

EL CONTENEDOR EN LOS PAISES DE LA ALALC

Por
Tomás SEPULVEDA Whittle
Capitán de fragata (R)
Armada de Chile

Un poco de historia



COMO DICE el antiguo proverbio popular, "no hay nada nuevo bajo el sol..."

Así, el contenedor-causante de lo que se ha dado en llamar "la mayor revolución en el transporte marítimo desde la aplicación del vapor a la navegación", y considerado generalmente un invento moderno-tiene raíces bíblicas. En realidad, ya el Antiguo Testamento nos habla de los carros de guerra usados por los hebreos para transportar armamentos y vituallas, que no eran otra cosa que cajas de carga montadas sobre una especie de armón, es decir, contenedores.

Curiosamente, también con fines bélicos, durante la Segunda Guerra Mundial se renovó en gran escala el sistema de agrupar la carga en unidades más grandes que las piezas individuales sueltas, para poder manipularlas con mayor rapidez y seguridad, como ya lo venían haciendo parcialmente los ferrocarriles europeos. El

Ejército de Estados Unidos ideó el Conex (Container express), envase unitario de tamaño pequeño, fácil de manejar y de ser acarreado en cualquier camión o tren, que le dio positivos resultados en todos los frentes de combate.

Hace poco más de veinte años, un empresario estadounidense de transporte automotor, Malcolm P. McLean, pensó que sería conveniente que las cajas de los camiones pudieran ser removidas de sus chasis por medio de grúas para que siguieran viaje por mar. Con la ayuda de la Autoridad Portuaria de Nueva York, llevó a cabo exitosamente sus experimentos sobre la cubierta de viejos buques-tanques; después, compró barcos, organizó una línea naviera, hizo convertir naves convencionales en buques portacontenedores, y otros armadores lo imitaron. Sin embargo, no fue fácil la entrada en servicio de los contenedores, porque se oponían, precisamente, las empresas navieras, según se cuenta en un ameno folleto escrito por un experto de una afamada firma norteamericana de consultores (1).

En 1957 se constituyó el primer buque especializado para el transporte de contenedores (el "Gateway City", estadounidense, con capacidad para 226 contenedores; hoy día, hay más de 380 buques de esta clase, algunos de los cuales de la tercera generación llevan 3.000 y más TEU (unidades de transporte equivalente a contenedores de 20') y desarrollan entre 26 y 33 nudos.

Cabe señalar que el auge extraordinario del movimiento mundial de contenedores data desde 1965, en que la Organización Internacional de Normalización (más conocida por su sigla en inglés ISO) aprobó las dimensiones uniformes que permiten el transporte de las unidades de carga indistintamente en cualquier medio. La ISO decidió que los contenedores deben tener 2.40 m., tanto de ancho como de altura, y que pueden ser de cuatro medidas de largo: 3, 6, 9 y 12 metros, pero se conocen universalmente por sus dimensiones en pies: 8 x 8 x 10, 20, 30 ó 40 pies.

Esta normalización de las dimensiones resulta de la mayor importancia, en particular para los países en desarrollo, que al aceptar contenedores de otros tamaños tendrían que contar con equipos ferroviarios, túneles, camiones e infraestructura especiales. Los países latinoamericanos se han mostrado abiertamente partidarios de la normalización de los contenedores, de acuerdo con las reglas de la ISO, como lo manifestaran en una encuesta realizada en 1977 por la CEPAL, a pedido de la UNCTAD. A la vez, en lo concreto, Brasil no ha permitido que una importante empresa norteamericana introduzca en el país los contenedores de 35 pies de largo, mientras Argentina y otros países, si bien admiten la entrada de contenedores no estandarizados, les privan del tratamiento aduanero preferencial que se otorga a las cajas unitarias que cumplen con las características de la ISO, adoptadas también por la COPANT (Comisión Panamericana de Normas Técnicas).

Situación mundial

En poco más de dos décadas desde que se pusiera en servicio el primer buque celular, el tráfico de contenedores ha crecido espectacularmente.

Según un informe especial preparado por "Containerization International" y publicado en la edición de noviembre de 1978 de esa prestigiosa revista, al 1o de mayo de ese año había en servicio por lo menos 1.452.455 contenedores en el mundo, más unos 40.000 en circulación no identificados. Si la cifra es traducida a su equivalente internacional en unidades de TEU, el número llega prácticamente a dos millones (exactamente 1.970.000 de TEU). En cuanto a su propiedad, las empresas armadoras de ultramar poseen el 52,9 0/0 del total mundial de TEU y las compañías arrendadoras de contenedores el 45,8 o/o, dejando muy poco para usuarios, ferrocarriles y embarcadores.

