más competencia fuera de las zonas francas, pero también se exporta con más facilidad. La instalación en Zofri favorece bastante a algunos empresarios para llegar a mercados donde hoy se tiene poca presencia como Venezuela, México o incluso Estados Unidos.

Si toda la región llegara a convertirse en una gran zona franca igual existirá la necesidad de tener zonas de acopio, de depósito. Los productos tendrían que ser traídos en mayores volúmenes para ser más competitivos frente a una suspensión de aranceles.

Una ventaja permanente de las zonas francas es que ellas favorecen las compras de pequeñas y medianas empresas que no pueden importar por sí solas desde los países de origen. De una zona franca pueden hacerlo con rapidez y en pequeñas cantidades, pues los productos ya están allí.

Las zonas francas dejan de ser paraísos tributarios con beneficios "artificialmente establecidos", para dar paso a áreas comunes, donde los hombres de negocios deciden realizar sus inversiones para atender economías globalizadas.

NOTAS PIE DE PAGINA

- (1) UNCTAD TD/B/C.4/329
- (2) Magee, Copacino y Rosenfield, Modern Logistics Management, New York Wiley. 1985 Pág.193
- (3) G. J. Davies, The Role of the Exporter and freight forwarder in the UK Journal of International Business Studies, 12 Winter 1981, Pág.106
- (4) Entrevista con F. Torres, ex-jefe de exportación de Flota Mercante Gran Colombia, Bogotá 20-11-91
- (5) Journal of Commerce 18-12-90 Pág. 3 B
- (6) UNCTAD. Estudio sobre la Economía Mundial 1991 E/1991/75 Pág.107
- (7) Ports & Harbores, Structural Changes in International Trade and Transport Market: The importance of Logistics, Nov.90/pág.18
- (8) GATT International Trade 89-90 Vol II Pág.1-4

CAPITULO III

ASPECTOS LEGALES Y ADUANEROS

1. LEGALES

En América Latina se están produciendo avances importantes para establecer una estructura jurídica regional en materia de transportes. Esta afirmación se sustenta en el hecho de que existen varios instrumentos aprobados o en preparación que norman los distintos modos de transporte entre los países que integran el Cono Sur y asimismo entre los del Grupo Andino y, por otra parte, en la expectativa que despierta la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, creada en mayo de 1992, en cuyo ámbito se espera converjan los mecanismos y demás compromisos de ambas subregiones.

Por el momento, están siendo compatibilizados tres de esos instrumentos: el Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre de los países del Cono Sur, y las Decisiones sobre Transporte de Pasajeros y Transporte de Carga del Grupo Andino y, de acuerdo con las instrucciones impartidas en la Primera Reunión Ordinaria de la citada Conferencia, de noviembre pasado, es previsible que otros acuerdos, referidos a las otras modalidades de transporte y convenios complementarios corran igual suerte.

La combinación de esfuerzos entre los países que forman parte de estas subregiones ya les permitió obtener resultados importantes para la circulación de cargas, agilización de trámites aduaneros y reducción de costos de movilización de bienes.

Un breve repaso a las principales disposiciones vigentes o en proyecto en el entorno subregional proporcionará una idea de las posibilidades de contar con un régimen jurídico regional y dentro de éste con una normativa común para el uso de contenedores.

A. TRANSPORTE TERRESTRE

La decisión 257 del Acuerdo de Cartagena

La decisión 257 del Grupo Andino, relativa al "Transporte internacional de mercancías por carretera", entró en vigencia en los países andinos en diciembre de 1987, sustituyendo las decisiones 56 y 56A.

Algunos de los aspectos más relevantes de esta Decisión son:

- Los países miembros se conceden libertad de tránsito para la realización del Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.
- Las licencias de los conductores y las placas u otras identificaciones de los vehículos otorgadas por cualquiera de los países miembros son reconocidas en toda la subregión.

- Los vehículos habilitados de las empresas transportadoras autorizadas se constituyen en garantía exigible para responder por las actuaciones de éstas frente a las aduanas.
- Se instituye la Carta de Porte Internacional por Carretera como documento de contrato, el que tiene carácter negociable.
- Se crea el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT) con atribuciones amplias para administrar la aplicación del convenio y proponer medidas de actualización y modificación del Acuerdo.

En definitiva, la aprobación de esta Decisión representa un notable avance de los países andinos en la conformación de normas de transporte carretero comunitarias.

La Decisión 289 del Acuerdo de Cartagena

Esta Decisión está referida al "Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera" y establece la libertad de tránsito de personas y vehículos (debidamente habilitados) por el territorio que comprende a los cinco países miembros, previéndose la suscripción de acuerdos bilaterales o multilaterales para la asignación de rutas, frecuencias y horarios.

Al considerar la disposición los tráficos en tránsito hacia terceros países "dejando y recogiendo pasajeros de viaje internacional", se determina en la práctica lo que se ha dado en llamar la quinta libertad del transporte de pasajeros por carretera en la subregión. De otro lado, se establece que la relación entre el transportador y el pasajero está amparada por un contrato, cuyas condiciones están contenidas en el boleto de pasaje.

Entre sus aspectos complementarios se destacan las disposiciones sobre autorización a los transportadores y habilitación de los vehículos y sobre asuntos aduaneros, migratorios e institucionales. En este último aspecto se complementa con la Decisión 257, haciendo extensivas las atribuciones del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre a este convenio.

El acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur.

Este Acuerdo fue suscrito por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay en enero de 1990 e incluye el transporte directo entre los países signatarios y el tránsito a un tercer país. Comprende el transporte por carretera y ferrocarril tanto de carga como de pasajeros.

Se establece que para realizar los servicios de transporte internacional y sus modalidades debe mediar un acuerdo previo entre los países, sujeta a la reciprocidad, independientemente entre empresas de pasajeros y de carga.

Por medio de este instrumento los países se conceden mutuamente exención de gravámenes y restricciones a las cargas de importación/exportación mientras dure la operación de tránsito aduanero internacional. Por otra parte, se determina que las empresas subregionales reciban un tratamiento similar al que da a sus propias empresas el país de tránsito, se reconoce la utilización de un documento único para el transporte de cargas por carretera -Carta de Porte Internacional- y otro para el transporte por ferrocarril. El Acuerdo comprende tres anexos relativos a aspectos aduaneros, migratorios y de seguros.

Finalmente, se debe resaltar la institucionalización de una Comisión para hacer el seguimiento de lo acordado en cuanto a transporte carretero y de una Cámara de Compensación de Fletes para el modo ferroviario, aunque las atribuciones de esta última están en revisión.

B. TRANSPORTE MARITIMO

Las decisiones 288 y 314 del Acuerdo de Cartagena

Las Decisiones 288 y 314 fueron aprobadas por los países andinos en marzo de 1991 y febrero de 1992, respectivamente, y ambas establecen de manera complementaria la política marítima de la Subregión.

La primera determina la libertad de acceso a la carga para las compañías navieras de los países miembros, cuando ésta se origina o destina a la subregión. La segunda sanciona la libertad de acceso a las cargas destinadas al comercio exterior en general. Asimismo, sienta las bases para el desarrollo de la marina mercante del Grupo, sustentada en políticas de: flexibilización de registros de naves; promoción de consorcios empresarios multinacionales andinos; medidas orientadas hacia la liberación de trabas que afectan e inciden en la competitividad de las empresas (como son las exigencias de carácter laboral, arancelario y tributario); y facilidades a la participación de los capitales extranjeros.

De otro lado, adopta principios tales como los de: acción coordinada con miras a salvaguardar el tráfico interoceánico; de fomento de la cooperación subregional; de adopción de políticas comunes en el registro de tarifas; y de fomento para el uso de los sistemas de transporte multimodal.

También se crea el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA), órgano comunitario de importancia para la administración de los acuerdos y para la formulación de propuestas complementarias.

El proyecto de Acuerdo sobre Transporte Marítimo de la ALADI.

A su vez, la Secretaría de la ALADI ha formulado una propuesta de acuerdo cuyo objetivo es promover la eficiencia y competitividad del transporte de carga entre los países miembros y entre éstos y terceros países. El proyecto propugna la libertad de acceso a la carga de los estados asociados y la proveniente o destinada a terceros países, define los aspectos de procedimiento y sugiere crear una Comisión Administradora con capacidad de proponer medidas destinadas a llevar

adelante una política común, estimular la cooperación y resolver desinteligencias que pudieran suscitarse en la práctica.

El documento fue tratado en la Segunda Reunión de Expertos Gubernamentales en Transporte Marítimo y se espera que sea negociado como Acuerdo en el seno de esa Asociación.

C. TRANSPORTE AEREO

La Decisión 297 del Acuerdo de Cartagena

Los países del grupo andino, mediante la Decisión 297 de la Comisión, establecieron en mayo de 1991 el libre ejercicio de los derechos de tercera, cuarta y quinta libertad del aire, en vuelos regulares de pasajeros, carga y correos de la subregión.

La misma dispone que las autorizaciones de los servicios no regulares sean otorgadas por los Organismos Nacionales Competentes, en aquellos casos en los que no existan servicios regulares y no se ponga en juego la estabilidad económica de éstos.

Para la realización de vuelos de pasajeros que se realicen entre países de la subregión y terceros estados, esta misma Decisión propone pactar, antes del 31/12/92, fórmulas equitativas y compensadas para derechos de tráfico de quinta libertad.

El Comité Andino de Autoridades Aeronáuticas, creado por los Ministros de Transporte del Grupo, fue investido de amplias atribuciones para velar por el cumplimiento y aplicación de esta Decisión.

Si bien en los países del Cono Sur no existe una disposición sobre este modo de transporte, en la última reunión de la Conferencia de Ministros de América del Sur se convino analizar la posibilidad y conveniencia de emprender una acción conjunta en este campo, considerando los avances de la Decisión 297 del Grupo Andino "que establece una política de cielos abiertos".

D. TRANSPORTE FLUVIAL

El "Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay - Paraná", suscrito por Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay a fines de junio de 1992, es el primer acuerdo internacional de envergadura que se pone en práctica en latinoamérica dentro de esta modalidad de transporte.

Por medio de él los países se reconocen recíprocamente la libertad de navegación y de tránsito a lo largo de sus 3.442 Km, eliminando las reservas nacionales de carga y proporcionándose un tratamiento igualitario. Este Acuerdo del que forman parte seis Protocolos Adicionales (sobre Asuntos Aduaneros, Navegación y Seguridad, Seguros, Condiciones de Igualdad de Oportunidades, Solución de Controversias y Cese Provisorio de Banderas) constituye un conjunto de normas avanzadas sobre la materia que permitirá un mayor flujo de mercancías por esa vía.

E. OTROS ACUERDOS

El Convenio sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CRT)

El Convenio fue aprobado por los Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur en su XIX Reunión realizada en noviembre de 1992.

Mediante este instrumento se establece que la carta de porte o conocimiento de embarque constituye un documento fehaciente de la existencia de un contrato de transporte carretero. Por otra parte, se norma sobre la formalización y ejecución del contrato de transporte y se determina la responsabilidad del porteador en caso de demoras, pérdidas o averías de las mercaderías.

Resumidamente, se puede indicar que el convenio determina el marco de relaciones del porteador de carga con el remitente y/o destinatario de la misma, definiendo la responsabilidad que cabe a las partes en la ejecución física de un contrato de transporte de carga por carretera.

Su vigencia quedará resuelta a partir de su suscripción como Acuerdo de Alcance Parcial en el seno de la ALADI, en cuyo curso se encuentra.

En la misma reunión se encomendó a la ALAF elaborar un proyecto de acuerdo específico relativo al transporte ferroviario.

2. ASPECTOS ADUANEROS

Las normas y procedimientos aduaneros tienen un papel de mucha importancia en la cadena de distribución internacional de mercancías. Por una parte, con disposiciones muy anticuadas y obsoletas se incide negativamente en el comercio exterior de un país, encareciendo innecesariamente las importaciones y exportaciones. Por la otra, una ágil y oportuna, con normas y procedimientos sencillos, que en la práctica permiten ejercer un mayor control fiscal, se convierte en un eslabón positivo de la cadena.

En latinoamérica existen foros aduaneros regionales y subregionales adecuados para coordinar convenientemente medidas comunitarias que faciliten la fluidez del comercio. Tanto en los subgrupos de integración como en el marco de la ALADI se han llevado a cabo innumerables reuniones sectoriales que han tenido por denominador común la voluntad de encontrar los medios adecuados para eliminar trabas burocráticas y establecer procedimientos ágiles en materia de facilitación del comercio y del transporte internacional; la adopción de una nomenclatura arancelaria uniforme, la ejecución de programas comunitarios y/o binacionales en pasos de frontera, la unificación de documentos aduaneros, etc. permiten confirmar en la práctica esta voluntad.

A continuación se describe de una manera resumida cómo se presenta el uso y manejo de contenedores en los países de la región.

Operación con contenedores en los países de la región.

ARGENTINA:

El uso de contenedores por vía carretera y ferroviaria se ha ampliado. Ello ha permitido que las compañías navieras presten servicios regulares de contenedores "puerta a puerta" de tal manera que la carga puede llegar a su destino en contenedores sellados reduciendo los riesgos.

El puerto de Buenos Aires opera el 90% de carga de contenedores en el país. En 1989 salieron de la Argentina 86.392 TEU llenos, de un total de 626.119 contenedores.

Los contenedores con carga de importación se clasifican como "depósito de carga" y deben ser vaciados en el área de carga, de donde son trasladados a zonas aduaneras. Si el contenedor ingresa bajo las condiciones de puerta a puerta y el consignatario dispone de una zona aduanera autorizada, entonces puede ser vaciado en sus instalaciones bajo la supervisión de la aduana.

Aquellos contenedores que son transportados en condiciones de despacho directo pueden ser recibidos por los consignatarios y ser despachados a puertos secos para su vaciado.

En Buenos Aires hay alrededor de 10 terminales privados para el llenado y vaciado de contenedores, lo mismo que para su almacenaje. En el puerto hay un área de 6 hectáreas con capacidad de almacenamiento para 2.000 contenedores (Ver cuadro Nº 6).

Algunas de las medidas que rigen en el país son:

- Registro de contenedores: Los exportadores, importadores, agentes de aduana deben presentar registros y autorizaciones para operar contenedores.
- Ingreso temporal: Se permite un máximo de 180 días. Los contenedores vacíos deben inscribirse en una lista especial y deben ser embarcados en el mismo buque que los trajo, de lo contrario deberá solicitarse un permiso especial de reexportación. Lo cual de por sí representa dificultades operativas.
- Contenedores vacíos: Los contenedores vacíos deben dejar el área aduanera lo más pronto posible y no pueden ingresar al puerto hasta 24 horas antes de ser reexpedidos. De lo contrario tendrán que pagar derechos aduaneros y portuarios bastante altos.
- Contenedores con hielo seco: Los contenedores refrigerados con hielo seco deben contener marcas especiales que los señalen como tales. Estos contenedores se consideran carga peligrosa.
- Los pallets: Las autoridades portuarias de la Argentina mantienen una lista de compañías que reciben y exportan cargas en pallets. Para cuestiones aduaneras los pallets se consideran como parte del empaque.

BOLIVIA:

Presenta un gran uso de contenedores debido a su situación geográfica. Los agentes de embarcadores tienen autorización para consolidar la carga en condiciones LCL. En caso de contenedores FCL, éstos deben ser vaciados en zona aduanera.

La mayoría de los contenedores llegan a Bolivia por vía férrea, cuando éstos están vacíos llevan un recargo del 10%, y cuando se transportan por carretera 20%. Esto se debe a que hay pocos productos de exportación que puedan ser contenerizados en el país.

Hasta el presente Bolivia no ha reglamentado el uso del contenedor ni del transporte puerta a puerta. Actualmente las importaciones pasan obligatoriamente por la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros (AADA), que es un ente estatal que recibe las mercaderías en los puertos de tránsito a Bolivia, principalmente a través de Arica (Chile), y los transporta hasta los recintos aduaneros en territorio boliviano. En todo este tránsito el uso de contenedores no ha sido clasificado y la práctica impone por lo tanto cierta elasticidad en su tratamiento. Se pasa entonces por la desconsolidación en los recintos aduaneros. La compañía de transporte terrestre está obligada a depositar una garantía de US\$ 1.500 a la compañía naviera que entrega el contenedor, con el compromiso de devolverlo en el mismo estado en el que fue recibido y dentro del plazo máximo de veinte días. Existe una escala de penalidades por el número de días que exceden este plazo.

Ultimamente el gobierno boliviano ha dictado normas muy favorables para el manejo de contenedores destinados a zonas francas (de administración privada). Se han desarrollado zonas francas en diversas regiones del territorio como ser El Alto de La Paz, Santa Cruz, Oruro, Pto. Quijarro - Pto. Suárez e Ilo (Perú).

Bolivia ha sido declarada país piloto para el desarrollo del transporte multimodal por el Grupo Andino y se encuentra redactando la reglamentación del instrumento respectivo para el empleo de contenedores.

BRASIL:

En la mayoría de los puertos de Brasil los contenedores se cargan y descargan con los equipos de los buques, sin embargo, los puertos de Santos y Río Grande tienen terminales de contenedores con grúas especiales y montacargas y, asimismo, equipos para manejo de contenedores refrigerados. Existen áreas para depósitos de fácil acceso al ferrocarril y al transporte carretero (35 há. con capacidad para 11.000 contenedores).

Los contenedores en condiciones FCL pueden ser entregados en las bodegas del importador para su vaciado e inspección, previa autorización de la aduana.

Los contenedores LCL deberán ser vaciados en el puerto dentro de los siguientes dos días a su llegada.

En el caso brasilero se está extendiendo la utilización de contenedores de fabricación local por el consiguiente ahorro de divisas y porque además existe en el país una disposición por la que los contenedores extranjeros pueden ser usados sólo una vez entre el descargue y la reexpedición, ya sea lleno o vacío. El contenedor con bienes de exportación puede ser despachado desde cualquier zona aduanera y no necesariamente por aquella por la cual ingresó.

Según información disponible, en 1989 Santos, principal puerto de contenedores, movilizó un total de 390.317 contenedores, seguido por Río de Janeiro con 64.428 y Río Grande con 60.758, Paranagua 30.772 y Manaos 13.188.

COLOMBIA:

En Colombia se ha desarrollado un puerto privado de contenedores por iniciativa de la Flota Mercante Grancolombiana.

Este proyecto se debió a que en 1987, según cifras de la Flota Mercante, Colombia movilizó solamente 110.725 contenedores como consecuencia de los altos costos de operación y la inexistencia de puertos especializados (1).

Los altos costos portuarios en las terminales colombianas, entre los cuales se encuentran los recargos por ineficiencia, impuestos por las conferencias marítimas, son trasladados a la industria y el comercio que dependen de la importación de mercancías y materias primas, y finalmente al consumidor.

La actual estructura portuaria colombiana carece de equipos e instalaciones modernas para el manejo de carga en general, haciendo necesaria la utilización de los equipos de cargue y descargue propios de los buques de contenedores. Esto se hace particularmente oneroso porque los buques con tales equipos son cada vez más escasos en el mundo y sus costos son mayores. Los buques portacontenedores modernos no cuentan con instalaciones de este tipo, por lo que los puertos colombianos quedarían de hecho excluidos de las rutas mundiales de tráfico de contenedores si ello no mejora. Igual situación se presenta en otros puertos de América Latina.

En 1989 se movilizaron en el Puerto de Buenaventura 40.762 contenedores y en el de Cartagena 28.774.

CHILE:

En Valparaíso hay capacidad para almacenar de 2.000 a 18.000 contenedores en una superficie de 8 hectáreas. En 1989 el manejo de estos elementos en los puertos de mayor movimiento fue: Valparaíso 134.191, Arica 19.894, Iquique 15.372, San Antonio 13.772, Antofagasta 12.337.

Los contenedores deben ser vaciados en zonas aduaneras, su contenido debe ser detallado en el manifiesto.

A los estibadores se les cancela su trabajo en peso por cada empaque que contenga un contenedor LCL. Si esto no se llevare a cabo el puerto liquidará una tarifa por tonelada de manejo.

El almacenamiento de contenedores vacíos comienza con el vaciado en el área portuaria y tiene un costo diario de almacenaje de 1 dólar, costo que se triplica pasados los 20 días. Los patios de contenedores privados cobran una tercera parte de estas tarifas.

Los agentes de aduana deben establecer una póliza de seguro contra cualquier riesgo de daño y uso ilegal de los contenedores, para lo cual se establece un contrato de responsabilidad civil extracontractual entre el destinatario y los operadores de contenedores.

En Chile la situación de transporte marítimo de contenedores vacíos es bastante peculiar puesto que se toma al contenedor como parte de la mercancía. De adoptarse este criterio su transporte entre puertos chilenos constituirá cabotaje el cual está reservado a buques de bandera chilena. Esta condición tiene dos limitantes, en primer lugar las empresas de dicho país no prestan servicios regulares de cabotaje para el transporte de contenedores. Esto tiene como condicionante que siendo el transporte de cabotaje tan desarrollado en Chile no puedan utilizarse contenedores para este fin, por las limitantes a las empresas extranjeras.

La ley Nº 18.899 del Ministerio de Hacienda Pública señala en su artículo 47 que para efectos del artículo 3º del Decreto-Ley 3059 de 1979, sobre fomento a la marina mercante nacional (Ley de Reserva de Carga) el transporte por mar de contenedores vacíos no constituye cabotaje. Por el artículo 48 de la misma Ley se señala que la libertad de transporte de contenedores vacíos se regirá en la medida en que las naves chilenas tengan también libre acceso al transporte de estos elementos en los países de origen de los armadores u operadores que deseen trasladar en sus naves contenedores vacíos a puertos chilenos.

