

MARINAS MERCANTES LATINOAMERICANAS

Tomás Sepúlveda Whittle
Capitán de Fragata (R)

¿Qué es una marina mercante adecuada a las necesidades del país?

En los considerandos que preceden al texto sustantivo de las leyes de fomento y protección de las marinas mercantes latinoamericanas – así como en los de la Ley de Marina Mercante de Estados Unidos de América, del año 1936 – casi todas las naciones se refieren a la conveniencia de contar con “una marina mercante adecuada a las necesidades del país”.

Pero, ¿qué se entiende por tal concepto?

El tema surgió durante una reunión del Consejo de Administración del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, y su presidente, el Dr. Aurelio González Climent, nos planteó el desafío de examinar – como un “*scherzo* intelectual” – la situación de las flotas de la región, a la luz de diversos parámetros relacionados con la economía de la respectiva nación.

Antes de entrar en materia, correspondería recordar que una marina mercante es algo

más que “un conjunto de buques” (como la define el Diccionario de la Real Academia Española): es un instrumento vital de la política económica de una nación, que le permite comerciar en cualquier momento con sus mercados en el exterior, y que está compuesta no sólo de naves sino de personal idóneo que las tripula y de armadores que las operan eficientemente.

Cabría medir hasta qué punto una flota de comercio está dimensionada para cumplir su rol esencial en relación con el desarrollo de la economía del propio país. Podrían considerarse diversos parámetros socioeconómicos: el número de habitantes, la superficie del territorio nacional, el volumen de su comercio exterior transportado por mar, el valor de sus importaciones y exportaciones. Esos serían los factores más importantes, a nuestro juicio, para hacer una comparación eficaz, aunque habría otros que también valdría la pena considerar, como la longitud de las costas marítimas, la participación de los armadores nacionales en el transporte y en los fletes de la carga de intercambio, el monto de los fletes de servicio exterior y aún el Producto Nacional Bruto.

Los parámetros comparativos

El cuadro N° 1 muestra los cuatro principales parámetros comparativos de las marinas mercantes latinoamericanas, o más bien *aladinas* (de ALADI, la Asociación Latinoamericana de Integración).

Las informaciones se refieren a las últimas cifras disponibles: las correspondientes al 1° de enero de 1982 para los tonelajes de registro bruto, según el Institute of Shipping Economics de Bremen, que computa todos los buques mercantes de 300 ó más toneladas de registro bruto; a 1978 para la superficie territorial, que es una cifra estática; a mediados de 1980 para la población, según el Atlas 1981 del Banco Mundial; a 1979 para el volumen del comercio exterior por vía marítima, basadas en datos oficiales para la mayoría de los países y en ciertas estimaciones¹; y al año 1980 para el valor de las importaciones y exportaciones, de acuerdo al Boletín Mensual de Estadística de Naciones Unidas de octubre de 1981.

El factor se ha calculado dividiendo el tonelaje de registro bruto por cada uno de los parámetros respectivos, tomando como unidad las mil unidades para el tonelaje de registro bruto, para la superficie en kilómetros cuadrados, para el número de habitantes y para el tonelaje de comercio exterior, y el millón de dólares para el valor de las importaciones y exportaciones.

Del análisis de dicho cuadro resulta que Brasil tiene el mayor tonelaje, la más grande superficie territorial, la mayor población, un

volumen de comercio exterior por vía marítima muy superior a los demás y lo mismo en cuanto al valor de sus exportaciones e importaciones. Sin embargo, de acuerdo con la teoría de la econometría, su marina mercante no respondería a las necesidades del país ni sería proporcionalmente la más adecuada, en ese sentido, de América Latina.

En efecto, en materia de proporción entre trb y superficie territorial, el mejor colocado es Uruguay; en cuanto a población, Argentina; en lo que respecta a volumen de comercio exterior, también Uruguay; y en lo que atañe a valor del comercio exterior, Perú. En segundo orden aparecen Ecuador, en superficie, Uruguay, en población, y Argentina, en volumen de comercio exterior y en valor del mismo.

Si se comparan los coeficientes de los diferentes parámetros en total, para obtener el factor econométrico se tiene que, según este método, las marinas mercantes más apropiadas a los requerimientos nacionales respectivos serían las de Uruguay, Ecuador y Argentina, que tienen factores econométricos superiores a 1.00, seguidas de Chile, Venezuela y Brasil.

Llama la atención que Uruguay y Ecuador figuren entre los que poseen flotas más adecuadas a sus necesidades, en circunstancias que sus tonelajes ocupan el 9° y 8° lugar, respectivamente, dentro de las marinas mercantes de la región.