La flota de buques portacontenedores alcanza a 504, de los cuales 369 son completamente celulares, 107 parcialmente celulares y 28 "Ro-Ro", con una capacidad total de 400.000 contenedores (TEU). Además, hay unos 300 buques que transportan parcialmente contenedores y que representan otros 150.000 TEU, incluyendo 14 portabarcasas o portabarras (barcos tipo LASH, de su sigla en inglés, "Lighter Aboard Ship"). Es decir, la capacidad de transporte puede calcularse en 550.000 unidades equivalentes a contenedores de 20 pies de largo.

El movimiento mundial en los puertos ascendió en 1977 a más de 20 millones de TEU, ocupando los primeros lugares Nueva York con 1.7 millones, Kobe, Rotterdam y Hong-Kong con más de 1.2 millones y San Juan de Puerto Rico con 900 mil. Por países, el orden es Estados Unidos, con 5.7 millones, el Reino Unido con 1.5 millones, Holanda con 1.3 millones y Hong-Kong. (2)

Merece subrayarse el caso de Japón, pues hace solamente diez años, en setiembre de 1968, empezó el tráfico de contenedores con ese país y hoy sus principales puertos figuran entre los más activos del mundo y cuentan con enormes terminales para contenedores, en tanto que su tráfico de carga general con la costa oeste de Estados Unidos se mueve en más de 80 o/o en buques celulares.

Pero no sólo las naciones industrializadas han entrado activamente en la era del contenedor. Entre los países en desarrollo, vale la pena

citar a Taiwan y Corea del Sur, cuyo movimiento de contenedores es superior al de Suecia, Dinamarca, la Unión Soviética, Noruega y Tailandia, que aumentó su tráfico en más de 300 o/o de 1976 a 1977.

Es decir, la unitarización de cargas es un hecho irreversible a nivel universal. Han contribuido a su entronización diversos factores, empezando por la necesidad evidente de abaratar los costos del manejo de la carga en los puertos de las naciones industrializadas, continuando con las ventajas innegables que ofrece a los usuarios y a los transportistas, y siguiendo con su influencia considerable en el transporte multimodal, con el cual a veces se confunde.

A propósito, convendría recordar que la unitarización de cargas— sea por paletización, contenerización, empleo de semi—remolques o de gabarras— es una operación física, material, en tanto que el transporte multimodal internacional es un concepto institucional. En esencia, la unitarización consiste en agrupar varios bultos pequeños o medianos en unidades homogéneas de manipuleo, para facilitar su movilización por medios mecánicos y hacerla más rápida, segura y económica, eliminar riesgos de roturas, hurtos o pérdidas y disminuir los costos para el dueño de la carga y para el transportista. Por su parte, el transporte multimodal internacional se ha definido como "el transporte de mercancías que se realiza entre dos países utilizándose como mínimo dos modos de transporte diferentes y que constituye una sola operación, en virtud de un contrato celebrado entre el usuario y una persona natural o jurídica de carácter público o privado que acepta la responsabilidad directa derivada de la ejecución de dicho contrato." (3)

La novedad del transporte multimodal no estriba en el hecho de utilizarse dos o más medios de transporte, sino en que éste se haga como una sola operación, amparada por un documento único y bajo una sola responsabilidad directa durante todo el trayecto. Significa, pues, una innovación sustancial del concepto de

transporte internacional, al cambiar el milenar sistema de transporte puerto a puerto por el servicio integral puerta a puerta y reemplazar el tradicional acarreo segmentado de mercaderías entre las diversas etapas del viaje— con sus secuelas de tiempo perdido y de riesgos en cuanto a pérdidas, hurtos y averías en los puntos de transbordo— por una secuencia a través de los distintos medios de transporte desde el productor al consumidor.

Corresponde, además, aclarar que la unitarización de cargas facilita grandemente el transporte multimodal aunque no es indispensable para que éste se realice. En otras palabras, si bien el transporte multimodal se aplica generalmente a la carga unitarizada— y de preferencia, a la contenerizada— también se emplea, aunque en menor medida, en las operaciones internacionales de carga general fraccionada o carga surtida y aún en el caso de graneles.