Pero existe también el hecho de que el Servicio de Impuestos Internos estima que el transporte de contenedores vacíos entre puertos chilenos implica un contrato de transporte suscrito con empresas navieras extranjeras. Lo que constituirá una acción de cabotaje sancionada con un impuesto adicional de 20% sobre arrendamiento, subarrendamiento, fletamento, subfletamento, usufructo o cualquiera otra forma de cesión del uso o goce temporal de naves extranjeras que se destinen o utilicen en servicios de cabotaje (Art. 59 numeral 5 de la ley sobre el Impuesto a la Renta).

Considera esta norma que la excepción establecida en los Arts. 47 y 48 de la Ley 18.899 rige sólo en relación a la reserva de carga. Pero no es así en cuanto al impuesto, lo cual implica que el transporte de contenedores vacíos resulta oneroso si el 20% se calcula sobre el alquiler del buque.

ECUADOR:

El manejo de contenedores en Ecuador se hace especialmente en Guayaquil y en menor grado en Manta. Las instalaciones de Guayaquil son en lo posible las más modernas en la costa occidental de Sudamérica.

Cuenta con equipos propios para el cargue y descargue de contenedores y posee una superficie de almacenaje de 23.5 hectáreas con una capacidad de 6.750 TEU.

Asimismo, existen instalaciones para el manejo de contenedores refrigerados y el área cuenta con acceso directo a la red de ferrocarriles.

Los contenedores pueden ser vaciados y llenados en los patios bajo vigilancia aduanera y transportados a las bodegas del consignatario, incluyendo a Quito si ello ha sido debidamente autorizado por la aduana.

MEXICO:

La tendencia al uso y tráfico de contenedores en México ha ido incrementándose. Esta tendencia irá en aumento en la medida que el Convenio de Libre Comercio de América del Norte sea implementado. Hoy en día gran cantidad de carga de importación y exportación mexicana se mueve por puertos norteamericanos (Houston, San Francisco, Los Angeles). Esto se ve fortalecido por el hecho de que convenios entre Ferrocarriles Mexicanos y algunas de las empresas de los Estados Unidos movilizan gran cantidad de contenedores.

Este país, como parte del "Convenio de Transporte Multimodal" ha reglamentado aspectos relativos al operador multimodal, el contrato multimodal, documentación, etc., que buscan facilitar y fomentar el uso del contenedor. En la legislación mexicana se nota una tendencia a promover el uso del contenedor como un apoyo adicional al transporte multimodal.

PARAGUAY:

Las cargas llegan al puerto de Asunción donde hay equipos para manejo de contenedores de hasta 40 pies. Este puerto posee una grúa fija de 20 toneladas y una móvil de 40 toneladas. Los contenedores en condiciones LCL se vacían en el mismo puerto. Los contenedores FCL pueden ser abiertos y vaciados en las bodegas del destinatario bajo el control de la aduana.

Por sus condiciones geográficas Paraguay ha aumentado el uso de contenedores pues hacen más eficiente el transbordo en los puertos intermedios.

Los contenedores llegan por vía fluvial y se les concede 10 días calendario libres de bodegaje después de los cuales hay una tarifa de US\$ 10 por contenedor de 20 pies y US\$ 20 por contenedor de 40 pies.

Cuando se quiere retirar un contenedor cargado del recinto portuario se debe contar con la autorización de la empresa transportadora, previo el depósito de una fianza en efectivo de US\$ 2.000, prometiendo el retorno en 24 horas.

Cuando el retiro del contenedor cargado se hace con el fin adicional de llenarlo con mercadería de exportación, la Aduana destaca un inspector que verifique esta operación.

Los contenedores vacíos que se embarquen deben tener autorización de la aduana y pagar derechos.

PERU:

El mayor puerto para el manejo de contenedores en el Perú es el Callao (con alrededor de 78.786 contenedores en 1989). Este puerto no tiene equipos propios para cargue y descargue de contenedores y los buques deben utilizar sus propios aparejos. Otro puerto importante en el manejo de contenedores es Paita, seguido de Matarani, que tiene importancia por el manejo de carga desde o hacia Bolivia.

Los contenedores que llegan al país en condiciones FCL y LCL o vacíos deben obtener permiso de internación temporal ante la aduana, el que se concede por un plazo de 180 días, existiendo la posibilidad de prórroga por otros 180 días.

Para los contenedores que se embarcan llenos o vacíos, los agentes de aduana del exportador o línea naviera deben solicitar autorización de embarque, indicando por cada unidad número y fecha de internación temporal concedida a su llegada. Según normas los trámites para internación de contenedores demoran 48 horas.

No existe un tratamiento para los contenedores como elementos de transporte, de allí que las normas aduaneras le den un trato de un bien de importación, las autoridades sólo se limitan a llevar un control de ingreso y salida de unidades.

URUGUAY:

Montevideo es el puerto con mayor movimiento de contenedores en Uruguay y cuenta con facilidades de cargue y descargue para los mismos.

Según la información disponible, este puerto movilizó un total de 50.587 unidades en el año 1989.

Cuando los contenedores llegan en condiciones FCL se despachan directamente a los consignatarios y, en el caso LCL su vaciado se hace en el área portuaria.

No existen medios para conectar contenedores refrigerados directamente, pero las bodegas de frío se encuentran cerca del puerto y es allí donde se hace la operación de llenado, de tal manera que el cargado a los buques se efectúa rápidamente.

VENEZUELA:

Las autoridades portuarias no disponen de instalaciones para el manejo de contenedores, los cuales hacen uso de los equipos de los buques. Sin embargo, existen empresas privadas que cuentan con equipos para ello.

Los contenedores FCL pueden ser despachados directamente al consignatario concediéndose dos días libres de bodegaje después de los cuales se comienza a pagar. Los contenedores que son vaciados en el área portuaria tienen un costo tres veces mayor. Existen algunos equipos para vaciado de contenedores.

Con excepción de Colombia que incluyó en su legislación el concepto de tránsito aduanero los demás países de la ALADI no toman en cuenta este aspecto. Se debe interpretar ello como un apoyo al transporte multimodal.

Venezuela, Brasil, Bolivia, Argentina, Uruguay, Paraguay, Ecuador y Perú están en la etapa de elaborar proyectos de legislación que contemplen aspectos como el transporte multimodal, los operadores, contratos, documentación, expedidores de carga, consignatarios, precintos, depósitos, centros de cargue y consolidadores.

Con normas que desde el punto de vista aduanero faciliten el uso, tránsito, llenado y vaciado de contenedores el crecimiento de estos equipos será dinámico, lo que redundará en una reducción de costos y fletes en las operaciones de embarque, desembarque, transbordo, almacenaje y otras.

NOTAS DE PIE DE PAGINA

- (1) Muelle de contenedores de Cartagena, Boletín Informativo Flota Mercante Grancolombiana, Bogotá 1991

CAPITULO IV

EL TRANSPORTE MULTIMODAL Y EL REGIMEN PARA CONTENEDORES

1. TRANSPORTE MULTIMODAL

La estrecha vinculación entre el Transporte Multimodal y el uso de los Contenedores determina que estos temas hayan merecido un tratamiento separado en el presente informe.

No debe perderse de vista que la contenedorización tuvo como principal efecto la intermodalidad del transporte y que, como consecuencia de ello, hoy los transportistas no dependen de ningún medio de transporte concreto sino que combinan los servicios de los diferentes modos, como es el caso de los consorcios de transporte de contenedores y convenios navieros. La selección de los tramos de transporte se basa fundamentalmente en la eficiencia operativa de éstos. Los operadores de transporte multimodal (OTM) asumen diversos papeles como ser: Porteadores de vehículos, fletadores, arrendatarios y, asimismo, ofrecen servicios relacionados con la logística y la distribución física (manipulación, almacenamiento, embalaje, etiquetado, facturación, etc.).

El proceso de apertura que está viviendo latinoamérica y la globalización de la economía internacional con mercados cada vez más exigentes y dinámicos muestra cuán difícil y costoso es aumentar los volúmenes de las exportaciones tradicionales y más aún introducir nuevos productos. Desafortunadamente en América Latina los sistemas de distribución no han tenido una evolución plena, razón por la cual es importante desarrollar nuevas técnicas de transporte y particularmente fomentar la creación y consolidación de operadores regionales de transporte multimodal o de lo contrario éstos resultarán siendo subcontratistas para trayectos cortos de las macroempresas que sirven los corredores internacionales de transporte.

Este sentimiento generalizado ha determinado que las autoridades regionales y subregionales del sector transporte estudien la posibilidad de establecer normas comunes para poner en funcionamiento el sistema de transporte multimodal. Los trabajos en discusión sobre este tema se presentan a continuación.

La Resolución No. VII. 159 de los Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas del Acuerdo de Cartagena.

En octubre de 1992 las autoridades titulares de transporte del Grupo Andino aprobaron un proyecto de normas sobre transporte multimodal, cuya vigencia está sujeta a la Decisión que sobre este tema asuma la Comisión del Acuerdo de Cartagena.

La Propuesta considera todos aquellos contratos de transporte que tienen por origen o destino uno de los países miembros del Grupo Andino y se aplica a todas las operaciones de transporte multimodal que se efectúan entre estos países o desde uno de ellos hacia un tercero o

viceversa. La disposición instituye el documento de transporte multimodal, el cual adquiere calidad de contrato, y norma sobre la responsabilidad del operador y del expedidor, estableciendo los requisitos que deben cumplir los operadores de transporte multimodal para habilitarse subregionalmente como tales.

Bases para establecer un régimen común sobre transporte multimodal en el marco de la ALADI

La ALADI, conjuntamente con la CEPAL, elaboraron a solicitud de los Ministros de Obras Públicas y Transporte de los países del Cono Sur, un diagnóstico sobre el transporte multimodal, con el objeto de analizar la situación regional y evaluar la conveniencia de adoptar una norma común.

La concreción de este estudio en un Acuerdo específico, debidamente compatibilizado con la Propuesta que se trata en el Grupo Andino, facilitará la adopción de una norma común regional de suma importancia para dinamizar el comercio. Los aspectos más importantes que considera este estudio son los siguientes:

El transporte multimodal requiere de acciones importantes y coordinadas que deben ser asumidas por los usuarios, las empresas operadoras y los gobiernos. Para lograr su desarrollo ordenado en la región es necesario establecer un marco institucional, un marco operativo y un marco legal.

El marco institucional debe permitir operaciones de transporte multimodal garantizadas. De acuerdo con ello los usuarios deben tener acceso a servicios regionales seguros en condiciones de igualdad frente a competidores internacionales. Los operadores deben contar con normas que rentabilicen, resguarden y preserven su inversión, así como garanticen su libre competencia.

Este marco debe considerar principalmente: un estatuto de operadores de carga que dé existencia legal a los OTM; disposiciones fiscales y tributarias claras, que no discriminen entre los diferentes modos de transporte ni entre potenciales operadores; un reglamento de controles aduaneros, que posibilite los despachos directamente a destino, a almacenes aduaneros o a terminales interiores de carga; un estatuto legal del contenedor, que permita a este elemento su libre circulación bajo el régimen aduanero de admisión temporal; la creación de terminales interiores de carga, en los que se puedan efectuar operaciones de acondicionamiento, consolidación/desconsolidación de cargas, transbordo, etc. para la transferencia de un modo a otro o para el acopio y distribución de las mercaderías.

El marco operativo tiene relación directa con las prácticas y usos de los operadores y también con su capacidad de operación financiera, comercial o física.

Deben establecerse mecanismos relacionados con: las prácticas comerciales, para conciliar los términos de compraventa internacional con la realidad del transporte multimodal y permitir el uso de términos

comerciales actuales de aceptación general; las prácticas bancarias, para agilizar sus procedimientos y aceptar la multimodalidad; la cobertura de seguros, para permitir la suscripción de pólizas sin ninguna limitación; el intercambio electrónico de datos, como una forma de dar mayor fluidez a la compraventa de bienes y servicios; los aspectos físicos del movimiento de contenedores, para contar con una infraestructura normativa y de equipos de manipuleo adecuadas.

El marco legal regional debe definir los conceptos y reglamentar las obligaciones y derechos de las partes de un contrato de transporte y establecer los límites de responsabilidad del operador y los requisitos que éstos deben cumplir para poder desempeñar sus funciones. Este marco debe hacer compatibles las diferentes legislaciones nacionales y regionales con las normas internacionales, para permitir la continuidad de operaciones de transporte multimodal iniciadas o concluidas en el exterior.

Debe comprender principalmente los siguientes instrumentos: legislación modal sobre la responsabilidad del transportista; legislación para estaciones de transferencia; legislación sobre transporte multimodal; un régimen único de tránsito aduanero internacional.

La conclusión central del estudio reitera la necesidad de "adoptar un marco normativo regional que permita establecer un concepto único de transporte multimodal, armonice las legislaciones vigentes o en preparación y compatibilice las normas y procedimientos regionales con los adoptados internacionalmente en esta materia".

Por este medio se otorgaría un estatuto legal al operador de transporte multimodal; se determinarían reglas uniformes sobre la responsabilidad del porteador; se pondrían en práctica normas comunes para créditos documentarios y para la plena utilización de la tecnología del contenedor; de la misma manera, se garantizaría el flujo continuo de cargas.

Compatibilización de normas subregionales

El análisis efectuado de la Propuesta del Grupo Andino y del estudio preparado por la ALADI/CEPAL sobre transporte multimodal concluyen en una interrogante que debe ser despejada por los propios países a la luz de la recientemente constituida Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur.

En ese sentido, el estudio formulado por la ALADI/CEPAL constituye una base útil y necesaria para elaborar un instrumento de nivel regional; de otro lado, la Propuesta del Grupo Andino, que a su vez toma en cuenta ese estudio e igualmente las normas internacionales que rigen sobre la materia, puede ser fácilmente compatibilizada con los requerimientos de los países del Cono Sur, para lograr ese mismo fin. Consecuentemente, la recomendación final que surge de una manera natural es que se deben aprovechar las actuales circunstancias y los trabajos realizados para establecer un instrumento único que resulte válido para toda la región.

2. ESTABLECIMIENTO DE UN REGIMEN SOBRE CONTENEDORES EN LOS PAISES DE LA ALADI

Sea cual fuere el procedimiento que se utilice con el propósito anteriormente indicado, debe quedar claro que para hacer operativo un Acuerdo sobre Transporte Multimodal resulta imprescindible disponer de una norma común en materia de contenedores y que, para tal efecto, ésta debe observar los principios y disposiciones de aplicación universal, de modo que las reglas que se convengan permitan el uso de dichos elementos en el ámbito nacional, regional e internacional.

El Convenio Aduanero sobre Contenedores, 1972, de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional.

La importancia de este convenio radica en que tiene vigencia universal y que sus seis Capítulos y 27 artículos establecen un régimen de exención de gravámenes y restricciones a la internación temporal y reexportación de contenedores, sus accesorios y piezas de recambio y, por otra parte, en que en sus cinco anexos se reglamenta sobre el marcado, sellado y las condiciones técnicas que deben cumplir estos equipos.

En el Capítulo I se define el contenedor, los agentes que intervienen en su operación y los procedimientos para su utilización. En el Capítulo II se establecen las facilidades y el procedimiento de admisión temporal, así como las condiciones de su empleo, señalándose los casos particulares que requieren de piezas de recambio destinadas a la reparación. El Capítulo III norma sobre la aprobación de los contenedores para el transporte bajo precinto aduanero. El Capítulo IV se refiere a las notas explicativas del instrumento, las que se remiten al Anexo 6. El Capítulo V contiene disposiciones diversas respecto a la posibilidad de convenir facilidades más amplias entre las partes contratantes, la imposición de sanciones sujetas a la legislación vigente en los países, etc.. El Capítulo VI contempla las cláusulas finales de estilo como ser las de adhesión, vigor, denuncia, etc.

En lo que respecta a los anexos, el Anexo 1 fija las disposiciones relativas al marcado de los contenedores; el 2 sobre el procedimiento de admisión temporal; el Anexo 3 con referencia a la utilización de estos elementos en el tráfico interno; el Anexo 4 reglamenta sobre las condiciones técnicas aplicables a los contenedores para que puedan ser admitidos en el transporte internacional bajo precinto aduanero; el Anexo 5 regula la aprobación de los contenedores según las condiciones técnicas prescritas en el anexo anterior; el Anexo 6 contiene las notas explicativas del texto principal y, finalmente, el Anexo 7 proporciona la composición y el Reglamento del Comité Administrativo.

Este Convenio constituye una base importante para elaborar una normativa regional, sin embargo, dados los requerimientos particulares de la región, se hace necesario actualizarlo y complementarlo. Las modificaciones que se juzguen necesarias deberían considerar las pautas que se exponen a continuación:

Definiciones: Tomar la definición de contenedor que considera el Convenio y apropiar las demás definiciones a los agentes y normas de procedimiento que intervienen en una operación regional; manteniendo, fundamentalmente, las definiciones coincidentes con otros acuerdos de transporte vigentes en la región.

Marcado de los contenedores: Para la fabricación y habilitación de circulación de contenedores deberán compatibilizarse las normas regionales que se pretendan adoptar con las normas internacionales ISO de códigos nacionales y con las disposiciones del anexo 1 del Convenio.

Facilidades de admisión temporal: Básicamente podrían mantenerse las disposiciones del Convenio compatibilizando, únicamente, el plazo de reexportación permitido (tres meses) con las prácticas actuales en la región.

Procedimientos de admisión temporal: De existir uniformidad de criterios podría estipularse simplemente la conservación del derecho de exigir alguna forma de garantía de reexportación y/o la presentación de documentos aduaneros para la importación y exportación del contenedor.

Sin embargo, en previsión de que algún país considere un mayor grado de libertad al contenedor, podría mantenerse tal cual lo dispuesto en el Convenio y su anexo 2.

Condiciones de utilización de los contenedores admitidos temporalmente: Deberían respetarse las normas respectivas del Convenio y de su anexo 3.

Admisión temporal de piezas de recambio: Deben conservarse estas normas del Convenio, así como las relativas a la admisión temporal de los accesorios para ser reexportados por separado o con otro contenedor, o ser importados por separado para ser reexportados con un contenedor.

Aprobación de contenedores: La aprobación de contenedores producidos en la región para el transporte bajo precinto aduanero debe sujetarse básicamente al reglamento que figura en el anexo 4 del Convenio y a los procedimientos de aprobación establecidos en el anexo 5 debidamente actualizados.

Las organizaciones de normalización de la región, encargadas del control de fabricación de contenedores, debieran compatibilizar sus normas técnicas respectivas con tales especificaciones.

Otros: Las disposiciones diversas sobre prevalencia de facilidades más amplias convenidas entre las partes, sanciones, intercambio de información, etc., así como las cláusulas finales de adhesión, vigor, denuncia, etc. deberán ajustarse al formato de estilo de los Acuerdos de la región.

Aspectos infraestructurales

Tendencia al uso de contenedores de gran dimensión: En previsión a que el uso de contenedores de "nueva generación" tenga una dinámica mayor que la esperada, debieran identificarse los puertos de la región con capacidad de manejo de tales equipos, para realizar en éstos operaciones de consolidación/desconsolidación de cargas y transbordo o alimentación desde o hacia buques porta-contenedores de circulación de carga normalizada en la región. Asimismo, dotar a tales puertos de todas las facilidades aduaneras, operativas y de infraestructura modernas; facilitando la inversión multinacional de países del área.

Facilidades de reexpedición: Como se dijo, en la región existe una descompensación entre los contenedores que ingresan y los que salen, debido a la falta de capacidad de exportación de carga contenerizada. Una manera de hacer más expeditiva la reexportación de estos equipos sería la creación de zonas francas específicas para contenedores, donde podrían almacenarse aquellos que no son reexpedidos en los plazos máximos exigidos y controlar o regular desde allí su salida y, de ser el caso, realizar la liquidación definitiva de los mismos bajo un proceso adecuado.

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Existen buenas perspectivas para que la región pueda contar con un régimen legal común que proporcione el marco necesario para impulsar y modernizar los distintos modos de transporte.

De hecho el Grupo Andino cuenta con instrumentos básicos en materia de transporte marítimo, por carretera y aéreo y, asimismo, los países del Cono Sur disponen o se encuentran preparando los instrumentos relativos a transporte carretero, ferroviario y marítimo.

La Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, constituida en el curso del pasado año, ya ha determinado e instruido se proceda a la armonización de tales mecanismos, convirtiéndose de esta manera en el foro especializado regional.

Los instrumentos complementarios necesarios para dar operatividad a tales convenios están, igualmente, siendo elaborados bajo el instructivo general de dicha Conferencia.

Dentro de los instrumentos complementarios a convenir es necesario destacar la importancia de establecer una normativa común en materia de Transporte Multimodal, el cual constituye la modalidad más moderna y difundida del transporte internacional por sus importantes ventajas frente a operaciones unimodales o segmentadas.

El desarrollo del Transporte Multimodal requiere de operadores y usuarios responsables, servicios de transporte garantizados, procedimientos administrativos de aduanas, bancos y seguros armonizados y normas regionales debidamente compatibilizadas con las adoptadas internacionalmente.

Para que las operaciones de transporte multimodal se desarrollen eficientemente se hace imprescindible contar con una normativa común sobre Contenedores, que observe los principios y disposiciones de aplicación universal.

Los países deben hacer esfuerzos importantes para adecuar y/o desarrollar su infraestructura física a las necesidades que demanda el uso de Contenedores.

La Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur se encuentra coordinando la implementación de una infraestructura física mínima requerida para dinamizar la intercomunicación regional; es necesario que dentro de ésta se tome en cuenta de manera particular al transporte multimodal para la operación de contenedores.

A continuación se presenta un resumen de los principales problemas detectados que afectan con carácter general a los países de América Latina para hacer efectivo el uso generalizado de contenedores, de la misma manera, se efectúan las recomendaciones más pertinentes tendientes a su solución.

1. INFRAESTRUCTURA FISICA

PUERTOS

DIFICULTADES:

- Interrupción de los flujos de contenedores dentro del área portuaria debido a largos trámites documentarios aduaneros.
- Falta de equipos modernos para la operación de contenedores.
- Falta de espacio adecuado para el llenado/vaciado de contenedores.
- Exceso de trámites y requerimientos de información.
- Requisitos complicados, exigidos por diferentes entidades.
- Deficientes conexiones portuarias con los medios de transporte ferroviario, terrestre y acuático.
- Falta de coordinación entre las autoridades portuarias de los diferentes países de la región.
- Falta de equipos para preservar la carga perecedera.

PROPUESTA:

- Mejorar el equipamiento de los puertos para el manejo de los diferentes tipos de contenedores.
- Promover y concertar la participación privada para atender los servicios portuarios como la mejor manera de estimular la competencia e incrementar la productividad y la eficiencia de los servicios.
- Acercamiento de las autoridades nacionales para implementar una política de cooperación portuaria regional.

FERROCARRILES

DIFICULTADES:

- Demoras excesivas.
- Equipos antiguos.
- Escasez de vagones unitarizados para el transporte de contenedores.
- Instalaciones inadecuadas para la transferencia de carga.
- Falta de coordinación con los itinerarios de transporte acuático.

PROPUESTA:

- Racionalizar trámites administrativos.
- Diseñar itinerarios adecuados.
- Mejorar las instalaciones para el manejo de carga.
- Establecer un sistema tarifario adecuado.
- Desarrollar programas de mantenimiento de ferrocarriles.
- Coordinar los servicios acuáticos con los ferroviarios.

CARRETERAS

DIFICULTADES:

- Carreteras inadecuadas para el transporte de contenedores.
- Falta de chasises en áreas pequeñas.
- Limitación de pesos.

PROPUESTA:

- Mejorar las condiciones de las carreteras.
- Coordinar los límites de pesos permitidos.
- Establecer sistemas de control de pesos de chasises.

TRANSPORTE ACUATICO

FLUVIAL

DIFICULTADES:

- Falta de servicios regulares.
- Equipos de manipuleo inadecuados.
- Demoras excesivas.
- Calado insuficiente en muchos trechos para operación normal de barcas.

PROPUESTA:

- Crear zonas de consolidación/desconsolidación de cargas próximas a los puertos.
- Dar énfasis al mejoramiento de la infraestructura fluvial y portuaria.
- Acelerar los procedimientos para carga en tránsito.

TRANSPORTE MARITIMO**DIFICULTADES:**

- Incremento del costo de operaciones por limitaciones para la utilización de contenedores.

PROPUESTA:

- Mejoramiento de la capacidad y el equipamiento de los buques para el transporte de contenedores.
- Promover el uso generalizado de contenedores.

INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA**DIFICULTADES:**

- Desbalance de la carga contenerizada de importación y exportación.
- Diversidad de la carga de exportación regional en cuanto a dimensiones y volumen, especialmente la derivada del sector manufacturero.
- Congestionamiento de cargas y dificultades operativas para el despacho o recepción oportuna de mercaderías contenerizadas.

PROPUESTA:

- Desarrollar áreas de consolidación/desconsolidación de cargas en zonas próximas a las de despacho de contenedores.
- Desarrollar terminales interiores de carga con la infraestructura física y operativa suficiente.

2. NORMATIVIDAD REGIONAL**DIFICULTADES:**

- Diferentes interpretaciones sobre conceptos relativos al uso de contenedores y al transporte multimodal.
- Consideración del contenedor como mercancía en vez de tomarlo como medio de transporte.
- Demoras ocasionadas por los complicados procedimientos de importación y reexportación de contenedores.
- Exceso de requisitos aduaneros e inspecciones durante el tránsito de contenedores.
- Ausencia de normas que regulen los servicios de infraestructura para el uso y circulación de contenedores.

PROPUESTA:

- Establecer un régimen uniforme regional para el transporte multimodal, de acuerdo con las bases sugeridas en el estudio de ALADI/CEPAL.
- Establecer un régimen uniforme regional, debidamente compatibilizado con las normas internacionales vigentes, para la operación de contenedores en la región. Tomar en cuenta para ello las pautas expuestas en el Capítulo V del presente informe.

3. AUTORIDADES Y GREMIOS DE USUARIOS

DIFICULTADES:

- Inexistencia de normas comunes sobre el uso y la circulación de contenedores en la región.
- Desconocimiento de normas internacionales que rigen la materia.
- Falta de una acción concertada de los usuarios para definir reglas comunitarias.
- Falta de cooperación de las empresas navieras para el intercambio de equipos en casos de existencias de contenedores en exceso.
- Falta de armonización de normas sobre fletes y servicios.

PROPUESTA:

- Promover el uso del contenedor entre los diferentes gremios de usuarios con base a campañas de difusión.
- Agremiaciones como ALAMAR y las diferentes asociaciones de exportadores deben desarrollar políticas y estrategias para fortalecer la estructura e incrementar el uso de contenedores.
- Fortalecer la cooperación entre empresas navieras para la utilización de contenedores disponibles.
- Efectuar campañas concretas de sensibilización a transportistas sobre la importancia de su función, especialmente en los países o regiones de tránsito para cargas destinadas a países sin litoral o regiones apartadas.
- Desarrollar campañas de capacitación sobre el uso de contenedores para empresarios y operadores relacionados con los diferentes modos de transporte.
- Participación activa de los organismos regionales en la implementación de normas y ejecución de campañas de difusión y concientización para el uso de contenedores.

BIBLIOGRAFIA

- Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (TD/MT/CONF/16), 1980
- Examen y Recomendación de Posibles Principios para la Elaboración de Normas Tarifarias Modelo Aplicables a los Contenedores en el Transporte Multimodal (TD/B/C.4/AC.5/2), informe de la secretaria de la UNCTAD, 1983
- Informe Definitivo del Grupo de Expertos en Normas Tarifarias Modelo Aplicables a los Contenedores en el Transporte Multimodal (TD/B/C.4/267 TD/B/C.4/A.C5/7), 1984
- Derechos y Obligaciones de los Usuarios y Empresarios de las Terminales de Contenedores (UNCTAD/ST/SHIP/6), informe de la secretaria de la UNCTAD, 1986
- Guidelines for the Establishment of Multimodal Transport Operators (MTOS) in Developing Countries (UNCTAD/ST/SHIP/4), informe de la secretaria de la UNCTAD, 1986
- Container Specification 1987 - Hapag Lloyd - The Answer
- El Factor de Riesgo Comercial en la Gestión de Terminales de Contenedores (UNCTAD/ST/SHIP/6), informe de la secretaria de la UNCTAD, 1986
- Customs Valuation - Commentary on the GATT Customs Valuation Code, by S.Sherman and H.Glashoff/ICC Publishing S.A. - Paris - New York, 1988
- La Experiencia de los Países Miembros de las Comunidades Europeas en el Fomento de la Cooperación en la Esfera del Transporte Marítimo (UNCTAD/SHIP/624), informe de la secretaria de la UNCTAD, 1989
- Lista de Actividades en Curso y Nuevo Proyecto de Programa de Trabajo en Materia de Transporte Multimodal e Innovaciones Tecnológicas (TD/B/C.4./323), informe de la secretaria de la UNCTAD, 1990
- Evaluación del Programa de Cooperación Técnica en el Sector del Transporte Marítimo y el Transporte Multimodal (TD/B/C.4/331), informe de la secretaria de la UNCTAD, 1990
- Examen de la Evolución de la Normalización de los Contenedores y Actividades Conexas (TD/B/C.4/329), informe de la secretaria de la UNCTAD, 1990
- Información para los Cargadores Sobre la Utilización más eficiente del Transporte Multimodal (TD/B/C.4/330), informe de la secretaria de la UNCTAD, 1990
- Developments in Multimodal Transport (TD/B/C.4/328), report by the UNCTAD secretarial, 1990

- Propuestas sobre los Elementos de un Nuevo Programa de Trabajo de la Comisión del Transporte Marítimo en Materia de Transporte Multimodal, Contenedorización y Desarrollo Tecnológico (TD/B/C.4/A.C11/7), informe de la secretaria de la UNCTAD, 1991
- The Ultimate Container Carrier
- A new era in Container Shipping (Nedlloyd World Autumn 1991), p.18
- A new course in liner shipping.
- A report on container shipping, its problems and its future, (Nedlloyd World, March 1991), page 8
- Operación de Contenedores, 1991, ALMADELCO S.A., Colombia.
- The Restructuring of Public Sector Enterprises: The Case of Latin American and Caribbean Ports (ECLAC/LC/R.1086), 1991
- Novedades en la Esfera de las Normas Relativas a los Contenedores (TD/B/C.4/A.C11/6), informe de la secretaria de la UNCTAD, 1991
- Propuesta de un Marco Normativo de Fomento del Transporte Multimodal en la Región (ALADI 1991, María Angélica Uribe Jackson)
- El Contenedor: Herramienta Imprescindible para el Transporte Multimodal (CEPAL - Próximo a salir).

OTROS DOCUMENTOS Y PUBLICACIONES DE CONSULTA

- The competitive dynamics of container shipping, (Dr Sidney Gilman). Marine Transport Centre, University of Liverpool
- Condensation in containers, ICHCA - London
- The container crisis, CSR Consultants Ltd - Worcester Park, UK
- Container equipment inspection, Container Lessees' Committee - London
- Steamship Operators Intermodal Committee - New York
- Container handling and transport, (Ken Dally). CS Publications Ltd - Worcester Park, UK
- Container lines; the strategy game, (Richard F Gibney). Lloyd's of London Press Ltd - Colchester, UK
- Container port/terminal facilities and trade growth, CSR Consultants Ltd - Worcester Park, UK
- Container ships and shipping, (Dr Roy Pearson). Fairplay Publications Ltd) - Coulsdon, Surrey, UK
- Container transportation costs and profitability 1980/2000, CSR Consultants Ltd - Worcester Park, UK

- Containerline performance and service quality, (Dr Roy Pearson). Marine Transport Centre - University of Liverpool
- Container: conditions, law and practice of carriage and use; (Mark D Booker). Derek Beattie Publishing - Twickenham, Middx, UK
- Containers, conferences and competition, (ET Laing). Economist Intelligence Unit Ltd - London
- Containers: the lease-buy decision, (JOF Tan). ICHCA - London
- Containers on the North Atlantic, (Dr Sidney Gilman). Marine Transport Centre - University of Liverpool
- Containership chartering, National Magazine Co Ltd - London
- Domestic containerization: a preliminary feasibility study, Temple, Barker & Sloane Inc - Lexington, Mass
- Electronic data processing and computer involvement in cargo handling operations, (Stephen J Davies). ICHCA - London
- The emergence of low cost container manufacturers, CSR Consultants Ltd - Worcester Park, UK
- Equipment availability, downtime and utilisation, (FJ Maguire). ICHCA - London
- The European container freight market: containers inland, Transmodal Industries Research - London
- The European container freight market: containers by sea, Transmodal Industries Research - London
- The Far Eastern container freight market: patterns of container trade and transshipment, National Magazine Co Ltd - London
- The future of the container/bulk carrier, Drewry Shipping Consultants Ltd - London
- General guide to tank container operations, Tank Container Dept, SeaCo Services - London
- Global analysis of ship ownership & ship management, Lloyd's of London Press Ltd - Colchester, UK
- Guide for container depot evaluation, Institute of International Container - Lessors Ltd - Bedford
- Steamship Operators Intermodal Committee - New York
- Institute of Intermodal Repairers - Oakland
- A guide to selecting shipboard container and trailer systems, US Dept of Transportation, MarAd - Washington, DC

- Handbook of international containerisation, UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific - Bangkok
- The handling of ISO containers in low throughput situations, (M. Green). ICHCA - London
- How competitive are conbulkers? -an economic analysis of current conbulker operations, (Guy J Reynolds) - Rotterdam
- IICL guide for container chassis inspection, Institute of International Container - Lessors Ltd - Bedford
- IICL guide for container equipment inspection, Institute of International Container - Lessors Ltd - Bedford
- IICL manual for container chassis maintenance, Institute of International Container - Lessors Ltd - Bedford
- IICL manual for grp freight container inspection and repair, Institute of International Container - Lessors Ltd - Bedford
- IICL repair manual for aluminium freight containers, Institute of International Container - Lessors Ltd - Bedford
- IICL repair manual for steel freight containers, Institute of International Container - Lessors Ltd - Bedford
- IICL specifications for accelerated laboratory testing of container coating systems, Institute of International Container - Lessors Ltd - Bedford
- IICL specifications for steel container refurbishing, Institute of International Container - Lessors Ltd - Bedford
- IICL standard for 20-foot steel freight container component shapes and profiles, Institute of International Container - Lessors Ltd - Bedford
- IMO/ILO guidelines for the packing of cargo in freight containers or vehicles - IMO - London
- Inspection, repair and test requirements for tank containers, Tank Container Dept, SeaCo Services - London
- Intermodal freight transportation, (John H Mahoney). ENO Foundation for Transportation Inc - Westport, Conn
- Intermodality: concept and practice, (Yehuda Hayuth). Lloyd's of London Press Ltd - Colchester, UK
- LDC container trade development and prospects 1970/1990, CSR Consultants Ltd - Worcester Park, UK
- The lease-versus-buy decision for container equipment; Temple, Barker & Sloane Inc - Lexington, Mass

- Liner conferences in the container age, (G K Sletmo, E Williams Jr). Macmillan Publishing Co Inc - New York
- The market role of large container ro/ro vessels; Drewry Shipping Consultants Ltd - London
- Megatrends in containerisation, directions & projections; Reinecke & Associates - Hamburg
- Modern marine terminal operations and management, (Capt Warren H Atkins). Maritime Divn - Port of Oakland
- Planning and design of ports and marine terminals, (Hans Agerschou, Helge Lundgren, Torben Sorensen). John Wiley & Sons Ltd - Chichester, UK
- Port management control system: a simplified decision-making tool, (Assoc Prof Thomas J Dowd). Institute for Marine Studies - University of Washington
- Port management textbook-containerization, (HL Beth). Institute of Shipping Economics & Logistics - Bremen
- Port operations and shipping, (SA Nettle). Lloyd's of London Press Ltd - Colchester, UK
- Port securing: container crime and port classification; International Maritime Bureau - Barking, UK
- Reefer container market: prospect to 2000; Drewry Shipping Consultants Ltd - London
- Refrigerated transportation, (Joseph Sinclair). Container Marketing Ltd - London
- Ro-Ro ships and shipping; Fairplay Publications Ltd - Coulsdon, Surrey, UK
- The safe handling of ISO freight containers by hooks and general guide to the Container Safety Convention, (Mike Compton). ICHCA - London
- The security of ISO containers: theory and practice, (AR Cole). ICHCA - London
- Ship choice in the container age, (Dr Sidney Gilman). Marine Transport Centre - University of Liverpool
- A shipper's guide to stowage of cargo in marine containers; US Dept to Transportation, MarAd - San Francisco
- Standard ship designs-dry cargo, container and ro-ro ships, (Robert Scott). Fairplay Publications Ltd - Coulsdon, Surrey, UK
- Stowage factors for all kinds of merchandise, (O Stahlbaum, W Moth). Verlag Eckhardt & Messtroff GmbH - Hamburg

- Supply pressure in container shipping; Transmodal Industries Research - London
- Trading prospects for container/bulk carriers; CSR Consultants Ltd - Worcester Park, UK
- Traffic and competition on round-the-world container routes; Drewry Shipping Consultants Ltd - London
- Unitizzazione e ciclo di trasporto, (Gialberto Vallega). Camera di Commercio Industria, Artigianato, Agricoltura - Savona
- World atlas on containerisation, (Dr Klaus H Beplat). c/o Sellhorn Engineering - Hamburg
- World container ports to 2000; Ocean Shipping Consultants - Feltham, Middx, UK
- World container shipping - an economic, geographical and statistical analysis, (Dr Roy Pearson, John Fossey). Marine Transport Centre - University of Liverpool
- World shipbuilding market - prospects to 2000; Drewry Shipping Consultants Ltd - London
- World trade review and outlook; Lambert Bros Shipping - London
- World's containership fleet and its operations; NYK Research Chamber - Tokyo

CUADRO N° 1

CAPACIDAD DE CARGUE Y DESCARGUE DE PUERTOS - PAISES ALADI

PUERTOS	CAPACIDAD DE CARGUE Y DESCARGUE (TM)
Tampico (Main)	670
Coatzacoalcos	350
Salina Cruz	330
Tuxpan	300
Belem	224
Matarani	200
Santos (Tecón)	167
Antofagasta	112
Valparaiso	110
Manaus	100
Salvador	100
Paranagua	92
Lázaro Cárdenas	80 (*)
Rio de Janeiro	60
Recife	56
Cartagena	50
Fortaleza	50
San Antonio	50
Guayaquil	40
Montevideo	40
Rio Grande	40
Tampico (Altam)	40 (*)
Buenos Aires	35
Arica	34
Veracruz	32
Barranquilla	ND
Buenaventura	ND
Callao	ND (*)
Ilheus	ND
Iquique	ND
La Guaira	ND (*)
Maracaibo	ND
Puerto Cabello	ND
Santa Marta	ND
Santos (conv)	ND

ND - Dato no disponible

(*) - Información incompleta

FUENTE: CONTAINERIZATION INTERNATIONAL
Year Books 1985/91

CUADRO No. 1
(Continuación)

GRUAS DE CARGUE Y DESCARGUE
Marcas y Frecuencias

MARCA	FRECUENCIA	PUERTO
BABCOCK	1	Recife
BARDELLA-MITSUBISHI	1	Santos (Tecon)
BARDELLA-TAKRAF	1	Santos (Tecon)
DEMAG	1	Valparaiso
HITACHI	1	Valparaiso
IHI	1	Recife
INTA-EIMAR	1	Montevideo
JOAO PESSOA	1	Manaus
MANNESMANN DEMAG	1	San Antonio
PACECO	2	Rio Grande
		Tampico (Altam)
PEINER	1	Guayaquil
P&H	5	Coatzacoalcos
		Lázaro Cárdenas
		Salina Cruz
		Tampico (Main)
		Tuxpan
SAMBA	1	Buenos Aires
TAKRAF	3	Coatzacoalcos
		Salina Cruz
		Veracruz
TROKE-TAKRAF	1	Rio de Janeiro
VILLARES-TAKAFT	1	Santos (Tecon)
ND	18	Antofagasta
ND		Arica
ND		Barranquilla
ND		Belem
ND		Buenaventura
ND		Callao
ND		Cartagena
ND		Fortaleza
ND		Ilheus
ND		Iquique
ND		La Guaira
ND		Maracaibo
ND		Matarani
ND		Paranagua
ND		Puerto Cabello
ND		Salvador
ND		Santa Marta
ND		Santos (conv)

ND - Dato no disponible

FUENTE: CONTAINERIZATION INTERNATIONAL
Year Books 1985/91

CUADRO N o. 2

ACCESO DE LOS PUERTOS
A LAS REDES FERREAS
PAISES ALADI

PUERTOS	ACCESO A RED FERREA	
	SI	NO
Buenos Aires	X	
Belem		X
Fortaleza		X
Ilheus		X
Manaus		X
Paranagua		X
Recife	X	
Rio Grande	X	
Rio de Janeiro	X	
Salvador	X	
Santos (conv)	X	
Santos (Tecon)	X	
Antofagasta	X	
Arica	X	
Iquique	X	
San Antonio	X	
Valparaiso		X
Barranquilla		X
Buenaventura	X	
Cartagena		X
Santa Marta	X	
Guayaquil		X
Coatzacoalcos	X	
Lazaro Cárdenas	X	
Salina Cruz	X	
Tampico (Main)	X	
Tampico (Altam)		X
Tuxpan		X
Veracruz	X	
Calleo		X
Matarani		X
Montevideo	X	
La Guaira		X
Maracaibo		X
Puerto Cabello	X	
TOTAL	20	15

FUENTE: CONTAINERIZATION INTERNATIONAL
Year Books 1985/91

CUADRO No. 3

NUMERO DE CONEXIONES PARA CONTENEDORES REFRIGERADOS - PAISES ALADI
(Por Puerto)

PUERTOS	CONEXION PARA CONTENEDORES REFRIG.		
	Term.	Cons.	Total
Lázaro Cárdenas	432	0	432
Coatzacoalcos	320	0	320
Salina Cruz	320	0	320
Rio de Janeiro	270	0	270
Santos (Tecon)	210	0	210
Valparaiso	91	65	156
Recife	72	0	72
Guayaquil	64	0	64
Callao	30	0	30
Paranagua	15	0	15
Antofagasta	6	6	12
Montevideo	si	0	(*)
Veracruz	si	0	(*)
Santos (conv)	0	0	0
Arica	0	0	0
Barranquilla	0	0	0
Belem	0	0	0
Buenaventura	0	0	0
Buenos Aires	0	0	0
Cartagena	0	0	0
Fortaleza	0	0	0
Ilheus	0	0	0
Iquique	0	0	0
La Guaira	0	0	0
Manaus	0	0	0
Maracaibo	0	0	0
Matarani	0	0	0
Puerto Cabello	0	0	0
Rio Grande	0	0	0
Salvador	0	0	0
San Antonio	0	0	0
Santa Marta	0	0	0
Tampico (Altam)	0	0	0
Tampico (Main)	0	0	0
Tuxpan	0	0	0

(*) Las terminales tienen conexiones pero no se especifica el número.