Posibilidad de empleo de los contenedores

Como es sabido, los contenedores se adaptan, en su estructura y en el material de que se componen, a las necesidades específicas del transporte a que están destinados. Generalmente se clasifican en cinco grupos: carga general, carga perecible, carga líquida o gaseosa, carga seca a granel y carga especializada (4) y los hay para los más variados productos, desde trajes colgados en sus perchas hasta casas prefabricadas y desde productos químicos corrosivos hasta animales en pie. En cuanto a su material de construcción, pueden ser de acero, de aluminio, de fierro, de material plástico o de fibra de vidrio, o de una combinación de algunos de estos materiales.

Desde el punto de vista de la adaptación de la carga, podría decirse que no habría inconveniente en contenerizar prácticamente cualquier mercadería que pueda llevarse en un camión o en un vagón de ferrocarril. En cambio, no podría decirse lo mismo si se mira a la eco-

*5+ " Fghkpek»p" cfqrvfc" gp" nc" Rtkogtc" Tgwpk»p" Tgikqpcn" Ncvkpc" ogtkepc" Rtgrectvqtkc" fg" nc" Eqpxgpek»p" Kpvtgpcqpcn" fg" Vtcurqtvg" Owvkc" oqfca" *Oct" fgn" Rncvc." qevwdtg" 3; 96+0

*6+ " Jc{ " eqpvpgpfgtgu" gurgeknc|cfqu" fg" kpxgpek»p" { " rtqrkgfcf" fg" fgvgto kpcfcu" go rtgucu" vtcpurqtvcfqtcu." eqoq" nc" Ugc ôNepf." swg" jc" tgi kvctfq" ncu" octecu" Ectvckpgt" { " Ecvngvckpgt" rctc" kpfkxfwcnk|ct." tgurgevxc/ o gpyg." gn" eqpvpgpfgt" fkug°cfq" rctc" vtcpurqtvt" ekpeq" cwvqo »xkngu" fg" vco c°q" uvcpfctf" { " gn" eqpvpgpfgt" rctc" icpcfq" gp" rkg." swg" rwgfg" vtcuncfct" 334" cpl" o cngu0

nomicidad, pues no resultaría conveniente emplear contenedores para transportar productos de gran peso o volumen y de bajo valor intrínseco (según algunos autores, de menos de 250 dólares la tonelada métrica).

Entre las clasificaciones de productos según su grado de contenerización, una lista clásica de la literatura especializada es la preparada por una alta autoridad portuaria estadounidense para el Primer Seminario Interamericano de Puertos (Bogotá, marzo de 1968) y reproducida desde entonces en no menos de seis publicaciones, en inglés y en español. (5)

Según el citado autor, las clasificaciones corresponden a los siguientes conceptos:

- A – Excelente. Productos de gran valor con fletes relativamente altos y cuyo factor de estiba guarda relación con el volumen y capacidad de peso del contenedor; también, productos sensibles al deterioro y al robo. Ejemplos: licores y vinos, cigarrillos, productos farmacéuticos, máquinas de oficina, conservas en latas;
- B – Adecuada. Mercadería general de valor moderado o que posee tendencia a la contaminación o está sujeta a recargos en los fletes. Ejemplos: harina en bolsas, pieles frescas, negro de humo, café en bolsas, cacao en grano, tinturas vegetales, productos de alambre;
- C – Marginal. Productos que pueden colocarse físicamente en contenedores, pero que son de poco valor y fletes bajos. Ejemplos: lingotes de acero, madera en bruto, arpillera; y
- D - Inadecuada. Carga que no puede colocarse físicamente en contenedores (grandes camiones, acero estructural de más de 40 pies de largo), cuyo valor es muy bajo (chatarra, arena y ripio, hierro en lingotes) o que se transporta más eficientemente en buques especializados cuando se trata de grandes volúmenes (barcos azucareros, buques portavehículos).

Situación en los países de la ALALC

Desafortunadamente, no existen estadísticas suficientes que permitan visualizar el panorama actual del movimiento de carga unitarizada en la región.

Con motivo del trabajo preparado para la XV Asamblea General de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) (6), recurrimos a enviar cuestionarios a las autoridades portuarias de las naciones marítimas de la ALALC, solicitándoles datos sobre movimiento de contenedores durante los años 1975, 1976, 1977 y primer semestre de 1978 en los puertos de sus respectivas jurisdicciones, y a las empresas navieras latinoamericanas que atienden servicios de carga general, acerca del empleo de contenedores en sus buques para el mismo período.

Sin embargo, sólo respondieron el cuestionario con oportunidad para ser consideradas en ese trabajo, la Administración General de Puertos de Argentina, la Empresa Brasileira de Puertos (PORTOBRAS), la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), la Dirección de la Marina Mercante y del Litoral del Ecuador y la Administración Nacional de Puertos del Uruguay. Con posterioridad, se han recibido las respuestas de la Empresa de Puertos de Colombia (COLPUERTOS), la Dirección General de Operación Portuaria de la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante de México, la Empresa Nacional de Puertos del Perú (ENAPU), y el Instituto Nacional de Puertos de Venezuela.

El resultado en lo que respecta a las empresas navieras consultadas fue desalentador: de 49, apenas contestaron 16: ELMA, de Argentina; la Cía. Marítima Nacional y la Paulista de Comercio Marítimo, de Brasil; la Cía. Sud Americana de Vapores, la Chilena de Navegación Interoceánica y Transmares, de Chile; la Flota Mercante Grancolombiana, de Colombia y Ecuador; Transnave y Galápagos Line, de Ecuador; la Cía. Peruana de Vapores y el Consorcio Naviero Peruano, del Perú, y Neolatina_Naviera,

*7+ Vjq o cu" V0" Uqwngu." Fktgevt" fgn"Rwgtvq" fg" Dquvqp<" fqew o gpvq" fg" vtdclq" õGuvcfq" cevwn" fg" nqu" tgekrkgpvgu" *eqpvckpgtu+" gp" tgncek»p" eqp" nqu" Cf o kpkuvtcfqtgu" fg" Rwgtvquõ0" *WRIEKGU õ :-" EVRRRIUg o kpctkq" K." fqe0" 7+0

*8+ Vq o "u" Ugr`Ànxgfc" Y jkwnq<" õGn" g o rngq" fg" eqpvpgpfgqtgu" gp" C o 2tkec" Ncvkpcõ." EGRCN." pqxkg o dtg" fg" 3;9:." tgrtqfwefq" gp" Cuqekcek»p" Ncvkpc o gkcepc" fg" Ct o cfqtgu." F 2ek o q" s wkkvc" Cuc o dnqc" I gpgtcn" Qtfkpctk." 9" cn" 32" fg" pqxkg o dtg" 3;9:." Xk°c" fgn" Oct." E jkng." CNC OCT." gpgtq" fg" 3;9;0

del Uruguay, además de una compañía brasileña y una uruguaya que informaron que su tráfico de contenedores era insignificante y otras dos— una paraguaya y una peruana— que no atendían ese servicio.

Tráfico de contenedores en los puertos de ALALC

El cuadro ALALC: Evolución del movimiento de carga contenerizada, 1969-1977,

ALALC: EVOLUCION DEL MOVIMIENTO DE CARGA CONTENERIZADA, 1969-1977
(En miles de toneladas métricas)

PUERTOS	Movimiento total		Indice 1969- 100	Tonelaje embarcado		Tonelaje desembarcado		Relación embarcado desembarcado	
	1977	1969		1977	1969	1977	1969	1977	1969
Santos, Brasil	365.8	13.3	2750	166.9	4.2	198.9	9.1	84	46
Buenos Aires, Argentina	119.9	3.0	3997	67.2	1.4	52.8	1.7	127	82
Río de Janeiro, Brasil	96.0	2.8	3429		0.8		2.0	...	40
Buenaventura, Colombia	83.2	36.2	230	41.1	22.9	42.1	13.3	98	173
Valparaíso, Chile	61.3	6.7	915	23.4	1.7	37.9	5.0	62	34
Tuxpán, México	52.5			22.5	....	30.0	....	75	....
Callao, Perú	46.9	15.5	302	20.2	8.5	26.7	7.0	78	121
Guayaquil, Ecuador	42.1	23.0	183	9.5	6.5	32.6	16.5	29	39
Manaus, Brasil	26.4								....
Salvador, Brasil	29.8			21.1		4.0		528	....
Veracruz, México	23.8			6.1		17.7		75	....
Sao Sebastiao, Brasil	22.8			21.9		0.9		2433	....
Cartagena, Colombia	19.5	20.8	94	12.3	1.4	7.2	19.4	171	7
Arica, Chile	18.1	1.5	1207	8.2	0.0	9.9	1.5	83	....
Río Grande, Brasil	15.9	.....			.....				....
Tampico, México	14.2			10.4		3.8		274	....
Barranquilla, Colombia	9.9			1.6		8.3		19	....
Santa Marta, Colombia	6.5			2.9		3.6		81	....
Antofagasta, Chile	6.4	2.9	221	3.6	0.1	2.8	2.8	129	3
Paranaguá, Brasil	6.1	3.7	165	4.4	2.6	1.7	1.1	259	236