FUENTE: CONTAINERIZATION INTERNATIONAL
Year Books 1985/91

CUADRO No. 4

SISTEMAS COMPUTARIZADOS EN LOS PUERTOS - PAISES ALADI

PUERTOS	EXISTENCIA DE SISTEMAS COMPUTARIZADOS	
	SI	NO
Buenos Aires		X
Belem		X
Fortaleza		X
Ilheus		X
Manaus		X
Paranagua	X	
Recife		X
Rio Grande	X	
Rio de Janeiro	X	
Salvador		X
Santos (conv)		X
Santos (Tecon)	X	
Antofagasta	X	
Arica		X
Iquique		X
San Antonio	X	
Vaiparaiso		X
Barranquilla		X
Buenaventura	X	
Cartagena	X	
Santa Marta		X
Guayaquil		X
Coatzacoalcos		X
Lázaro Cárdenas		X
Salina Cruz	X	
Tampico (Main)	X	
Tampico (Altam)		X
Tuxpan		X
Veracruz		X
Callao		X
Matarani		X
Montevideo	X	
La Guaira		X
Maracaibo		X
Puerto Cabello		X
TOTAL	11	24

FUENTE: CONTAINERIZATION INTERNATIONAL
Year Books 1985/91

CUADRO No. 5

PLANES PARA EL FUTURO EN LOS PUERTOS - PAISES ALADI

PUERTOS	PLANES				
	Construcción Terminal	Ampliación	Sistematización	Adquisición de equipos	Ninguno
Buenos Aires					
Belem					x
Fortaleza					x
Ilheus					x
Manaus	x				x
Paranaqua		x			
Recife		x		x	
Rio Grande	x				
Rio de Janeiro	x	x			
Salvador					
Santos (conv)					x
Santos (Tecon)		x			x
Antofagasta					
Arica			x		
Iquique					x
San Antonio					x
Valparaiso					x
Barranquilla					x
Buenaventura	x				x
Cartagena	x				
Santa Marta					
Guayaquil					x
Coatzacoalcos					x
Lázaro Cárdenas					x
Salina Cruz		x		x	
Tampico (Main)		x			
Tampico (Altam)		x			
Tuxpan					
Veracruz					x
Callao					x
Natarani					x
Montevideo					x
La Guaira					x
Maracaibo					x
Fuerto Cabello					x
TOTAL	5	7	1	2	23

FUENTE: CONTAINERIZATION INTERNATIONAL
Year Books 1985/91

CUADRO No. 6

CAPACIDAD DE ALMACENAJE DE LOS PUERTOS - PAISES ALADI

PUERTOS	Almacenaje (T.E.U.)
Santos (Tecon)	11,000
Tampico (Altam)	7,800
Guayaquil	6,750
Tuxpan	6,000
Buenaventura	5,000
Montevideo	3,800
Callao	3,700
Antofagasta	3,600
Coatzacoalcos	2,750
Salina Cruz	2,750
Rio de Janeiro	2,673
Valparaiso	2,618
Buenos Aires	2,000
Salvador	1,900
Rio Grande	1,800
San Antonio	1,800
Arica	1,600
Paranagua	1,600
Veracruz	1,560
Santa Marta	1,200
Manaus	1,000
Cartagena	980
Barranquilla	480
Iiheus	450
Belem	ND
Fortaleza	ND
Iquique	ND
La Guaira	ND
Lázaro Cárdenas	ND
Maracaíbo	ND
Matarani	ND
Puerto Cabello	ND
Recife	ND
Santos (conv)	ND
Tampico (Main)	ND

ND - Dato no disponible

FUENTE: CONTAINERIZATION INTERNATIONAL
Year Books 1985/91

CUADRO N° 7
PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS PUERTOS PARA MANEJO DE CONTENEDORES EN AMÉRICA LATINA

PAISES	Terminal	Longitud (metros)	Profund. (metros)	Equipo de carga y descarga	Total Área	Almacenaj (T.M.)	Sitioss Computarizados	Construccion Días (horas)	Equipo de la Terminal	Coverida Relatig.	Consolidación	Pianos felares
ARGENTINA	Barrera B	405	9.5	1 SAMBA 351	4 Ha	2,000	no	Accesos Barrera B, B y áreas abast.	2 Frontload 351			
BRAZIL												
Buenos Aires		tot 1,935	3 - 9	25 gruas elec (12.5-121) 3 gruas mec. (9.13,20)	6,761 m ²				2 Jauer boss (31) 3 Jauer boss (201) 41 varios (2-2.31)			
Fortaleza	4 cont.	tot 400	3.5 - 9.7	1 grua móvil (301)	2.4 Ha				20 frontloaders Varrios 1 yard chassis 1 gr. móvil (400)(251) 20 (101,21), 10 (101)(21)	no	CFS en terminal	
Ilheus	1 cont.	432	sin 10		7 Ha	450	no		2 Hyster (251) 3 Doral (251) 4 Basinet (401)(2,251)(2)	no	CFS en terminal Área cubierta 1.4 Ha	Construcción 2a terminal Contenedores
Rioans	2 flolantes 1 fijo 1 Plat. cont	560 350 270		1 gr. - 610t Jomp Passon (1001)	3 Ha	1,400			2 Labral (301), Hertz (251) 40 (101)(251)/Jale (41) 10 Hyster (71), Masada (301) 10 (101)(301), 5 yard tractor Volvo, 300T yard chassis 40 (varios)	15	CFS en terminal Área cubierta 7.4 Ha Área cubierta 1.7 Ha	
Paranaque	7 carga gruar		9.5	3 grua cont. (321) 1 (401), 2 port. (107)	2.4 Ha	1,400	Dr. Lala CPAN 34 5a. ANA		1 101 (30.51), 1 101 (30.51) 1 Hyster 400 (401), 1 (331)	72	CFS en terminal tot 4.70 Ha	
Bucife	Cais Novo	250		1 grua 101 (30.51) para cont. 1 grua Jalecock (251)	tot 3.7 Ha cont 2.6 Ha		no	construido con red federal	1 grua móvil (201) 1 straddle carriers (301)		CFS en terminal tot 2,400 m ²	
Rio Grande	Port Novo	400	10.5		3.0 Ha			construido con red estatal	4 front-loaders 400t (271)(3.51) 4 tractor yard bucker 4200 16 yard chassis Zedema (401)(1)	no	CFS en terminal	Reparación 3a. re-ro
	Contacon	300	10.0	1 grua para contenedores Pacoco de 401	2.5 Ha	1000	Payroll		1 grua móvil (351) 3 habery boom barrison (30-351) 1 frontloaders (401) 13 yard tractor (varios) 2 Jopco-labral (301) 10 front-loaders (varios)	270	CFS en terminal	Extensión de B.Sa.
Rio de Janeiro	General		4.0 - 12.0		3.0 Ha			no la red al radiador del puerto	1 grua móvil (351) 1 habery boom barrison (30-351) 1 frontloaders (401) 13 yard tractor (varios) 2 Jopco-labral (301) 10 front-loaders (varios)			
	Decom Cais do Expo	650	12.5	2 gruas de contenedores Frango-labral (301)	5.0 Ha	2,473	Mr. Policon		1 grua móvil (351) 1 habery boom barrison (30-351) 1 frontloaders (401) 13 yard tractor (varios) 2 Jopco-labral (301) 10 front-loaders (varios)			
Salvador	1 coctm. 1 coctm. 1 re-ro	230 370	0.9 10.0 0.0	1 grua flutuante (1001)	0.1 Ha	1,700	no	construido con red federal	2 yard palicinas 1 grua móvil American (251) 1 Clark (201) 3 Clark front-loaders (21) 3 Hyster 200 (11-321,207) 1 torque (301)	no	CFS en terminal	

CUADRO NO 7. (Continuación)
PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS PUERTOS PARA MANEJO DE CONTENEDORES EN AMÉRICA LATINA

PAISES PUERTOS	Terminales	Longitud (metros)	Profund. (metros)	Equipo de carga y descarga	Total área	Almacenaje (T.E.U.)	Sistemas Computarizados	Condiciones Vías férreas	Equipo de la terminal	Conexión Refrig.	Consolidación	Planes futuros
BRAZIL Sao Paulo (conv)	Ript. Bank		6.4 - 13.5	2 gruas fijas	6.9 Ha			Red federal ref Paulista.	1 grua móvil American 115530(20T) 1 Link-belt 8577 (23T) 2 FIM 4250IC (40T) 1 front-loader Lacer 4555(23T) 2 Lancer 505 (12T)		CFS junto al terminal Área cubierta 3.8 Ha	
Santos (lecon)	2 contra.	310	13.6	2 Jardella-Mitsubishi (33T) 2 Jardella-Talbot (32T) 1 Villares-Talbot (33T)	35.4 Ha	11,000	M. Sharp 3450/3900 control, carga, descarga, recepción	con 2 rail-operated road/rail.	2 7 ^o Jardella-Mitsubishi (34-51) 1 7 ^o Jardella-Mitsubishi (33T) 3 7 ^o Jardella-Talbot (39-51) 4 4 ^o Clark (580-81000 (7T) Zhyster H2250 (40T), Mandel 3712 (37T) 2 Lineray (37T), 1 Terque (27T) 3 Hylan (37T), 13 7 ^o Fiat 3302 1 Fiat 180C, 14 Ford F13000 12 Scania H120S, 13 7 ^o FIM (40T) 32 Rodríguez (40T) a 24,771 t 4)	210	CFS en terminal 1. Área 2.0 Ha Área Cubierta 1.5 Ha Capacidad 400 T.E.U.	
ECUADOR Amatagasta	General	101 1100	8.1 - 11.2	14 gruas (seis 12T, ocho 5T)	1.8 Ha	3,400	M. King HS, PC	Con Jalisia	1 Cole(35T) 1-4, Pettibone P152 (20T), 2M143 (2-3T) 6Star/Clark 610/750, 1Talbot (40T) 2Ford tractor, 12 yard chasis Colson	6 en terra. 4 en cont.	CFS a 2 de. A. Total 1.5 Ha A.Cob. 1.5 Ha Cap 3000	Sistemas de computación
Brasil Arice	General	101 1050	3.5 - 10.4	4 gruas (cuatro 6T, dos 5T)	17.3 Ha	3,400	no	Con Argentina	1Ford quatrax Dardous (40T) 1Coles Vigor(35T), 2Coles Anson(27T) 1-4, Pettibone, 1Tale 610P Tad chasis, 2Cobos, 1Aster, 1Merrol 2Ford tractor, 12 yard chasis Colson	no	CFS en terminal A.Cob. 1.3 Ha	
Jamaica King	Siete	110-172	10.0 - 12.0	Contianer vessels	9.2 Ha			Con expresos ferroviarios del estado	1Taylor 60M(35T), 1Pettibone(MAR)(2.7T) Tad tractor, 2Clack, 2Merla Westro 1 Pettibone. Tad chasis, 3-Seversol, 4 varios	no	CFS en terminal A.Cob. 800 qd	
Sao Antonio	Centro	183	9.7	1 grua móvil Hanesman Henq 85700 (30T)	6.1 Ha	1,800	Fracciones de control de contenedores	10,300 metros con el puerto	1-4, Zhyster(11,261), 3Taylor(20,25,33T) Tad tractor, 20Ford, 1Pettibone, 1Pettibone Merc Tad chasis, 2Clack, 2Cobos, 4varios	no	CFS en terminal A.Cob. 7,910q	
Valparaiso	665		7 Serv. de cont. Niachi (35T) 1 grua móvil Henq (40T)		8.8 Ha	2,610	Instalación en proceso		1 grua móvil Henq H2275 (113T) 6-4 16 baler, 1Link-belt, Pettibone, Taylor (20-30T), Tad tractor 14 varios Tad chasis, 7 Sepeco, 36 varios	63 en consolid.	CFS en terminal A. tot. 4.500 A. cob. 3.500	

FUENTE : CONTAINERIZATION INTERNATIONAL
Year Books 1985/91

CUADRO ME 7 (Continuación.)
PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS PUERTOS PARA MANEJO DE CONTENEDORES EN AMÉRICA LATINA

PAISES PUERTOS	Terminales	Longitud (metros)	Profund. (metros)	Equipo de carga y descarga	Área (ha)	Almacenaje (U.T.B.)	Sistemas Computarizados	Conexiones Vías férreas	Equipo de la terminal	Construcción Refiner.	Planes futuros	
COLOMBIA	Barranquilla	161 1059	6.5		3.5 Ha	450	IBM-Sistema 36	Red dependiente	36 autos móviles P80(200), P80(150) (271) 4-8, 10 Clark(200), Dyster(201) 150 ton Hoist(207), Dyster(271) 150 ton Hoist(207), 31 port tractor 385 ton(31), 200 tractor 30, chassis 33	40	Construir terminal de contened.	
	Buenaventura		6.5 - 9.1			5,000				40	CFE en terminal A. tot. 19.30a A. cob. 10.00a	
	Cartagena		1.7	1 Gran bodega (307)	33.0 Ha	900	Funciones contables estadísticas		4-8, Clark(201), Dyster(201) 150 ton Hoist(207), Dyster(271) 385 ton(31), 200 tractor 30, chassis 33	40	CFE en terminal A. tot. 2.30a	Construir terminal de contened.
	Santa Marta		9.1 - 19.3		13.3 Ha	1,200	no	Red nacional	46 autos móviles Gales(30), 7.51 (45) 10 Clark (201), 250 ton Hoist(201) 300 ton(2.51), 631 ton(2.51) 11000 tractor Clark, 30000 chassis var.	40	CFE en terminal A. tot. 1.50a	
ECUADOR	Guayaquil	161 155	9.0	1 Gran de contenedores Póster No. de 40 T	23.5 Ha	6,750	no		2000 guineas, 200000 60/23 (30.51) 6000000000 (1981) 1-8, 10 Taylor(401), 300 ton(401), 100 ton 2000000000 (2.201), 1000000000 (3.51) 12000 L. 01000, 20 000 ch. 500000	44	CFE en terminal A. tot. 5.70a A. cob. 1.70a	
	Cotacachi	30	12.0	1 Gran de cont. Tabraf (30.31) 1 Gran móvil PUM (3007)	12.0 Ha	2,750		Con la línea Pacífica de Brazo	2000 guineas 2000000000 (4.51) 2000000000 (4.51), chassis 8 varías	220	CFE en terminal A. cob. 6000a	
MÉJICO	Uruapan	200	13.7	2 Gran de contenedores (407) 1 Gran móvil PUM (2501C)	12.5 Ha	2,750		Conexión con el puerto	2000 guineas, 2 varías Front builers 3 varías (401)	437	CFE en terminal A. cob. 4000a	
	Saltina Cruz	250	12.2	1 Gran de cont. Tabraf (30.51) 1 Gran móvil PUM (3001)	12.0 Ha	2,750	Ms. Map Se. Imbore	Con el Golfo de México	1 Gran móvil PUM (201) Front builers, 1300000000 (2.5, 3.51)	61	CFE en terminal A. cob. 4000a Cap. 150 TCU	Equipar con grúa móvil
	Tampico (Mar)	105	18.0	4 Gran PUM(305, 140, 30, 30-31)	6.5 Ha		Ms. Map 954E	3 carriles 70 vagones	5 Gran móviles (varías) 1 Front builer(231), 20 000 chassis	40	CFE en terminal A. tot. 3000a A. cob. 2000a	Adic. 20a a área de almacén.
	Tampico (El Estero)	250	12.0	1 Gran de contenedores Paccro 401	11.5 Ha	7,000			1 Buileron (buileron 551) (401341) 1 Buileron Paccro(351) 2 straddle carriers TCS30 (1351) 6-8 01001, 200 tractor(4), chassis(4)	40	CFE en terminal A. tot. 3.2 Ha A. cob. 4500a	
Tampico	300	0.9	1 Gran móvil PUM (3007)	4.0 Ha	6,000				2000 guineas 7 Buil. 1000000000 2000000000	61	CFE en terminal A. cob. 4500a	
Veracruz	160 de Contenedores	210	12.0	1 Gran de cont. Tabraf (307)	9.7 Ha	1,500		Servicio a los buques	2000 guineas 7 Buil. 1000000000 2000000000	61	CFE en terminal A. cob. 4500a	

CUADRO Nº 7 (Continuación)
PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LOS PUERTOS PARA MANEJO DE CONTENEDORES EN AMÉRICA LATINA

PAISES PUERTOS	Terminales	Capacidad (conten.)	Profund. (metros)	Equipo de carga y descarga	Total Área	Almacénaje (T.E.M.)	Sistemas Computarizados	Conexiones Vías férreas	Equipo de la Terminal	Conexión Refrig.	Consolidación	Plazas feletres
PERU Callao	22	red 105 tot 450	9.0 - 14.7	Servicio de contenedores	5.4 Ha	3,700	no		Yard porteros 2 Hitachi (35T) F-B, 3JCN F340(35T), 2CJack(4T) Side-loaders 5 Lancer (3-35), 2-25T) Yard tractor 12 Sisu, Chasis 12 Sisu 2 Grupos móviles Kohring (10T) F-B 53 varios, Yard Tractors 43 varios	30	CFS no terminal A tot. 42000 A cob. 60000	
Bolivia	14, 11, 10 Una re-re	tot 450	9.1 9.1	10 Grupos de 20T	3,300 a2							
URUGUAY Montevideo	Una de Contenedores	200	10.0	16 Grupos de cont. Isto-Einar (40T)	10 Ha	3,000	No. 108197-3 Su. in house	Red Uruguaya conexiones Argentina- Paraguay	F-B, Helio(125)(40-60), 76Jnor(12-20T) y Yard tractor Sisu, 12 chasis C10 6 Randon	si	CFS a 200 A tot. 1 Ha A cob. 35000 Cap. 100 TEU	
VENEZUELA La Guaira	Ocho 1 re-re 7 general	135 - 174	5.5 - 18.2	1 Grupo portat(1)	2.4 Ha				14 Grupos móviles varias		CFS no terminal	
Maracaibo	Cuatro	120 - 205	6.0 - 10.0		1,000 a2				6 Grupos móviles PUM (30-20T) 2 Front-loaders Myster (20,30T)			
Puerto Cabello	13 a 14 re-re/Cuat	125	8.0		1 Ha			Conexión con Barrquisimeto	13 Grupos móviles PUM (3-100T, 10-20T) F-B, Helio(125,51), Alcanag(53,51)		CFS no terminal	

Fuente: Containerisation International, Year Book 1987-1991

CUADRO Nº 8
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES (TEU) POR PUERTOS

AÑOS --> PAISES PUERTOS	1984						1984					
	IMPORTACIONES			EXPORTACIONES			LLENOS			VACIOS		
	LLENOS	%	VACIOS	%	TOTAL	TONELAJE	LLENOS	%	VACIOS	%	TOTAL	TONELAJE
ARGENTINA												
Buenos Aires												
BRASIL	65,326	31.5	142,272	68.5	207,598	1,246,599	168,279	87.1	25,001	12.9	193,280	2,645,005
Belem												
Fortaleza												
Ilheus	1	0.0	2,429	100.0	2,430	6,002	2,221	92.8	172	7.2	2,393	43,344
Manaus	8,270	99.1	74	0.9	8,344	122,116	3,221	43.2	4,231	56.8	7,452	46,163
Paranaqua												
Recife	1,678	89.1	750	30.9	2,428	24,643	1,426	65.0	768	35.0	2,194	20,854
Rio Grande												
Rio de Janeiro	13,503	48.8	14,166	51.2	27,669	176,988	24,492	88.5	3,189	11.5	27,681	360,461
Salvador	3,583	39.9	5,367	60.1	8,950	67,225	6,358	76.7	1,936	23.3	8,294	123,044
Santos (conv)	23,808	22.0	84,267	78.0	108,075	555,958	75,967	87.5	10,875	12.5	86,842	1,155,615
Santos (Tecon)	14,503	29.3	35,019	70.7	49,522	293,667	54,594	93.4	3,830	6.6	58,424	895,524
Santos total	38,311	24.3	119,286	75.7	157,597	849,625	130,561	89.9	14,705	10.1	145,266	2,051,139
CHILE	49,012	75.3	16,035	24.7	65,047	635,481	24,612	40.8	35,697	59.2	60,309	504,827
Antofagasta	605	14.9	3,462	85.1	4,067	17,501	1,726	41.4	2,442	58.6	4,168	38,282
Arica	842	43.9	1,077	56.1	1,919	14,732	512	29.7	1,212	70.3	1,724	12,165
Iquique	4,138	98.7	53	1.3	4,191	36,090	1,174	34.6	2,216	65.4	3,390	21,843
San Antonio	12,242	91.7	1,101	8.3	13,343	135,754	4,664	39.9	7,038	60.1	11,702	86,331
Valparaiso	31,185	75.1	10,342	24.9	41,527	431,404	16,536	42.0	22,789	58.0	39,325	346,206
COLOMBIA	7,053	52.2	6,463	47.8	13,516	80,406	10,345	79.6	2,454	20.4	12,999	142,593
Barranquilla												
Buenaventura												
Cartagena	5,707	64.2	3,180	35.8	8,887	71,937	6,191	70.1	1,732	21.9	7,923	78,282
Santa Marta	1,346	29.1	3,283	70.9	4,629	8,469	4,154	81.8	922	18.2	5,076	64,311
ECUADOR	20,876	77.0	6,227	23.0	27,103	160,334	12,263	49.1	12,699	50.9	24,962	118,102
Guayaquil	20,876	77.0	6,227	23.0	27,103	160,334	12,263	49.1	12,699	50.9	24,962	118,102
MEXICO	7,463	33.1	15,050	66.9	22,513	123,145	21,138	67.0	10,412	33.0	31,550	399,582
Coahuacoalcos												
Lázaro Cárdenas												
Salina Cruz	600	15.6	3,250	84.4	3,850	12,000	6,910	66.6	3,462	33.4	10,372	160,328
Tampico (total)	1,361	10.6	11,510	89.4	12,871	16,339	12,616	96.2	498	3.8	13,114	176,631
Tuzpan	5,502	95.0	290	5.0	5,792	94,806	1,612	20.0	6,452	80.0	8,064	62,623
Veracruz												
PERU	17,446	76.9	5,248	23.1	22,694	311,230	11,764	55.6	9,379	44.4	21,143	289,435
Callao	17,446	76.9	5,248	23.1	22,694	311,230	11,764	55.6	9,379	44.4	21,143	289,435
Malarani												
URUGUAY	3,197	44.2	4,031	55.8	7,228	30,241	10,477	85.4	1,785	14.6	12,262	61,837
Montevideo	3,197	44.2	4,031	55.8	7,228	30,241	10,477	85.4	1,785	14.6	12,262	61,837
VENEZUELA	45,086	100.0	0	0.0	45,086	676,290	6,302	12.3	45,100	87.7	51,402	94,530
La Guaira	23,013	100.0	0	0.0	23,013	345,195	3,304	12.6	23,000	87.4	26,304	49,560
Maracaibo	6,599	100.0	0	0.0	6,599	98,985	213	3.1	6,600	96.9	6,813	3,195
Puerto Cabello	15,474	100.0	0	0.0	15,474	232,110	2,785	15.2	15,500	84.8	18,285	41,775
PUERTO RICO												
San Juan												
Ponce												
COSTA RICA	10,091	43.3	23,735	56.7	41,826	269,121	33,593	80.5	8,145	19.5	41,738	400,766
Limon	10,091	43.3	23,735	56.7	41,826	269,121	33,593	80.5	8,145	19.5	41,738	400,766
PANAMA	65,510	98.3	1,104	1.7	66,614	472,627	16,683	24.9	50,322	75.1	67,005	96,197
Tapia las Minas	8,556	99.3	58	0.7	8,614	65,790	3,013	34.5	5,715	65.5	8,728	15,880
Balboa	26,296	99.3	183	0.7	26,479	180,749	6,844	25.1	20,397	74.9	27,241	35,363
Cristobal	30,658	97.3	863	2.7	31,521	226,888	6,826	22.0	24,210	78.0	31,036	44,954