Resumen por países

Argentina	122.3	a/	3.0	4077
Brasil	568.3	a/	19.8	2870
Colombia	119.1		57.0	2089
Chile	85.8		11.1	773
Ecuador	42.1		23.0	183
México	94.2			
Perú	47.4	a/	16.2	a/ 293

/j/ Incluye pequeñas cantidades de otros puertos no citados en este cuadro.

muestra el movimiento durante ambos períodos en los 20 puertos más importantes de la ALALC. De ellos, en once se pueden comparar los datos por contarse con informaciones para el año 1969, contenidas en un trabajo preparado para la ALALC en su oportunidad (7): Buenos Aires, Río de Janeiro, Santos, Paranaguá, Buenaventura, Cartagena, Arica, Antofagasta, Valparaíso, Guayaquil y Callao. Además, se recogieron informaciones para 1977 sobre Rosario, en Argentina; Manaus, Salvador, Sao Sebastiao, Río Grande, Recife y Belém, en Brasil; Barranquilla y Santa Marta, en Colombia; Tuxpán, Veracruz, Tampico y Manzanillo, en México; y Matarani, Ilo y Salaverry, en Perú.

Según puede apreciarse en dicho cuadro, diez de los once puertos considerados en los dos períodos han aumentado su movimiento de carga contenerizada en proporciones muy disímiles, que van desde 3.845 o/o, en el caso de Buenos Aires, hasta 83 o/o en el de Guayaquil, mientras solamente uno—Cartagena de Colombia—ha disminuido, aunque levemente, su tráfico de contenedores.

En cambio, una serie de nuevos puertos se ha incorporado a la nueva tecnología, sobre todo brasileños y mexicanos. Para el año 1978, a juzgar por los datos de que se dispone sobre el primer semestre, se ha mantenido una tendencia sostenida al alza de los tonelajes de carga unitarizada en la mayoría de los puertos alalqueños (de ALALC).

Habrá que hacer presente que dos aspectos negativos se deducen del análisis del tráfico de contenedores en dichos puertos: el desequilibrio de cargas unitarizadas y el alto porcentaje de contenedores vacíos embarcados y desembarcados.

En primer lugar, contrariamente a la creencia general, hay varios casos en que el tonelaje embarcado de carga contenerizada es superior al desembarcado: Buenos Aires, 67.2 mil contra 52.8 mil; Salvador, 21.1 mil contra 4.0

mil; Cartagena, 12.3 mil contra 7.2 mil; Tampico, 10.4 mil contra 3.8 mil toneladas. En otros puertos, la situación es la opuesta, con mucho mayor volumen de carga unitarizada de importación que exportación: Santos, 198.9 mil contra 166.9 mil; Valparaíso, 37.9 mil contra 23.4 mil; Tuxpán, 30.0 mil contra 22.5 mil; Guayaquil, 32.6 mil contra 9.5 mil toneladas, para citar sólo unos pocos casos.

La falta de estadísticas disponibles de comercio exterior por productos ha impedido hacer el debido examen de la situación que permita determinar las causas de estos marcados desequilibrios, que están atentando contra el eficiente empleo del sistema de transporte unitarizado. Una de estas causas podría ser la insuficiente toma de conciencia de los exportadores acerca de las posibilidades de contenerizar sus embarques, ya que la gama de productos susceptibles de ser contenerizados es amplísima.

Por otra parte, el hecho de que se embarquen y desembarquen en el mismo puerto cientos y miles de contenedores vacíos al año, prueba claramente que no existe la debida coordinación entre las empresas navieras y las compañías que operan y arriendan contenedores ("leasing companies"), lo cual se traduce en evidente desaprovechamiento de la capacidad del parque de contenedores y en el consiguiente recargo en los costos del transporte. Hay que reconocer que este problema de desaprovechamiento del equipo es universal, como lo prueba un reciente artículo en la revista especializada "Container News", en que se informa de la encuesta practicada entre importantes usuarios sobre los problemas que enfrenta el transporte en contenedores, resultando ser uno de los principales el de la falta de intercambiabilidad del equipo entre las empresas navieras. Varios usuarios recomiendan al respecto que se intercambien los contenedores en transporte multimodal, como se hace en los ferrocarriles con el equipo ferroviario. (8)

*9+ Vq o "u" Ugr Ànxgfc" Y jkvng<" òDcugu" rctc" gn" guvwfkq" uqdtg" vtcpurqtvg" gp" eqpvpggfqtguò" Rncp" fg" ceek»p" fg" nc" CNCNEI0*CNCNEIUGEIRC166+0" Oqpvxkgq." Iwpkq" 3;95