CUADRO Nº 8 (Continuación)
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES (TRU) POR PUERTOS

AÑOS -->	1985															
	IMPORTACIONES							EXPORTACIONES								
PAISES PUERTOS	LLENOS	%	VACIOS	%	TOTAL	TCZ	TONELAJE	TCZ	LLENOS	%	VACIOS	%	TOTAL	TCZ	TONELAJE	TCZ
ARGENTINA																
Buenos Aires																
BRASIL	69,427	33.3	139,160	66.7	208,587	0.5	1,410,014	13.1	177,817	84.9	31,514	15.1	209,331	8.3	2,903,428	9.8
Belem																
Fortaleza																
Ilheus	17	0.5	3,375	99.5	3,392	29.0	8,162	36.0	2,954	86.3	469	13.7	3,423	43.0	58,748	35.5
Nanaus	13,339	99.8	33	0.2	13,372	60.3	227,278	86.1	4,473	34.9	8,335	65.1	12,808	71.9	86,105	86.5
Paranaqua	1,369	10.4	11,842	89.6	13,211		43,350		13,314	96.1	534	3.9	13,848		211,732	
Recife	3,706	68.5	1,704	31.5	5,410	122.8	58,183	136.1	3,351	63.1	1,958	36.9	5,309	142.0	48,778	133.9
Rio Grande																
Rio de Janeiro																
Salvador	3,910	38.9	6,152	61.1	10,062	12.7	76,704	14.1	7,537	77.0	2,252	23.0	9,789	18.0	136,834	11.2
Santos (conv)	26,621	24.8	80,563	75.2	107,184	-0.8	684,851	8.8	91,040	86.9	13,733	13.1	104,773	20.6	1,443,308	24.9
Santos (Tecon)	20,465	36.4	35,491	63.4	55,956	13.0	391,486	33.3	55,148	92.9	4,233	7.1	59,381	1.6	917,923	2.5
Santos total	47,086	28.9	116,054	71.1	163,140	3.5	996,337	17.3	146,188	89.1	17,966	10.9	164,154	13.0	2,361,231	15.1
CHILE	30,896	67.8	14,648	32.2	45,544	-30.0	440,040	-30.8	22,896	49.1	23,725	50.9	46,621	-22.7	436,216	-13.6
Antofagasta	1,257	24.0	3,866	75.2	5,063	24.5	26,160	49.5	2,828	55.1	2,306	44.9	5,134	23.2	52,546	37.3
Arica	3,048	76.8	1,026	25.2	4,074	112.3	34,657	135.2	1,194	29.5	2,855	70.5	4,049	134.9	26,128	114.8
Iquique	2,896	78.7	783	21.3	3,673	-12.4	33,054	-8.4	786	21.3	2,911	78.7	3,697	9.1	17,760	-18.7
San Antonio	5,490	77.0	1,563	22.2	7,053	-47.1	66,067	-51.3	4,573	61.3	2,881	38.7	7,454	-36.3	69,286	-19.7
Valparaiso	18,211	70.9	7,470	29.1	25,681	-38.2	280,102	-35.1	13,515	51.4	12,772	48.6	26,287	-33.2	270,496	-21.9
COLOMBIA	6,088	43.7	7,833	56.3	13,921	3.0	75,522	-6.1	19,727	85.8	1,782	14.2	12,509	-3.8	152,397	6.9
Barranquilla																
Buenaventura																
Cartagena	5,213	52.9	4,449	47.1	9,662	11.0	67,608	-6.0	6,759	89.3	807	10.7	7,566	-4.5	87,294	11.5
Santa Marta	875	21.6	3,184	78.4	4,059	-12.3	7,914	-6.6	3,968	80.3	975	19.7	4,943	-2.6	65,103	1.2
ECUADOR	24,110	72.8	9,020	27.2	33,130	22.2	236,388	47.4	18,630	55.4	14,527	44.6	32,557	30.4	187,831	58.4
Guayaquil	24,110	72.8	9,020	27.2	33,130	22.2	236,388	47.4	18,630	55.4	14,527	44.6	32,557	30.4	187,831	58.4
MEXICO	10,429	44.7	12,893	55.3	23,322	3.6	184,904	50.2	24,089	79.0	6,410	21.0	30,499	-3.3	397,770	-0.5
Coahuila																
Lázaro Cárdenas																
Salina Cruz	1,405	39.2	2,182	60.8	3,587	-6.8	23,557	96.3	6,152	96.5	225	3.5	6,377	-38.5	130,199	-10.8
Tampico (total)	2,458	19.2	10,370	80.8	12,828	-0.3	60,637	271.1	10,123	81.6	2,286	18.4	12,409	-5.4	183,932	4.1
Tuxpan	4,566	95.1	341	4.9	4,907	-19.3	180,710	6.2	7,814	66.7	3,899	33.3	11,713	45.3	83,647	33.6
Veracruz																
PERU	19,152	75.5	6,222	24.5	25,374	11.8	344,327	10.6	14,557	57.8	10,643	42.2	25,200	19.2	342,319	18.3
Callao	19,152	75.5	6,222	24.5	25,374	11.8	344,327	10.6	14,557	57.8	10,643	42.2	25,200	19.2	342,319	18.3
Matarani																
URUGUAY	5,914	52.9	5,266	47.1	11,180	54.7	13,726	-54.6	8,604	78.7	2,333	21.3	10,937	-10.8	74,011	19.7
Montevideo	5,914	52.9	5,266	47.1	11,180	54.7	13,726	-54.6	8,604	78.7	2,333	21.3	10,937	-10.8	74,011	19.7
VENEZUELA	50,482	100.0	0	0.0	50,482	11.8	655,970	-3.0	9,787	25.9	27,974	74.1	37,761	-26.5	154,880	63.8
La Guaira	23,715	100.0	0	0.0	23,715	3.1	295,837	-14.5	3,732	22.0	13,232	78.0	16,964	-35.5	51,519	4.0
Naracaibo	3,929	100.0	0	0.0	3,929	-40.5	49,113	-50.4	768	12.4	5,448	87.6	6,216	-8.8	9,600	200.5
Puerto Cabello	22,758	100.0	0	0.0	22,758	47.1	311,820	34.3	5,287	36.3	9,294	63.7	14,581	-20.3	93,761	124.4
PUERTO RICO																
San Juan																
Ponce																
COSTA RICA	11,969	45.1	14,552	54.9	26,521	-36.6	265,541	0.0	21,815	82.1	4,752	17.9	26,567	-36.3	483,982	20.8
Limon	11,969	45.1	14,552	54.9	26,521	-36.6	265,541		21,815	82.1	4,752	17.9	26,567	-36.3	483,982	20.8
PANAMA	72,647	96.6	2,579	3.4	75,226	12.9	517,479	9.5	21,361	32.6	44,127	67.4	65,488	-2.3	146,616	52.4
Barra las Minas	11,581	97.3	323	2.7	11,904	38.2	79,216	20.4	5,404	55.5	4,330	44.5	9,734	11.5	28,277	78.1
Balboa	23,932	96.5	863	3.5	24,795	-6.4	176,631	-5.6	8,221	48.4	8,759	51.6	16,980	-37.7	65,652	85.7
Cristobal	37,134	96.4	1,393	3.6	38,527	22.2	262,632	18.4	7,736	20.0	31,038	80.0	38,774	24.9	52,687	17.2

CUADRO Nº 8 (Continuación)
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES (TEU) POR PUERTOS

AÑOS -->	1986															
	I M P O R T A C I O N E S				E X P O R T A C I O N E S											
PAISES PUERTOS	LLENOS	%	VACIOS	%	TOTAL	TC2	TONELAJE	TC2	LLENOS	%	VACIOS	%	TOTAL	TC2	TONELAJE	TC2
ARGENTINA																
Buenos Aires																
BRASIL	114,500	48.7	120,473	51.3	234,981	12.7	2,102,293	49.1	182,250	80.9	43,063	19.1	225,313	7.6	3,013,430	3.8
Belen																
Fortaleza																
Ilheus	13	0.5	2,560	99.5	2,581	-23.9	5,992	-26.6	2,400	93.1	179	6.9	2,587	-24.4	47,557	-19.0
Manaus	18,061	99.8	41	0.2	18,102	35.4	294,276	29.3	5,540	31.0	12,354	69.0	17,902	39.8	102,040	19.4
Paranaagua	1,606	22.3	5,606	77.7	7,212	-45.4	27,359	-34.9	6,846	91.1	669	0.9	7,515	-45.7	105,355	-50.2
Recife	4,720	74.6	1,610	25.4	6,330	17.0	70,092	34.2	3,646	62.0	2,236	30.0	5,882	10.0	59,073	22.7
Rio Grande																
Rio de Janeiro	18,031	61.1	11,988	38.9	30,019		337,861		23,610	77.4	6,887	22.6	30,497		393,006	
Salvador	3,987	49.5	4,060	50.5	8,047	-20.0	77,004	0.5	5,889	71.0	2,410	29.0	8,299	-15.2	112,276	-17.9
Santos (conv)	32,140	33.7	63,196	66.3	95,344	-11.0	655,461	0.4	86,877	87.7	12,189	12.3	99,066	-5.4	1,405,514	-2.6
Santos (Tecon)	35,142	52.8	31,404	47.2	66,546	18.9	626,168	59.9	47,426	80.5	6,139	11.5	53,565	-9.8	707,009	-14.3
Santos total	67,290	41.6	94,600	58.4	161,890	-0.8	1,281,629	28.6	134,303	80.0	18,328	12.0	152,631	-7.0	2,192,523	-7.1
CHILE	37,895	71.0	15,474	29.0	53,369	17.2	552,444	25.5	26,534	54.4	22,258	45.6	48,792	4.7	530,737	21.7
Antofagasta	2,153	36.5	3,744	63.5	5,897	16.5	34,406	31.8	3,658	56.8	2,784	43.2	6,442	25.5	69,303	31.9
Arica	3,506	74.2	1,210	25.0	4,724	16.0	39,821	14.9	1,928	42.5	2,605	57.5	4,533	12.0	39,913	52.8
Iquique	5,171	86.1	837	13.9	6,008	63.6	57,632	74.4	754	17.6	3,518	82.4	4,272	15.6	20,455	15.2
San Antonio	3,033	73.2	1,111	26.8	4,144	-41.2	43,811	-33.7	3,160	71.7	1,250	28.3	4,410	-40.8	55,025	-20.6
Valparaiso	24,032	73.7	8,564	26.3	32,596	26.9	376,694	34.5	17,034	58.5	12,101	41.5	29,135	10.8	346,041	27.9
COLOMBIA	17,795	39.3	27,500	60.7	45,303	225.4	223,942	196.5	38,542	80.6	4,966	11.4	43,508	247.8	545,706	250.1
Barranquilla	2,101	67.0	1,073	33.0	3,254		26,001		1,466	56.7	1,120	43.3	2,586		16,433	
Buenaventura	8,068	44.1	10,211	55.9	18,279		107,770		15,811	89.9	1,772	10.1	17,583		253,157	
Cartagena	6,607	53.7	5,697	46.3	12,304	24.8	80,616	19.2	9,602	85.7	1,602	14.3	11,204	46.1	138,453	58.6
Santa Marta	939	8.2	10,527	91.8	11,466	182.5	9,475	19.7	11,663	96.1	472	3.9	12,135	145.5	137,743	111.6
ECUADOR	27,136	71.0	10,677	28.2	37,813	14.1	275,767	16.7	18,365	53.1	16,239	46.9	34,604	6.3	211,961	13.3
Guayaquil	27,136	71.0	10,677	28.2	37,813	14.1	275,767	16.7	18,365	53.1	16,239	46.9	34,604	6.3	211,961	13.3
MEXICO	18,242	50.7	17,715	49.3	35,957	54.2	242,701	31.3	30,225	85.6	5,092	14.4	35,317	15.0	576,402	44.9
Coahuacalcos																
Lázaro Cárdenas	936	41.9	1,297	58.1	2,233		28,550		1,652	88.6	213	11.4	1,865		43,737	
Salina Cruz	4,171	59.3	2,861	40.7	7,032	96.0	41,247	75.1	6,152	96.6	219	3.4	6,371	-0.1	109,414	45.5
Tampico (total)	2,910	18.4	12,901	81.6	15,811	23.3	52,300	-13.6	13,407	84.7	2,427	15.3	15,914	28.2	241,417	31.3
Tuxpan	10,225	94.0	656	6.0	10,881	57.5	120,524	19.7	8,934	80.0	2,233	20.0	11,167	-4.7	101,834	21.7
Veracruz																
PERU																
Callao																
Natarami																
URUGUAY																
Montevideo																
VENEZUELA	51,135	100.0	0	0.0	51,135	1.5	553,836	-15.6	28,487	52.0	26,252	48.0	54,739	45.0	380,639	145.0
La Guaira	20,883	100.0	0	0.0	20,883	-11.9	216,373	-26.7	16,944	58.0	12,279	42.0	29,223	72.3	283,582	295.2
Maracaibo	1,710	100.0	0	0.0	1,710	-56.5	21,041	-57.2	1,273	49.0	1,327	51.0	2,600	-50.2	18,940	97.3
Puerto Cabello	28,542	100.0	0	0.0	28,542	25.4	316,422	1.5	10,270	44.8	12,644	55.2	22,916	57.2	158,117	60.6
PUERTO RICO	240,962	97.0	7,813	3.0	256,775		4,424,281		246,414	95.8	10,790	4.2	257,204		1,437,539	
San Juan	243,192	100.0	0	0.0	243,192		3,891,149		243,192	100.0	0	0.0	243,192		1,379,281	
Ponce	5,770	42.5	7,813	57.5	13,583		533,132		3,222	23.0	10,790	77.0	14,012		50,258	
COSTA RICA	13,608	44.8	16,851	55.2	30,539	15.2	302,716	14.0	25,077	83.2	5,067	16.8	30,144	13.5	551,739	14.0
Limon	13,608	44.8	16,851	55.2	30,539	15.2	302,716	14.0	25,077	83.2	5,067	16.8	30,144	13.5	551,739	14.0
PANAMA	84,105	96.5	3,037	3.5	87,142	15.8	597,454	15.5	27,401	34.2	52,674	65.8	80,075	22.3	194,123	32.4
Bahía las Minas	11,837	98.6	162	1.4	11,999	0.8	85,154	7.5	5,400	56.3	4,247	43.7	9,727	-0.1	34,800	23.4
Balboa	19,987	97.0	412	3.0	20,399	-16.9	141,802	-16.9	8,334	37.6	13,807	62.4	22,141	30.4	67,341	2.6
Cristobal	52,281	95.9	2,263	4.3	54,544	41.6	370,498	38.4	13,587	28.2	34,620	71.8	48,207	24.3	91,894	74.4

CUADRO Nº 8 (Continuación)
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES (TEU) POR PUERTOS

AÑOS -->	1987																
	I M P O R T A C I O N E S									E X P O R T A C I O N E S							
PAISES PUERTOS	LLENOS	%	VACIOS	%	TOTAL	TCZ	TOMELAJE	TCZ	LLENOS	%	VACIOS	%	TOTAL	TCZ	TOMELAJE	TCZ	
ARGENTINA																	
Buenos Aires																	
BRASIL	111,491	39.6	170,126	60.4	281,617	19.8	2,184,874	3.9	239,608	82.0	52,620	18.0	292,228	29.7	3,976,943	32.0	
Belea	451	17.7	2,094	82.3	2,545		8,504		2,019	53.9	1,728	46.1	3,747		33,201		
Fortaleza	521	11.0	4,201	89.0	4,722		19,341		5,128	92.9	391	7.1	5,519		77,177		
Ilheus	137	4.6	2,844	95.4	2,981	15.5	7,018	17.1	2,909	93.8	192	6.2	3,101	19.9	57,812	21.6	
Manaus	16,390	100.0	0	0.0	16,390	-9.5	256,657	-12.8	4,074	24.4	12,656	75.6	16,730	-6.5	89,461	-13.0	
Paranaqua	2,279	36.7	3,931	63.3	6,210	-13.9	37,581	37.4	5,732	92.0	500	8.0	6,232	-17.1	89,662	-14.9	
Recife	2,548	56.7	1,946	43.3	4,494	-29.0	45,922	-41.2	2,934	61.3	1,849	38.7	4,783	-18.7	53,850	-10.1	
Rio Grande	3,644	14.8	20,906	85.2	24,550		123,135		23,963	91.6	2,190	8.4	26,153		365,692		
Rio de Janeiro	18,280	62.0	11,222	38.0	29,502	-4.3	325,606	-3.6	27,710	77.1	8,234	22.9	35,944	17.9	456,403	16.1	
Salvador	3,288	41.7	4,598	58.3	7,886	-2.0	66,241	-14.1	6,025	74.3	2,084	25.7	8,109	-2.3	112,102	-0.2	
Santos (conv)	34,931	28.9	86,044	71.1	120,975	26.9	763,550	16.5	103,008	87.6	14,536	12.4	117,544	18.7	1,669,456	18.8	
Santos (Tecon)	29,022	47.3	32,340	52.7	61,362	-7.8	531,319	-15.1	56,106	87.2	8,260	12.8	64,366	20.2	972,127	23.5	
Santos total	63,953	35.1	118,384	64.9	182,337	12.6	1,294,869	1.0	159,114	87.5	22,796	12.5	181,910	19.2	2,641,583	20.5	
CHILE	52,987	79.3	13,786	20.7	66,693	25.0	695,692	25.9	37,464	53.2	32,977	46.8	70,461	44.4	644,621	21.5	
Antofagasta	2,049	38.0	3,337	62.0	5,386	-8.7	33,139	-3.9	2,470	55.8	1,954	44.2	4,424	-31.3	46,794	-32.5	
Arica	3,011	81.5	683	18.5	3,694	-21.8	33,827	-13.1	1,766	46.2	2,057	53.8	3,823	-15.7	32,583	-18.4	
Iquique	3,775	72.8	1,411	27.2	5,186	-13.7	78,364	36.0	2,106	26.5	5,833	73.5	7,939	85.8	44,724	118.6	
San Antonio	3,678	88.4	483	11.6	4,161	0.4	50,400	15.0	3,163	56.6	2,426	43.4	5,589	26.7	59,949	8.9	
Valparaiso	40,394	83.7	7,872	16.3	48,266	48.1	499,962	32.7	27,959	57.4	20,727	42.6	48,686	67.1	460,571	33.1	
COLOMBIA	27,689	49.7	27,927	50.3	55,616	22.6	399,635	78.5	45,247	86.5	7,089	13.5	52,336	20.3	453,110	19.7	
Barranquilla	3,154	62.2	1,920	37.8	5,074	55.9	44,956	72.4	3,517	80.7	840	19.3	4,357	88.5	46,814	184.9	
Buenaventura	13,624	59.5	9,273	40.5	22,897	25.3	218,851	103.1	19,014	86.3	3,019	13.7	22,033	25.3	311,834	23.2	
Cartagena	9,013	56.6	6,914	43.4	15,927	29.4	116,235	44.2	11,386	80.9	2,695	19.1	14,081	25.7	165,954	19.9	
Santa Marta	1,818	15.6	9,820	84.4	11,638	1.5	19,593	106.8	11,330	95.5	535	4.5	11,865	-2.2	128,508	-6.7	
ECUADOR	28,411	67.2	13,871	32.8	42,282	11.8	294,762	6.9	21,778	56.1	17,041	43.9	38,819	12.2	251,577	18.7	
Guayaquil	28,411	67.2	13,871	32.8	42,282	11.8	294,762	6.9	21,778	56.1	17,041	43.9	38,819	12.2	251,577	18.7	
MEXICO	13,170	67.9	6,230	32.1	19,400	-46.0	191,139	-21.2	26,834	90.2	2,925	9.8	29,759	-15.7	397,775	-31.0	
Coahuila																	
Lázaro Cárdenas	2,418	57.1	1,817	42.9	4,235	89.7	38,479	34.8	2,470	88.2	330	11.8	2,800	50.1	57,030	30.4	
Salina Cruz																	
Tampico (total)	2,534	48.9	2,646	51.1	5,180	-47.2	30,317	-42.1	14,224	89.6	1,646	10.4	15,870	-0.3	222,339	-7.9	
Tuxpan	8,218	82.3	1,767	17.7	9,985	-8.2	122,343	1.5	10,140	91.4	949	8.6	11,089	-0.7	118,406	16.3	
Veracruz																	
PERU																	
Callao																	
Natalani																	
URUGUAY																	
Montevideo																	
VENEZUELA	69,545	100.0	0	0.0	69,545	36.0	727,159	31.3	25,068	30.5	57,110	69.5	82,178	50.1	416,997	9.6	
La Guaira	30,522	100.0	0	0.0	30,522	46.2	320,899	48.3	11,628	39.0	18,208	61.8	29,836	2.1	168,029	-17.5	
Maracaibo	2,147	100.0	0	0.0	2,147	25.6	22,962	9.1	1,143	46.9	1,292	53.1	2,435	-6.3	19,067	0.7	
Puerto Cabello	36,876	100.0	0	0.0	36,876	29.2	383,298	21.1	12,297	24.6	37,610	75.4	49,907	117.8	229,901	45.4	
PUERTO RICO	305,579	98.6	4,378	1.4	309,948	20.7	4,616,572	4.3	301,466	97.2	8,627	2.8	310,093	20.6	1,532,486	6.6	
San Juan	295,406	100.0	0	0.0	295,406	21.5	4,069,273	4.6	295,406	100.0	0	0.0	295,406	21.5	1,623,271	3.2	
Ponce	10,164	69.9	4,378	30.1	14,542	7.1	547,299	2.7	6,060	41.3	8,627	58.7	14,687	4.8	109,215	87.5	
COSTA RICA	16,480	49.2	16,993	50.8	33,473	9.6			27,543	81.7	6,159	18.3	33,702	11.8			
Limon	16,480	49.2	16,993	50.8	33,473	9.6			27,543	81.7	6,159	18.3	33,702	11.8			
PANAMA	84,865	95.9	3,631	4.1	88,496	0.6	609,677	2.0	25,005	28.8	61,854	71.2	86,859	8.5	162,643	-16.2	
Nabia las Rinas	14,648	98.4	236	1.6	14,884	24.6	104,705	23.0	7,399	57.7	5,420	42.3	12,819	31.8	45,377	30.1	
Balboa	9,141	98.2	164	1.8	9,305	-54.8	74,150	-47.7	2,675	29.8	6,290	70.2	8,965	-59.5	16,378	-75.7	
Cristobal	69,276	94.9	3,231	5.1	72,507	16.4	430,822	16.3	14,931	22.9	50,144	77.1	65,075	35.0	100,880	9.8	