*:+" \$Wugt" Uwtxg{" Tgxgcnu" Oclqt" Eqpvckpgt" Tgcevkuuò." ctv{ewng" fgn" Rtqhl" Htgfgtkem" E0" Jccu" gp" nc" tgxkuvc" òEqpvckpgt" Pgyuò." Pwxc" [qtm." pqxkg o dtg" 3;9:0

Empleo de contenedores por empresas navieras alalqueñas

Según las informaciones proporcionadas por las 12 empresas navieras que se sirvieron completar el cuestionario del Programa de Transporte OEA/CEPAL, ellas poseen en total 1.772 contenedores, arriendan 7.799 y operan 246 de "pool" y 788 de usuarios, con un total en 1978 de 10.605 contenedores, que en TEU representan 10.704. Los tipos empleados son 34 de menos de 10 pies, 314 de 10 pies, 9.380 de 20 pies, 405 de 40 pies, 405 refrigerados (de los cuales 403 de 20 pies y 2 de 40 pies), 36 "cartainers", 63 contenedores de carga líquida de 20 pies y 200 no especificados.

Es decir, más del 92 o/o de los contenedores de carga general movilizados en 1978 por las empresas navieras zonales corresponde a los de 20 pies. También en los contenedores refrigerados y en los de carga líquida prevalecen las unidades de 20 pies, aunque su número parece aún muy reducido.

Del examen de las cifras contenidas en el citado estudio, resulta que el tonelaje transportado por estas empresas ha experimentado un considerable aumento, al pasar entre 1976 y 1977 de 12.870 a 39.167 toneladas en las exportaciones, y de 10.704 a 46.861 toneladas en las importaciones, estimándose que para el pri-

mer semestre de 1978 llegaban a 24.138 y 59.434 toneladas, respectivamente.

Llama la atención el desequilibrio en los tráficos, que en los buques de bandera argentina, brasileña y uruguaya es en favor de las exportaciones, lo mismo que en el caso de la Grancolombiana, mientras que se inclina francamente hacia las importaciones en las naves chilenas y peruanas, y puede decirse, en cambio, que está nivelado en los buques ecuatorianos.

Productos transportados en contenedores

Como ya se ha señalado, existe una extensa variedad de productos susceptibles de ser contenerizados en los tráficos internacionales de la ALALC que podrían incrementar potencialmente en gran medida el movimiento de carga unitarizada y contribuir a equilibrarlo.

En la encuesta a que se ha hecho referencia, se solicitó a las empresas navieras latinoamericanas que se sirvieran indicar ese movimiento por principales productos. A continuación se señalan dichos productos de importación al país de la respectiva bandera y de exportación de su propio país efectivamente movilizados durante 1977 y el primer semestre de 1978, aunque desafortunadamente sin expresión de tonelaje, por lo cual se detallan en orden alfabético.

Nacionalidad de la nave	Productos de exportación	Productos de importación
Argentina	Carne en conserva Conservas enlatadas Dulces Miel Muebles Suelas de cuero Vinos embotellados	Drogas Maquinarias varias Mechas de acetato Negro de humo Partes de automóviles Productos electrónicos
Brasil	Flores secas Máquinas de escribir y calcular Motores FIAT Neumáticos p. vehículos Partes de automóvil Ropa de brin Té	Máquinas de escribir y calcular Partes de automóviles Productos químicos Resina sintética

Nacionalidad	Productos de exportación	Productos de importación
Chile	Algas marinas Artículos de papel, libros Artículos de cerámica, piedra, yeso Alimentos en conserva Carbón activado Carga general Cobre, manufacturas Conservas de frutas y legumbres Cueros y pieles Frutas- Legumbres y vegetales Madera aserrada Preparados alimenticios Productos congelados Productos químicos Resinas artificiales Vinos, licores y bebidas envasadas.	Algodón, lana Artículos electrónicos y de línea blanca Artículos de cerámica, piedra, yeso Automóviles, camiones y repuestos Bicicletas Carga general Conservas de legumbres y frutas Fibras sintéticas Máquinas, motores e implementos Pieles y cueros Productos químicos Resinas artificiales Telas y textiles Vinos, licores y bebidas envasadas Otros productos n. o. s
Colombia	Carga general Gelatinas Herramientas Láminas de caucho Productos alimenticios Textiles Zapatos	Cacao Carga general Conservas Papel Vinos
Ecuador	Cacao Café Café soluble Licores Madera de balsa Manila en fardos Manteca de cacao	Aparatos de TV. Artículos electro-domésticos Material eléctrico industrial Repuestos en general Resinas Sanitarios Vajillas
Perú	Cacao Café Cochinilla Conservas de frutas Conservas de pescado	Aparatos y arts. eléctricos Efectos personales Licores Máquinas de escribir Menaje de casa