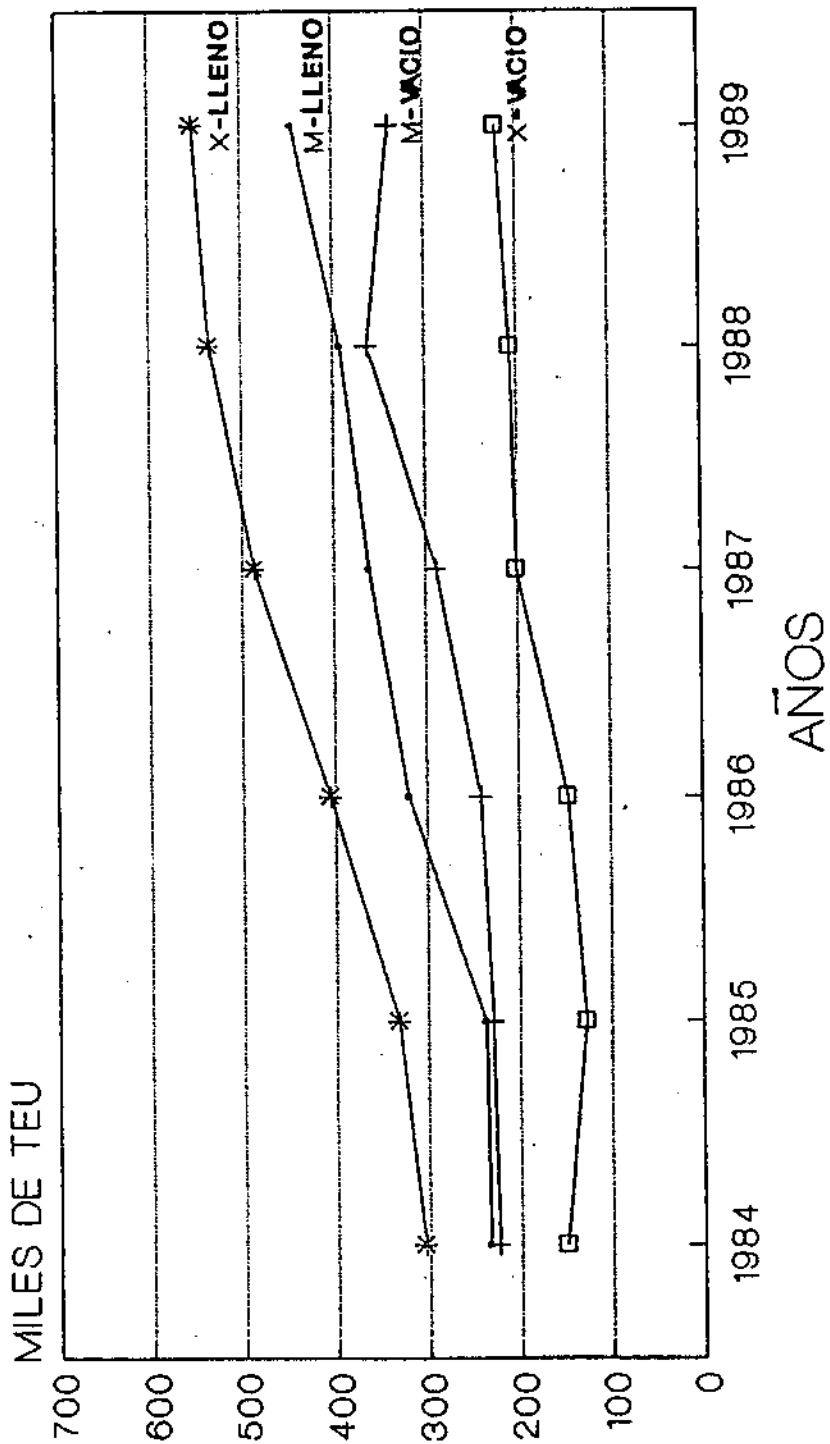
CUADRO NR 8 (Continuación)
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES (TEU) POR PUERTOS

AÑOS -->	1988															
	I N P O R T A C I O N E S						E X P O R T A C I O N E S									
PAISES	LLENOS		VACIOS		TOTAL	TCZ	TONELAJE	TCZ	LLENOS		VACIOS		TOTAL	TCZ	TONELAJE	TCZ
PUERTOS	%	%	%	%					%	%	%	%				
ARGENTINA	48,617	51.4	46,028	48.6	94,645		518,203		79,986	82.3	17,183	17.7	97,169		1,154,418	
Buenos Aires	48,617	51.4	46,028	48.6	94,645		518,203		79,986	82.3	17,183	17.7	97,169		1,154,418	
BRASIL	98,606	30.0	230,068	70.0	328,674	16.7	2,072,705	-5.1	274,112	85.3	47,237	14.7	321,349	10.0	4,444,689	11.8
Belem	905	16.4	4,617	83.6	5,522	117.0	20,611	142.4	7,440	85.1	1,305	14.9	8,745	133.4	77,723	134.1
Fortaleza	668	10.5	5,712	89.5	6,380	35.1	23,960	23.9	5,829	94.2	358	5.8	6,178	-11.9	90,313	17.0
Ilheus	45	1.5	2,964	98.5	3,009	0.9	7,287	3.8	2,841	92.5	230	7.5	3,071	-1.0	56,134	-2.9
Nanaus	11,591	99.8	20	0.2	11,611	-29.2	186,959	-27.2	4,909	39.6	7,478	60.4	12,387	-26.0	92,589	3.5
Paranaqua	2,299	16.8	11,375	83.2	13,674	120.2	60,377	60.7	10,920	85.4	1,867	14.6	12,787	105.2	183,532	104.7
Recife	2,348	42.3	3,204	57.7	5,552	23.5	40,700	-11.4	5,720	94.3	344	5.7	6,064	26.8	63,123	17.2
Rio Grande	3,583	11.8	26,680	88.2	30,263	23.3	138,352	12.4	27,502	94.1	1,725	5.9	29,227	11.8	436,557	19.4
Rio de Janeiro	16,281	53.8	14,007	46.2	30,288	2.7	245,806	-24.5	20,248	79.3	5,276	20.7	25,524	-29.6	334,607	-26.7
Salvador	3,276	31.4	7,150	68.6	10,426	32.2	72,627	9.6	7,741	81.3	1,776	18.7	9,517	17.4	44,842	-60.0
Santos (conv)	31,451	22.4	108,903	77.6	140,354	16.0	751,142	-1.6	115,142	87.6	16,289	12.4	131,431	11.8	1,881,075	12.7
Santos (Tecon)	26,159	36.5	45,436	63.5	71,595	16.7	524,884	-1.2	65,829	86.1	10,589	13.9	76,418	18.7	1,184,194	21.8
Santos total	57,610	27.2	154,339	72.8	211,949	16.2	1,276,026	-1.5	180,971	87.1	26,878	12.9	207,849	14.3	3,065,269	16.0
CHILE	63,821	82.1	13,885	17.9	77,706	16.5	774,169	11.3	45,490	57.7	33,341	42.3	78,831	11.9	777,073	20.5
Antofagasta	2,176	34.5	4,136	65.5	6,312	17.2	36,868	8.8	5,211	71.5	2,075	28.5	7,286	64.7	94,926	102.9
Arica	5,311	80.1	1,321	19.9	6,632	79.5	60,883	77.6	2,774	44.1	3,523	55.9	6,297	64.7	50,000	53.5
Iquique	6,490	91.6	595	8.4	7,085	36.6	75,994	-3.0	1,249	19.5	5,152	80.5	6,401	-19.4	33,002	-26.2
San Antonio	4,046	87.1	601	12.9	4,647	11.7	48,271	-4.2	4,993	62.8	2,956	37.2	7,949	42.2	85,634	42.8
Valparaiso	45,798	86.4	7,232	13.6	53,030	9.9	553,753	10.8	31,263	61.4	19,635	38.6	50,898	4.5	513,511	11.5
COLOMBIA	23,531	65.9	12,174	34.1	35,705	-35.7	297,678	-25.5	28,558	77.5	8,295	22.5	36,853	-29.6	419,530	-35.8
Barranquilla	2,977	67.5	1,436	32.5	4,413	-13.9	35,584	-20.8	2,394	64.8	1,299	35.2	3,693	-15.2	27,356	-41.6
Buenaventura	12,050	67.2	5,877	32.8	17,927	-21.7	144,600	-33.9	14,833	77.5	4,302	22.5	19,135	-13.2	222,495	-28.6
Cartagena	8,504	63.6	4,861	36.4	13,365	-16.1	117,494	1.1	11,331	80.8	2,694	19.2	14,025	-0.4	169,679	2.2
Santa Marta																
ECUADOR																
Guayaquil																
MEXICO	24,497	70.1	10,437	29.9	34,934	80.1	290,195	56.0	25,366	74.5	8,665	25.5	34,031	14.4	377,441	-5.1
Coahuacoalcos	2,418	96.1	98	3.9	2,516		34,932		1,670	96.1	67	3.9	1,737		24,980	
Lázaro Cárdenas	9,871	88.0	1,348	12.0	11,219	144.9	92,100	139.4	3,154	40.1	4,718	59.9	7,872	181.1	62,299	9.2
Salina Cruz																
Tampico (total)	3,588	34.1	6,925	65.9	10,513	103.0	53,384	76.1	10,906	92.2	926	7.8	11,832	-25.4	174,050	-20.8
Tampico	8,620	80.7	2,066	19.3	10,686	7.0	117,779	-3.7	9,636	76.5	2,954	23.5	12,590	13.5	114,112	-3.6
Veracruz																
PERU	22,714	82.5	4,811	17.5	27,525				17,807	51.5	16,748	48.5	34,555			
Callao	22,200	84.2	4,155	15.8	26,355				16,967	51.2	16,190	48.8	33,157			
Matarani	514	43.9	656	56.1	1,170				840	60.1	558	39.9	1,398			
URUGUAY	14,411	62.7	8,569	37.3	22,980		56,610		15,708	70.0	6,723	30.0	22,431		125,118	
Montevideo	14,411	62.7	8,569	37.3	22,980		56,610		15,708	70.0	6,723	30.0	22,431		125,118	
VENEZUELA	36,568	100.0	0	0.0	36,568	-47.4	337,180	-53.6	9,444	30.8	21,228	69.2	30,672	-62.7	170,987	-59.0
La Guaira	36,568	100.0	0	0.0	36,568	19.8	337,180	5.1	9,444	30.8	21,228	69.2	30,672	2.8	170,987	1.8
Maracaibo																
Puerto Cabello																
PUERTO RICO	571,569	89.8	70,861	11.0	642,430	187.3	4,662,350	1.0	131,198	20.5	509,992	79.5	641,190	106.8	1,165,588	-23.9
San Juan	560,389	90.0	62,266	10.0	622,655	110.8	4,662,350	14.6	124,532	20.0	498,124	80.0	622,656	110.8	1,165,588	-18.1
Ponce	11,180	56.5	8,595	43.5	19,775	36.0			6,666	36.0	11,868	64.0	18,534	26.2		
COSTA RICA	17,228	39.5	26,365	60.5	43,593	30.2	431,935		38,885	87.2	5,608	12.8	43,685	29.6	836,328	
Lindó	17,228	39.5	26,365	60.5	43,593	30.2	431,935		38,885	87.2	5,608	12.8	43,685	29.6	836,328	
PANAMA	62,826	94.3	3,779	5.7	66,605	-25.8	466,728	-23.4	23,992	39.0	37,451	61.0	61,443	-29.3	162,674	0.0
Nahla las Rinas	18,520	98.4	306	1.6	18,826	26.5	138,862	32.6	9,450	59.1	4,553	40.9	14,003	24.8	59,797	31.8
Balboa	4,364	90.2	476	9.8	4,840	-48.8	37,632	-49.2	2,367	46.1	2,764	53.9	5,131	-42.8	14,804	-9.6
Cristobal	39,142	92.9	2,997	7.1	42,139	-33.6	290,226	-32.6	12,175	30.2	28,134	69.8	40,309	-38.1	88,873	-12.7

CUADRO Nº 8 (Continuación)
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES (TEU) POR PUERTOS

AÑOS -->	1989															
	IMPORTACIONES							EXPORTACIONES								
PAISES PUERTOS	LLENOS	%	VACIOS	%	TOTAL	TC2	TONELAJE	TC2	LLENOS	%	VACIOS	%	TOTAL	TC2	TONELAJE	TC2
ARGENTINA	46,636	43.1	61,503	56.9	108,139	14.3	500,000	-3.5	86,392	82.8	17,994	17.2	104,386	7.4	1,215,000	5.2
Buenos Aires	46,636	43.1	61,503	56.9	108,139	14.3	500,000	-3.5	86,392	82.8	17,994	17.2	104,386	7.4	1,215,000	5.2
BRASIL	111,914	36.0	198,905	64.0	310,899	-5.4	2,216,352	6.9	267,432	84.8	47,788	15.2	315,220	-1.9	4,401,888	-1.0
Beles	652	10.6	5,322	89.4	6,174	11.8	21,736	5.5	6,935	82.6	1,462	17.4	8,397	-4.0	100,650	29.5
Fortaleza	996	13.5	6,396	86.5	7,392	15.9	29,500	23.1	7,300	95.2	372	4.8	7,672	24.2	118,428	31.1
Ilheus	33	1.5	2,189	98.5	2,222	-26.2	5,511	-24.4	1,814	81.7	405	18.3	2,219	-27.7	37,370	-33.4
Manaus	6,944	96.5	251	3.5	7,215	-37.9	90,970	-51.3	2,954	49.5	3,019	50.5	5,973	-51.8	46,218	-50.1
Paranaguá	3,180	22.7	10,840	77.3	14,020	2.5	71,544	18.5	12,374	73.9	4,378	26.1	16,752	31.0	198,474	8.1
Recife	3,668	65.5	1,933	34.5	5,601	0.9	43,491	6.9	4,983	87.0	746	13.0	5,729	-5.5	53,477	-15.3
Rio Grande	3,950	12.7	27,036	87.3	30,986	2.4	132,792	-4.0	27,552	92.5	2,220	7.5	29,772	1.9	420,996	-3.6
Rio de Janeiro	17,267	57.3	12,875	42.7	30,142	-0.5	300,662	22.3	27,222	79.4	7,064	20.6	34,286	34.3	484,005	44.4
Salvador	2,952	29.1	7,204	70.9	10,156	-2.6	67,416	-7.2	9,032	81.4	2,062	18.6	11,094	16.6	174,418	289.0
Santos (conv)	35,812	28.4	90,374	71.6	126,186	-16.1	779,317	3.8	195,759	87.8	14,657	12.2	129,416	-8.4	1,711,465	-9.0
Santos (Tecon)	36,440	51.5	34,365	48.5	70,805	-1.1	673,413	28.3	61,507	84.4	11,403	15.6	72,910	-4.6	1,056,379	-18.8
Santos total	72,252	36.7	124,739	63.3	196,991	-7.1	1,452,730	13.8	167,266	86.5	26,060	13.5	193,326	-7.0	2,767,844	-9.7
CHILE	80,990	83.6	15,909	16.4	96,899	24.7	853,610	10.3	57,433	57.8	41,909	42.2	99,342	26.0	867,083	11.6
Antofagasta	2,652	50.6	2,588	49.4	5,240	-17.0	28,411	-21.2	4,542	64.0	2,555	36.0	7,097	-2.6	84,870	-10.6
Arica	7,502	74.9	2,508	25.1	10,010	50.9			4,856	49.1	5,028	50.9	9,884	57.0		
Iquique	8,002	91.9	704	8.1	8,706	22.9	96,834	27.4	1,473	22.1	5,193	77.9	6,666	4.1	37,598	13.9
San Antonio	4,615	72.4	1,763	27.6	6,378	37.2	69,648	44.3	3,934	53.5	3,415	46.5	7,349	-7.5	74,433	-13.1
Valparaíso	58,219	87.5	8,346	12.5	66,565	25.5	658,717	19.0	42,628	62.4	25,718	37.6	68,346	34.3	670,182	30.5
COLOMBIA	20,065	57.0	15,117	43.0	35,182	-1.5	276,343	-7.2	29,311	85.4	5,013	14.6	34,324	-6.9	444,547	6.0
Barranquilla																
Buenaventura	11,098	53.2	9,754	46.8	20,852	16.3	158,446	9.6	17,105	85.9	2,005	14.1	19,110	4.1	274,901	23.6
Cartagena	8,967	62.6	5,363	37.4	14,330	7.2	117,897	0.3	12,206	84.7	2,208	15.3	14,414	2.8	169,646	0.0
Santa Marta																
ECUADOR																
Guayaquil																
MEXICO	36,053	83.4	7,192	16.6	43,245	23.8	414,940	39.2	21,368	60.1	14,173	39.9	35,541	4.4	333,572	-11.6
Coahuila	3,874	96.1	157	3.9	4,031	60.2	55,961	60.2	4,205	96.1	169	3.9	4,374	151.8	62,900	151.8
Lázaro Cárdenas	14,767	88.0	2,017	12.0	16,784	49.6	137,782	49.6	3,564	40.1	5,331	59.9	8,895	13.0	70,398	13.0
Salina Cruz																
Tampico (total)	2,642	35.0	4,896	65.0	7,538	-28.3	37,039	-30.6	5,673	76.0	1,795	24.0	7,468	-36.9	91,378	-48.1
Tuxpan	14,770	99.2	122	0.8	14,892	39.4	184,158	56.4	7,926	53.5	6,878	46.5	14,804	17.6	108,896	-4.6
Veracruz																
PERU																
Callao																
Natarami																
URUGUAY	16,281	63.6	9,329	36.4	25,610	11.4	72,463	28.0	17,758	71.1	7,219	28.9	24,977	11.4	150,951	20.6
Montevideo	16,281	63.6	9,329	36.4	25,610	11.4	72,463	28.0	17,758	71.1	7,219	28.9	24,977	11.4	150,951	20.6
VENEZUELA																
La Guaira																
Naracaibo																
Puerto Cabello																
PUERTO RICO	580,050	90.0	64,450	10.0	644,500	0.3	4,853,474	4.1	128,901	20.0	515,600	80.0	644,501	0.3	1,213,369	4.1
San Juan	580,050	90.0	64,450	10.0	644,500	3.5	4,853,474	4.1	128,901	20.0	515,600	80.0	644,501	3.5	1,213,369	4.1
Ponce																
COSTA RICA	22,332	46.6	25,606	53.4	47,938	18.0	511,443	18.4	41,511	87.7	5,808	12.3	47,319	0.3	868,481	3.8
Llano	22,332	46.6	25,606	53.4	47,938	18.0	511,443	18.4	41,511	87.7	5,808	12.3	47,319	0.3	868,481	3.8
PANAMA	80,131	97.1	2,398	2.9	82,529	25.4	619,462	32.7	27,048	40.1	40,423	59.9	67,471	9.8	186,773	14.8
Bahía las Minas	21,248	90.1	421	1.9	21,669	15.1	160,755	15.8	9,871	85.5	1,672	14.5	11,543	-27.9	57,573	-3.7
Bahua	7,430	95.9	320	4.1	7,750	68.1	63,058	67.5	3,130	49.4	3,205	50.6	6,335	23.5	19,836	34.0
Cristobal	51,453	96.9	1,657	3.1	53,110	26.8	395,657	36.3	14,847	28.3	35,546	71.7	49,593	23.0	109,344	24.2