Nacionalidad	Productos de exportación	Productos de importación
Perú	Cube en polvo (raíz) Envase de zinc p. pilas Frijoles Hilados de algodón y lana Quillay Tejidos	Papel especial Productos químicos Productos químicos Repuestos para TV. Sistemas de computación
Uruguay	Aceite a granel	Libros

De la sola lectura de esta extensa lista se deduce que se está ampliando considerablemente el campo de aplicación del sistema de carga unitarizada en los países de la ALALC, sobre todo en las exportaciones. En el citado trabajo ejecutado para la ALALC en 1973, la nómina de productos exportados en contenedores durante el año 1972 no llegaba a una veintena, la totalidad de los cuales vuelve a figurar en el actual período.

Sin embargo, aún se están embarcando como carga fraccionada algunos productos que sería factible y conveniente contenerizar, como el papel de imprenta y el cobre en barras. Respecto del papel para periódicos, ya hace años que el Canadá ha reducido el tamaño de los rollos y contenerizado los embarques, con extraordinarios resultados, al reducir los reclamos por daños y contaminación del 30 por ciento a menos del uno por ciento y al disminuir considerablemente el costo del papeleo por embarque. También el Canadá está aprovechando la unitarización ventajosamente en el transporte contenerizado de cobre en barras, cuya descarga de 5.000 toneladas se efectúa en el terminal marítimo de Seaforth, Liverpool, en cinco o seis horas, a un costo de US\$ 3.00 por tonelada.

Buques portacontenedores y de autotransbordo

Entre los 799 buques de más de 1.000 trb. que forman las flotas de comercio de los países de la ALALC y que al 1° de enero de 1978 totalizaban 11.633.838 toneladas de porte bruto -según el anuario "La Marina Mercante Iberoamericana 1978" - no figuraban sino dos portacontenedores, de 2.804 t.p.b. cada uno, ambos pertenecientes a una línea naviera venezolana y construidos en 1977 en Noruega: el "Santa Rosalía" y el "Santa Teresa" de la Flota Caracas (Marca Line), que atienden servicio entre La Guaira y Miami.

Con posterioridad a esa publicación, en marzo de 1978 el Lloyd Brasileiro inició un servicio expreso de contenedores entre Santos y Nueva York, cada 21 días, con dos portacontenedores extranjeros tomados en arrendamiento -el "Lloyd Jacksonville" y el "Lloyd Estocolmo", -ambos con capacidad para 288 TEU.

Según la misma valiosa fuente de información del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, a principios de 1978 se estaban construyendo cuatro buques de autotransbordo o "Ro-Ro" para Brasil, dos de 6.390 tp.b. en España y dos de 3.800 Lp.b en Japón, que serían los primeros de su tipo de propiedad de empresas navieras latinoamericanas.

Tampoco existe en el elenco de armadores alalqueños ninguna nave portagabarras o tipo LASH, pero una empresa estadounidense, la Delta Steamship Lines Inc., viene atendiendo desde 1975 tráfico regular entre los puertos del Golfo de México de Estados Unidos y Río de Janeiro, Paranaguá, Montevideo y Buenos Aires con tres buques de esa clase -"Delta Mar", "Delta Norte" y "Delta Sud" -de 21.300 Lp.b. 1.740 y 22 nudos.

En cambio, son varias las empresas latinoamericanas que han incorporado y están por incorporar modernos buques de multipropósito, los que tienen capacidad para el transporte y manejo de contenedores de 20 y 40 pies, en forma mucho más eficiente que los cargueros convencionales.

Aspectos que considerar

Pero, como es sabido, el transporte en contenedores constituye un sistema complejo, en que entran en juego no solamente los recipientes de carga unitarizada y los vehículos que los transportan, sean éstos naves, trenes, camiones o aviones.

Desde luego, hay que considerar una serie de aspectos y de problemas potenciales en áreas como la intervención aduanera, las relaciones laborales, la adecuación de caminos, puentes, túneles y vías férreas para el movimiento de contenedores con las ciudades del interior, el establecimiento de centros de agrupamiento o distribución de cargas, terminales de contenedores, selección de equipo portuario apropiado, centros de adiestramiento y capacitación para operación y mantenimiento de ese equipo, manejo, almacenaje y control automático de contenedores en los recintos portuarios y en los terminales del interior.