ALADI FLUJO DE CONTENEDORES

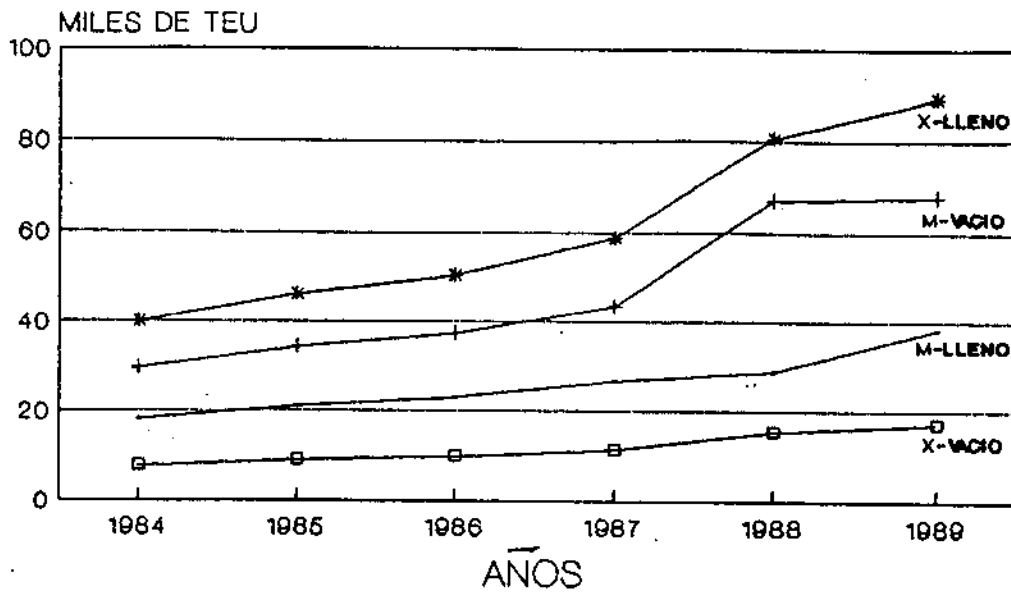


Fuente: Containerisation International

X : EXPORTACION

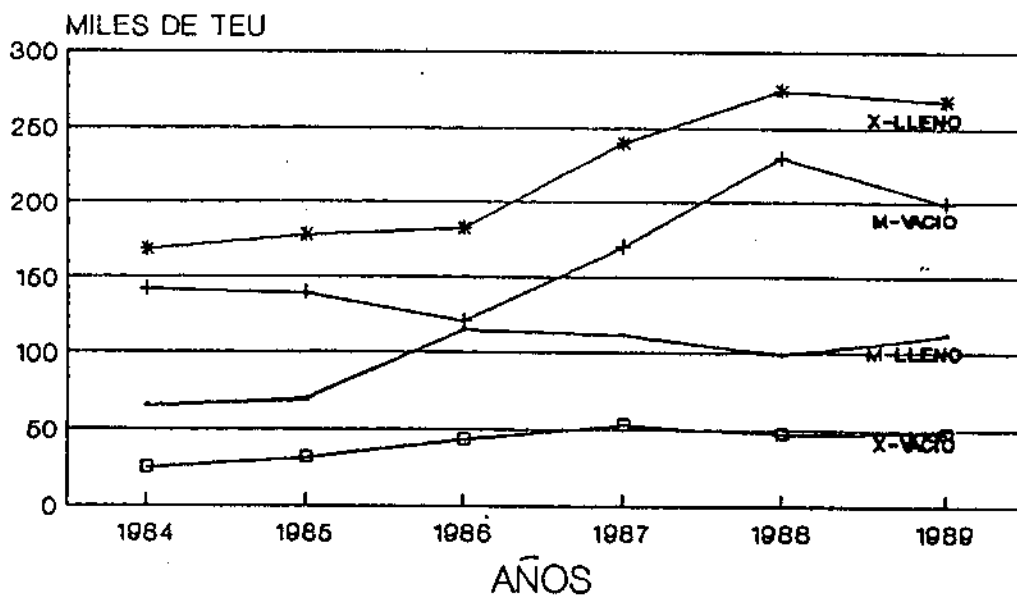
M : IMPORTACION

ARGENTINA FLUJO DE CONTENEDORES



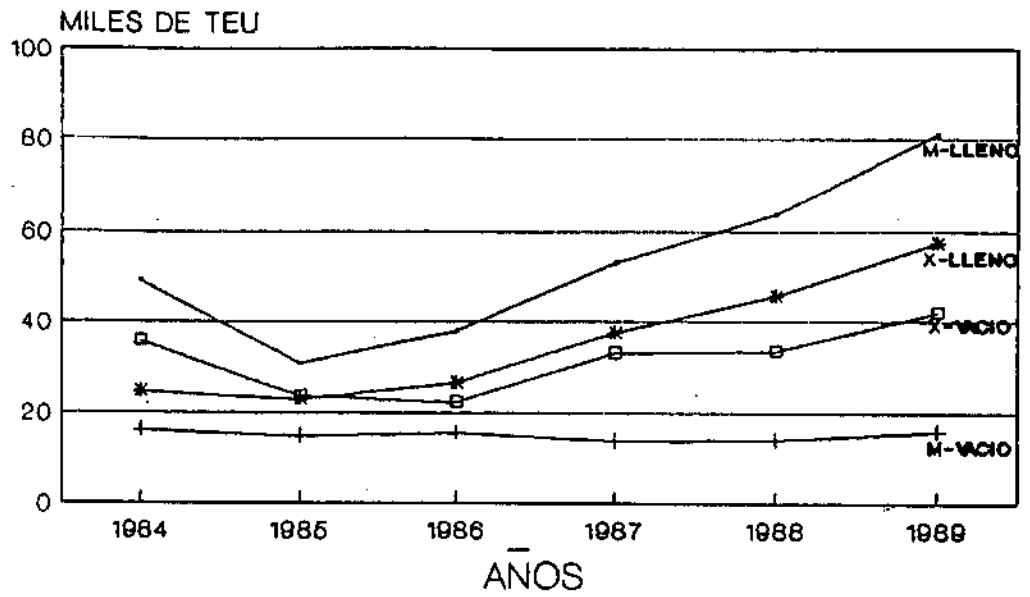
Fuente: Containerisation International

BRASIL FLUJO DE CONTENEDORES



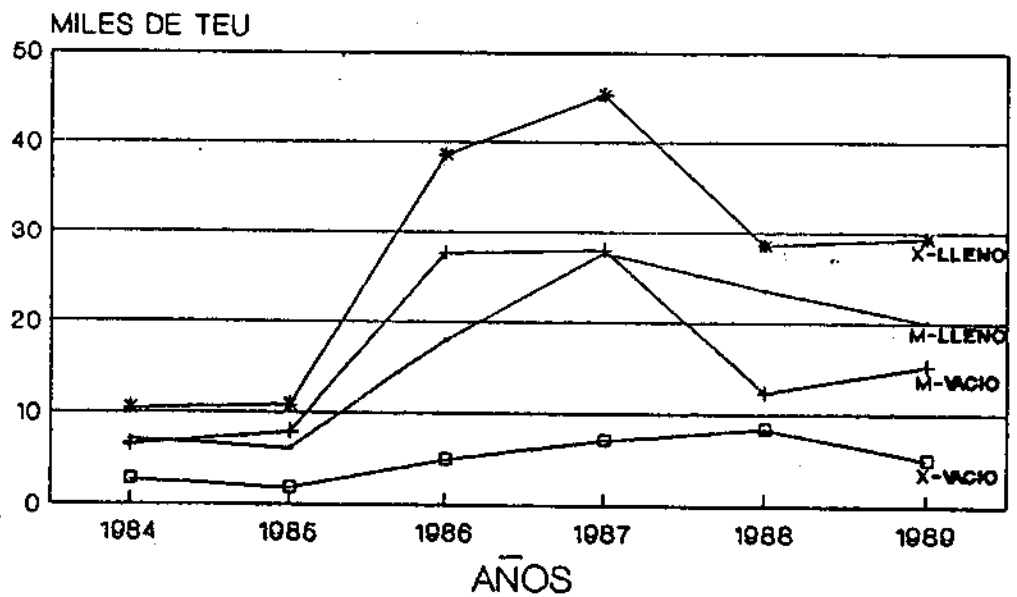
Fuente: Containerisation International

CHILE FLUJO DE CONTENEDORES



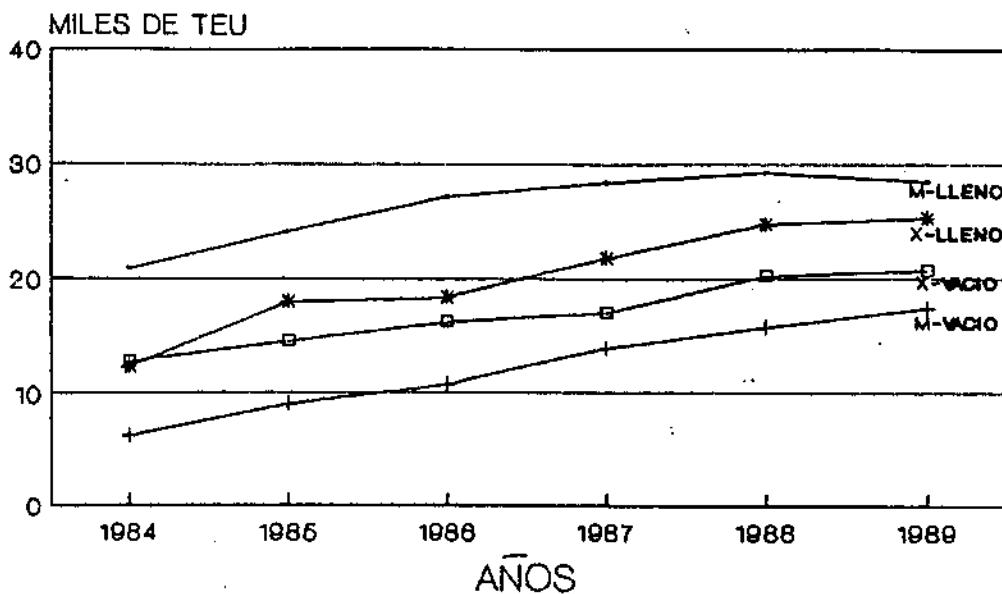
Fuente: Containerisation International

COLOMBIA FLUJO DE CONTENEDORES



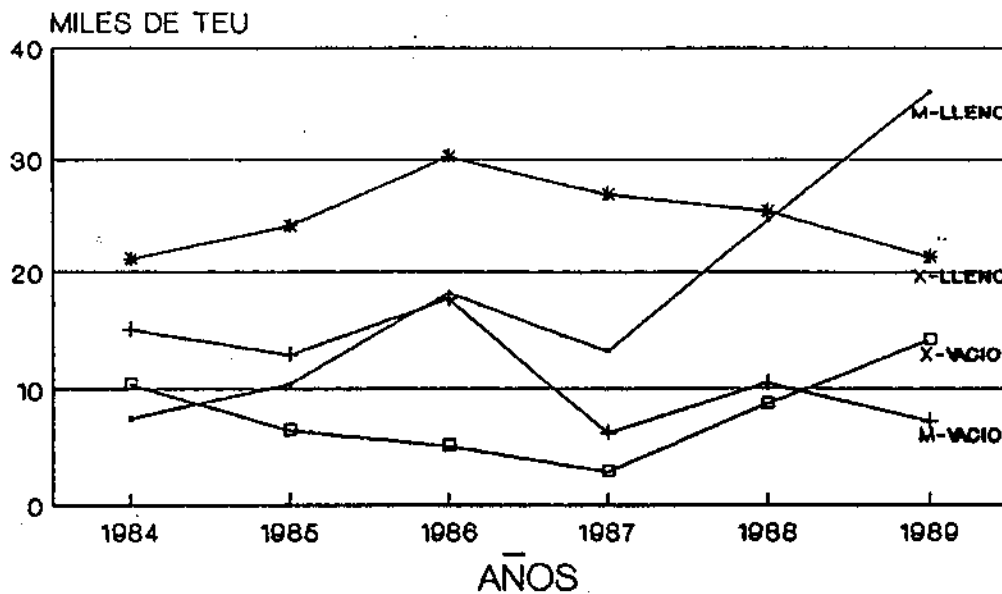
Fuente: Containerisation International

ECUADOR FLUJO DE CONTENEDORES



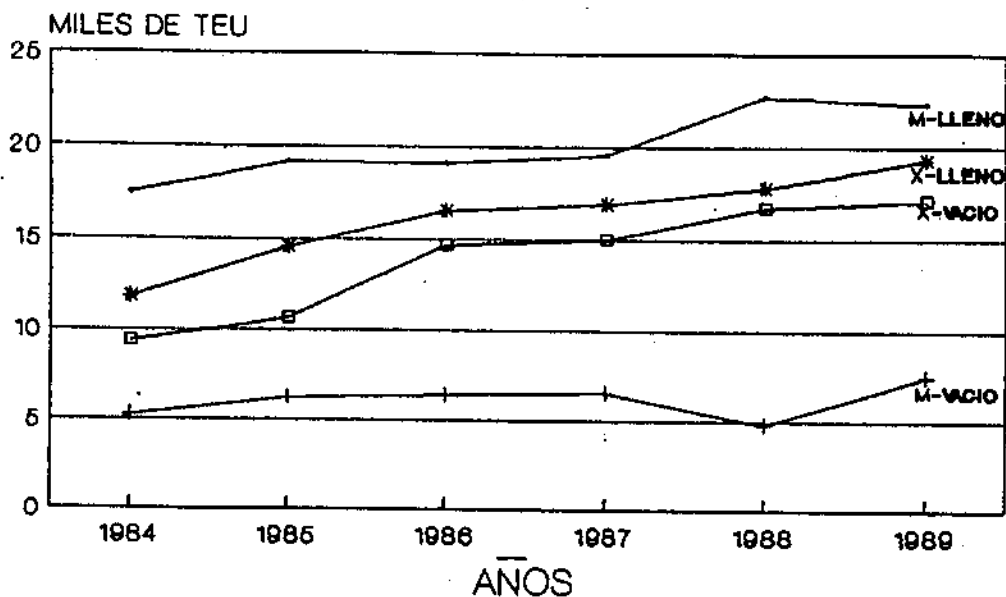
Fuente: Containerisation International

MEXICO FLUJO DE CONTENEDORES



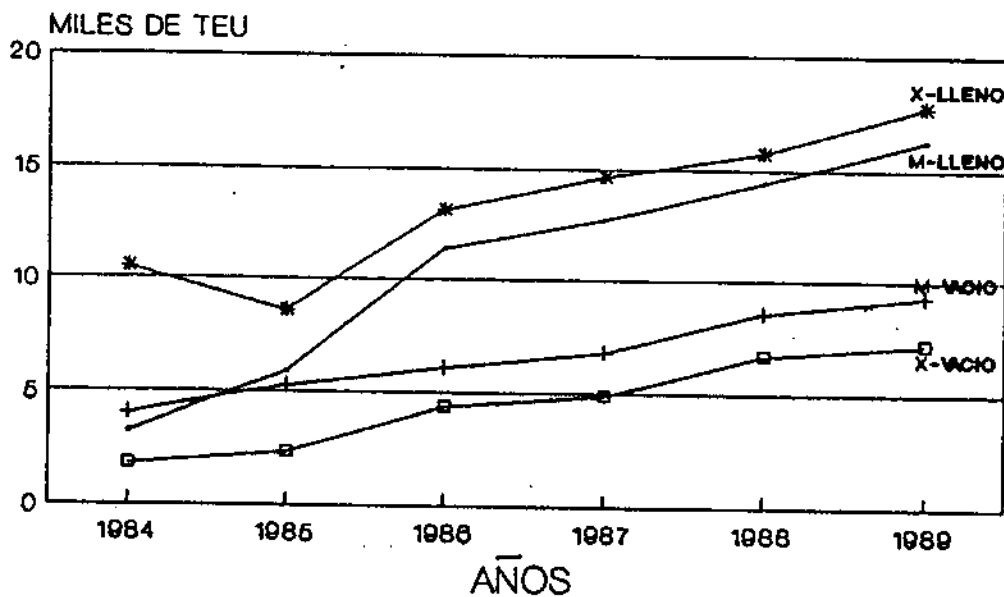
Fuente: Containerisation International

PERU FLUJO DE CONTENEDORES



Fuente: Containerisation International

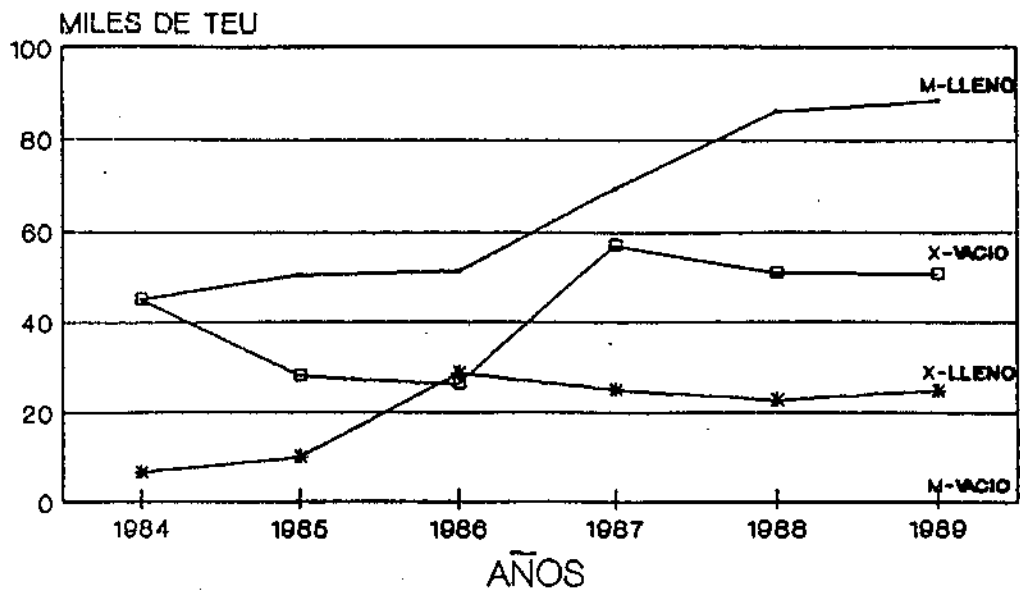
URUGUAY FLUJO DE CONTENEDORES



Fuente: Containerisation International

VENEZUELA

FLUJO DE CONTENEDORES

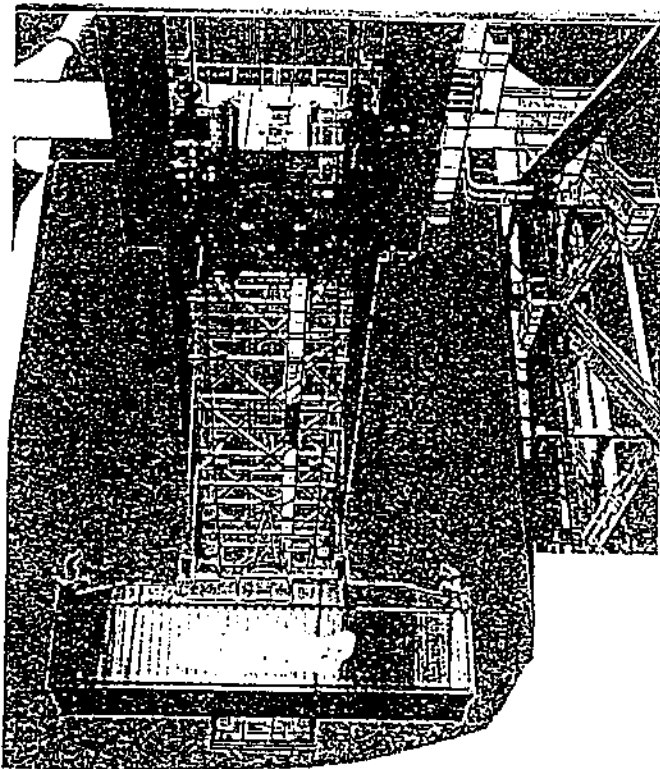


Fuente: Containerisation International

ANEXO 1

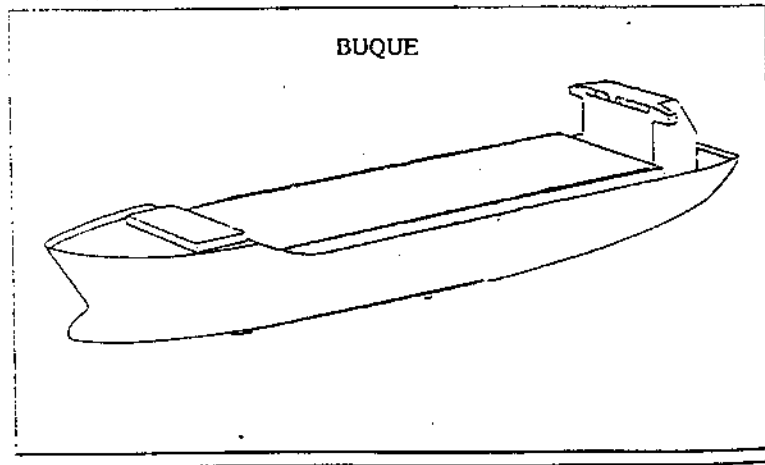
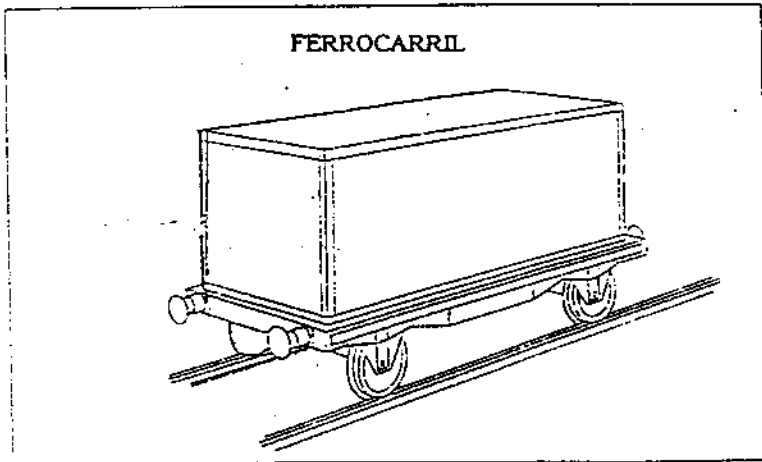
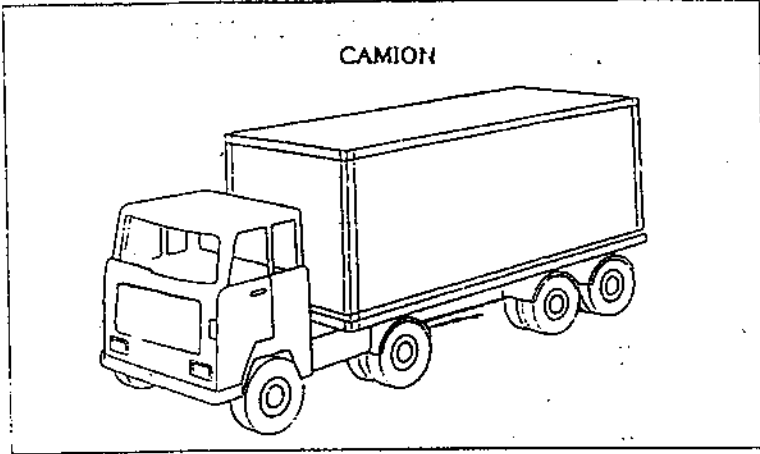


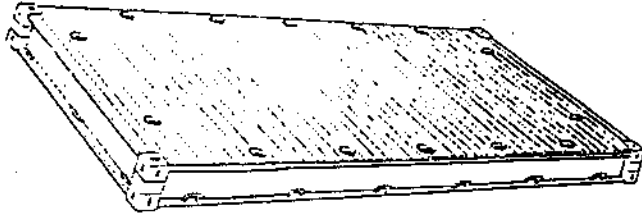
EL MÉTODO QUE CADA DIA SE VERA MENOS
CARGA SUELTA



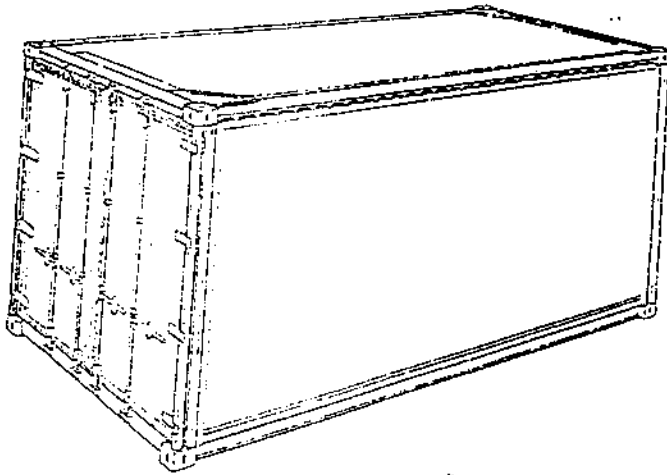
MÉTODO MODERNO DE TRANSPORTE

MODOS DE TRANSPORTE EN CONTENEDORES

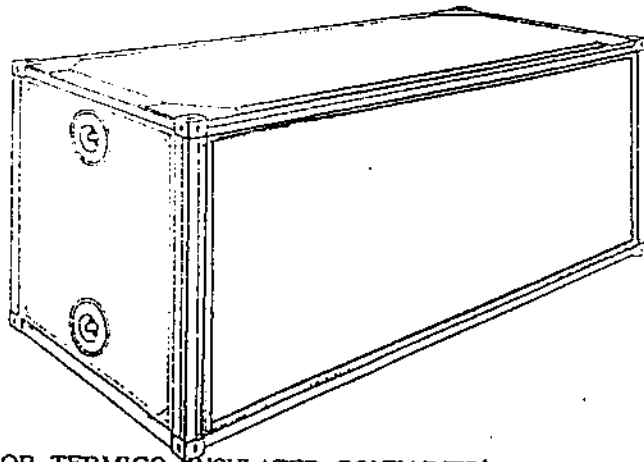




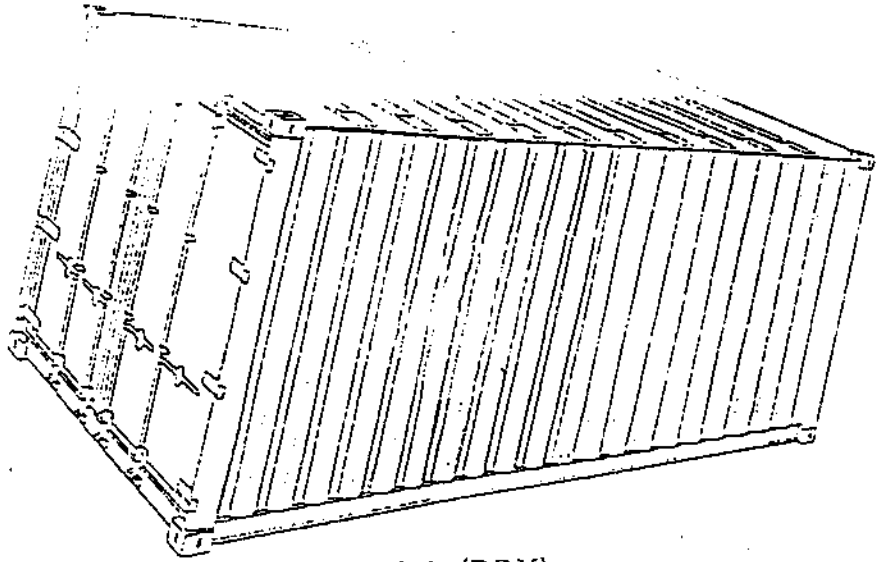
PLATAFORMA (PLATFORM)



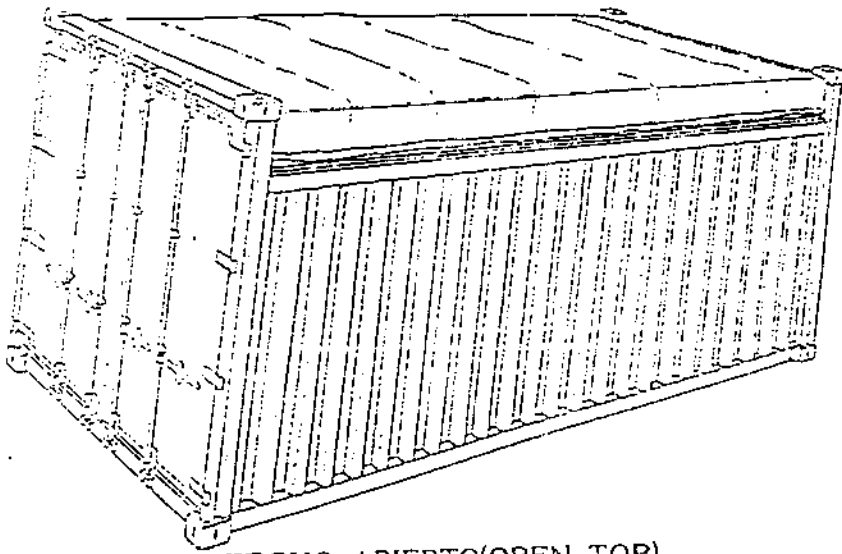
VENTILADO (VENTILATED)



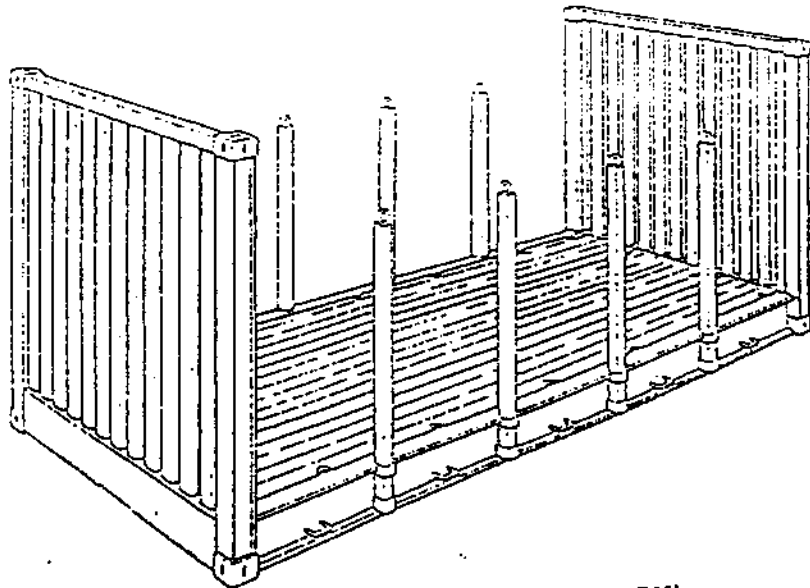
CONTENEDOR TERMICO (INSULATED CONTAINER)



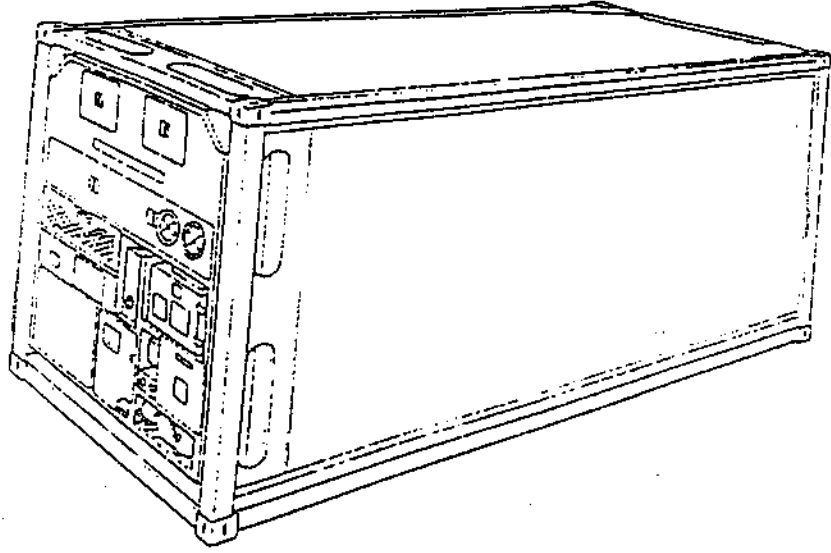
CONVENCIONAL (DRY)



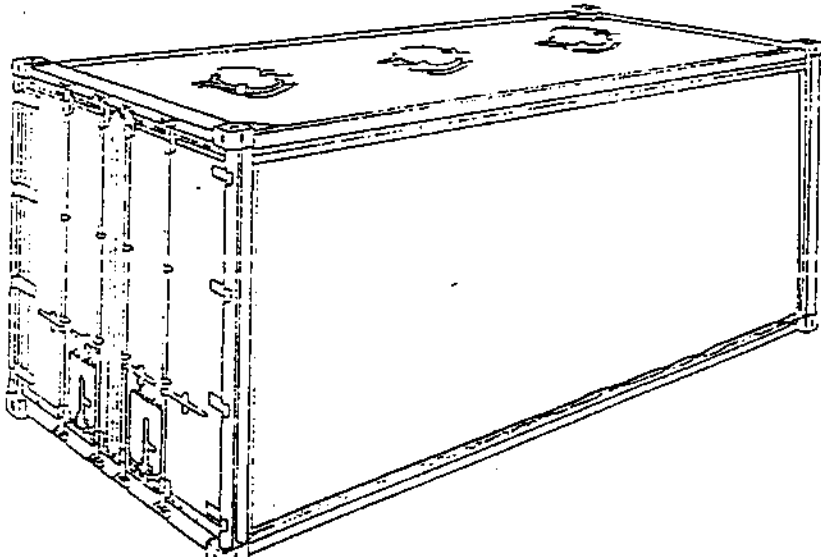
TECHO ABIERTO (OPEN TOP)



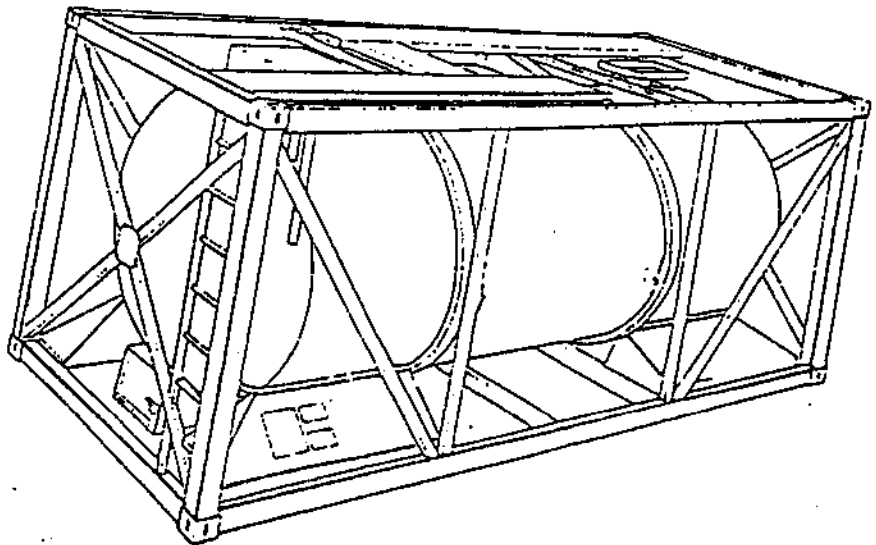
CONTENEDOR PLATAFORMA (FLAT RACK)



Refrigerado (Reefer)



Para Graneles (Bulk Container)



Contenedor Tanque (TANK)

ANEXO 2

EL CASO DE EVERGREEN

En 1968 de la nada llegó Evergreen una empresa taiwanesa que comenzó a operar bajo la tutela del señor Y.F.Chang, hijo de un carpintero que trabajaba en un buque. El comenzó haciendo transporte a granel, y se movió al negocio de los contenedores en 1975. En un corto tiempo de 10 años llegó a eclipsar a los grandes de la industria con una inversión masiva en buques, nuevos servicios y precios de transporte más bajos. La Evergreen tiene fábrica para hacer contenedores y además para hacer otro tipo de bienes y equipos. Al mismo tiempo, vende servicios y tiene oficinas en 70 países del mundo. Recientemente estableció un gran centro de consolidación en Panamá, que cubre las áreas de Colombia, Venezuela, Ecuador y Perú.

Evergreen ha sido competitiva en las rutas del Pacífico, creando las mayores rutas de transporte de contenedores en el mundo. En 1984 introdujo el servicio alrededor del mundo (AWS) con el cual unió sus buques y los buques de otras líneas si era necesario para suministrarle a los clientes un servicio completo. Evergreen tiene un servicio hacia el Este que sale cada 7 días, siguiendo las rutas, Singapur, Pusan, Tokio, atravesando el Canal de Panamá hasta Nueva York, atravesando el Atlántico, el Canal de Suez y volviendo a Singapur. El servicio hacia el Oeste sale de Tokio, continúa a Corea, Singapur, Canal de Suez, Europa, Nueva York, baja a Panamá, y sigue a Tokio, esto le toma a cada buque de Evergreen 70 días para circunnavegar el mundo.

Como para generar utilidades en las operaciones del transporte se necesita disminuir el tiempo de tránsito y precisión en la llegada y salida Evergreen lo hace a través de sus comunicaciones vía satélite y fax uniendo a los buques con sus oficinas. Por ejemplo: un buque de Evergreen llega cada viernes al puerto de Nueva Orleans de allí se dirige a Panamá donde transborda carga a otro buque del servicio alrededor del mundo que espera en Panamá cada semana y que entrega la carga para los puertos del Caribe. Este buque vuelve a Nueva Orleans vía Houston. Evergreen opera tres buques en este servicio, con el fin de producir utilidades y reducir costos. Evergreen alcanzó esta situación excelente debido a sus equipos y al empleo de muy poca gente. Por ejemplo, los señores Diane Chiang y Chuan Su Yung, reporteros del diario "Time Review", señalaron en un artículo que la Evergreen emplea 17 tripulantes por buque, mientras que la competencia emplea hasta 30. La revista "Containers" que se publica en Escocia, encontró que los costos promedios de Evergreen para la entrega de un contenedor de 20 pies era 835 dólares comparados con 1320 dólares de otra empresa. Se estimó que Evergreen estaba haciendo una utilidad de 80 dólares por contenedor mientras que otras empresas si tenían suerte estaban haciendo 10 dólares de utilidad y en muchos casos estaban perdiendo dinero.

La empresa Evergreen tiene un flota de unos 70 buques, todos los cuales llevan el nombre de Ever, por ejemplo Evergate, Evergoing, Evergolden. Entre los años 1983 y 1986 invirtió 1.5 mil millones de dólares en nuevos buques, nuevos terminales, nuevos camiones y fábrica de contenedores. La pregunta es de dónde vino todo este dinero? No hay realmente una respuesta y Chang no habla sobre ello, sin embargo, dice que la casa comercializadora japonesa Marubeni es quien está detrás de las finanzas que han llevado a la prosperidad de Evergreen.

La sobrecapacidad de transporte que se presentó a mediados de la década de los 80 en el mundo llevó a que muchas empresas de transporte buscaran otras alternativas y se comenzaran a reducir servicios, de esta manera muchas salieron también del negocio, navegar a través de una tempestad y poder hacer utilidades es lo que hizo precisamente Evergreen. En el año de 1986, se estimaba que tenía el 10% del mercado más importante de las rutas del Este, Oeste y se predecía que para 1994 tendría el 20%.

Todo el mundo está de acuerdo en que el motor que mueve a Evergreen es su dueño, el señor Chang, que es un experimentado marino y además capitán.

Una gran ironía fue lo que pasó con Malcolm McClean cuando el señor Chang llegó a ser el más importante transportista de contenedores en el mundo. En 1978 después de dejar a A.J.Reynolds como miembro de su junta directiva, volvió al negocio de los contenedores y adquirió una empresa de buques llamada la United States Lines. Cinco años después de haber tomado la dirección de esta empresa y de haber adquirido a una empresa que estaba con bastantes problemas financieros, la Moore McCormack que servía a la Argentina, produjo una mezcla llamada la United States Lines. En 1986 debido a los bajos fletes y a la gran deuda en que se estaba incurriendo y haber ordenado doce buques portacontenedores de una empresa coreana y viendo que la Evergreen no tenía límites de crecimiento, McClean tuvo que ir a la quiebra. Al final de cuentas lo que era la empresa naviera más grande de los Estados Unidos y la pionera de la contenedorización había quebrado. En 1985 un periodista visitó las instalaciones de la Evergreen en Taipeh y describió la siguiente escena: las oficinas situadas en Taipeh tienen alrededor de 30 personas con una edad promedio de 34 años, en las oficinas los escritorios han sido colocados a la manera japonesa, frente a frente, mirándose unos con otros los empleados en largas filas con un jefe a la cabeza, no hay una taza de té, ni hay nada personal entre los papeles, nadie fuma ni toma té, nadie lee periódicos, los miembros de la empresa tienen la costumbre de llegar muy temprano y salir muy tarde.

La atmósfera refleja que la gente está en ambas cosas: En el movimiento y la apariencia, los hombres están bien vestidos, bien peinados, con camisas blancas, corbata y zapatos negros brillantes. Las mujeres con vestidos verdes haciendo honor al nombre de Evergreen. Hay un aire de civilización y de eficiencia en la oficina, la gente ha aprendido a mantener su voz baja en las discusiones y es la norma entre ellos que se enseña a los nuevos empleados durante su período de orientación. Se siente una atmósfera de disciplina.

Siendo Taiwan una isla de 19 millones de habitantes aproximadamente, Evergreen se considera un buen sitio para trabajar, está entre las empresas que mejor paga de acuerdo a un artículo del periódico "Journal of Commerce" y se dice que una persona con cinco años de experiencia en la empresa puede tener un salario de 18.000 dólares anuales. El almuerzo es gratis para los empleados en la cafetería de la empresa. El señor Chang entrevista a cada uno de los empleados. Evergreen, por otro lado, prefiere entrenar a su propia gente en vez de estar contratando de otras empresas. Así por ejemplo, el edificio Everclose en Jersey City (Estados Unidos) le sirve como sede a la gestión comercial en ese país. La familia del señor Chang es la dueña y propietaria de este edificio y está a la cabeza de las operaciones en los Estados Unidos el hijo del señor Chang, el señor K.H. Chang.