Otro factor importantísimo que debe tenerse en cuenta es la actitud general de las autoridades aduaneras y portuarias, de los servicios tributarios, de los exportadores e importadores y de las propias líneas navieras, para adecuarse a las exigencias de las nuevas tecnologías.

En este sentido, tal vez el más delicado de los asuntos es aquel que se refiere a las implicancias aduaneras. En realidad, debido a la falta de legislaciones apropiadas, en algunos países el contenedor es considerado como una mercadería al abandonar los recintos de depósito, quedando sujeto a la reglamentación aduanera y al pago de derechos de importación. En otros casos, la tramitación aduanera obliga a que el contenedor sea vaciado, con el fin de practicarse la revisión y aforo del contenido, y vuelto a cargar posteriormente, con lo cual se pierde gran parte de las ventajas del sistema unitarizado.

Afortunadamente, Argentina, Brasil, Chile, Colombia, México, Perú y Venezuela han incorporado a sus legislaciones cláusulas de régimen de admisión temporal a la importación de contenedores, lo cual los exonera del pago de derechos e impuestos. Además, la ALALC acordó en diciembre de 1970 remitir a los Gobiernos de los países miembros las Normas recomendables sobre tratamiento aduanero aplicable a los contenedores, elaboradas en la tercera reunión de directores nacionales de Aduanas (Bogotá, junio de 1979). Dichas normas establecen que los contenedores entrarán al país y circularán dentro de su territorio bajo el régimen de admisión temporal, que podrán permanecer en el país durante 90 días y que deberán cumplir las especificaciones técnicas dispuestas por la autoridad nacional competente o por la ISO

para poder acogerse a los beneficios que las mismas normas contemplan.

Indudablemente, la adopción de estas reglas comunes en todos los países del Tratado de Montevideo contribuirá a facilitar el empleo de contenedores, evitando que las ventajas del sistema de carga unitarizada se aminoren o se anulen al entorpecerse o retardarse el flujo normal de contenedores en el tráfico internacional.

Necesidad de un estudio integral

La complejidad de la problemática del transporte de carga unitarizada requiere de un estudio integral de su real situación en América Latina y de las proyecciones a mediano y largo plazo.

En este momento nadie sabe a ciencia cierta cuál es el ritmo de esta verdadera marca, cuántos y de qué tipo son los contenedores que se mueven en ambos sentidos en nuestros puertos y qué productos contienen, hasta qué punto sería necesario contar con nuevas instalaciones adecuadas para recipientes de gran tamaño o disponer de playas de estacionamiento y maniobra para atender al mayor volumen de estos elementos. Tales informaciones resultan indispensables para servir de base a la toma de decisiones, tanto de los armadores con respecto a la adquisición de contenedores y de los buques apropiados para transportarlos-buques de multipropósito, de autotransbordo, semicelulares, celulares o portagabarras-cuanto de parte de las empresas portuarias en relación a sus proyectos de instalaciones y de equipos adecuados al tráfico y de las autoridades gubernamentales en lo que concierne a su política de transporte, incluyendo en ella la adecuación de las obras de infraestructura terrestre necesarias y de las disposiciones institucionales indispensables.

En este sentido, son auspiciosas las medidas adoptadas por la XV Asamblea General Ordinaria de ALAMAR en orden a encomendar a la Secretaría Ejecutiva que obtenga de las empresas navieras asociadas las estadísticas correspondientes al empleo de contenedores en sus naves y que solicite de las autoridades y empresas portuarias de los países de la ALALC información pormenorizada sobre tráfico de contenedores en sus respectivos puertos y publique periódicamente las estadísticas que recoja. A su vez, la Quinta Conferencia Portuaria Intera-

menearía (Guayaquil, 13 al 17 de noviembre de 1978), acogiendo una petición de ALAMAR, acordó encomendar al Comité Técnico Permanente de Puertos proceder a la recolección y publicación sistemática de estadísticas detalladas sobre movimiento internacional de contenedores en los países de la América Latina, con la colaboración de la ALALC, CEPAL e IASI.

Tales acuerdos contribuirán, con seguridad, a allegar antecedentes fundamentales para ahondar en el examen del interesante y compli-

cado tema del empleo de contenedores en América Latina.

Creemos sinceramente que la contenerización es un movimiento irreversible, que está aquí para quedarse e irse expandiendo cada día más, porque así lo requieren los usuarios y porque así lo exige la necesidad de aprovechar las ventajas de esta nueva tecnología en beneficio de los usuarios, de los armadores y transportistas en general y, sobre todo, de la economía de cada uno de estos países.