Pero más interesante aún es destacar la insuficiencia relativa del potencial naviero latinoamericano, al compararlo con las marinas de las grandes potencias marítimas.

¹ Véase el artículo del autor: *Marinas Mercantes Latinoamericanas*, en *Revista de Marina* N° 1/82.

Cuadro N° 1

ECONOMETRIA DE LA MARINA MERCANTE SUDAMERICANA

Argentina	Unidad	Quántum	Factor
1. Marina mercante nacional al 1° enero 1982	'000 trb	2.069	—
2. Superficie territorial	'000 km ²	2.767	0.75
3. Población, a mediados de 1980	'000 hab	27.740	0.07
4. Volumen del comercio exterior por vía marítima, 1979	'000 t	36.156 ^a	0.06
5. Valor del comercio exterior, 1980	mill. US\$	17.843 ^b	0.12

^a Exportación (miles), 24.610 t; importación (miles), 11.546 t

^b Exportación (millones), US\$ 8.030 FOB; importación (millones), US\$ 9.813 CIF

Bolivia	Unidad	Quántum	Factor
1. Marina mercante nacional al 1° enero 1982	'000 trb	15	—
2. Superficie territorial	'000 km ²	1.099	0.01
3. Población, a mediados de 1980	'000 hab	5.570	0.00
4. Volumen del comercio exterior por vía marítima, 1979	'000 t	935 ^a	0.02
5. Valor del comercio exterior, 1980	mill. US\$	1.866 ^b	0.01

^a Exportación (miles), 343 t; importación (miles), 592 t

^b Exportación (millones), US\$ 1.033 FOB; importación (millones), US\$ 833 CIF

Brasil	Unidad	Quántum	Factor
1. Marina mercante nacional al 1° enero 1982	'000 trb	5.047	—
2. Superficie territorial	'000 km ²	8.512	0.59
3. Población, a mediados de 1980	'000 hab	118.667	0.04
4. Volumen del comercio exterior por vía marítima, 1979	'000 t	167.308 ^a	0.03
5. Valor del comercio exterior, 1980	mill. US\$	45.131 ^b	0.11

^a Exportación (miles), 99.441 t; importación (miles), 67.867 t

^b Exportación (millones), US\$ 20.131 FOB; importación (millones), US\$ 25.000 CIF

Chile	Unidad	Quántum	Factor
1. Marina mercante nacional al 1° enero 1982	'000 trb	513	—
2. Superficie territorial	'000 km ²	757	0.68
3. Población, a mediados de 1980	'000 hab	11.104	0.05
4. Volumen del comercio exterior por vía marítima, 1979	'000 t	15.957 ^a	0.03
5. Valor del comercio exterior, 1980	mill. US\$	10.538 ^b	0.05

^a Exportación (miles), 10.935 t; importación (miles), 5.022 t

^b Exportación (millones), US\$ 4.818 FOB; importación (millones), US\$ 5.720 CIF

Colombia	Unidad	Quántum	Factor
1. Marina mercante nacional al 1º enero 1982	'000 trb	307	—
2. Superficie territorial	'000 km ²	1.139	0.27
3. Población, a mediados de 1980	'000 hab	26.670	0.01
4. Volumen del comercio exterior por vía marítima, 1979	'000 t	9.733 ^a	0.03
5. Valor del comercio exterior, 1980	mill. US\$	8.755 ^b	0.04

^a Exportación (miles), 4.594 t; importación (miles), 5.139 t

^b Exportación (millones), US\$ 4.016 FOB; importación (millones), US\$ 4.739 CIF

Ecuador	Unidad	Quántum	Factor
1. Marina mercante nacional al 1º enero 1982	'000 trb	270	—
2. Superficie territorial	'000 km ²	284	0.95
3. Población, a mediados de 1980	'000 hab	8.357	0.03
4. Volumen del comercio exterior por vía marítima, 1979	'000 t	10.364 ^a	0.03
5. Valor del comercio exterior, 1980	mill. US\$	4.542 ^b	0.06

^a Exportación (miles), 8.411 t; importación (miles), 1.953 t

^b Exportación (millones), US\$ 2.294 FOB; importación (millones), US\$ 2.248 CIF

México	Unidad	Quántum	Factor
1. Marina mercante nacional al 1º enero 1982	'000 trb	949	—
2. Superficie territorial	'000 km ²	1.973	0.48
3. Población, a mediados de 1980	'000 hab	67.458	0.01
4. Volumen del comercio exterior por vía marítima, 1979	'000 t	48.843 ^a	0.02
5. Valor del comercio exterior, 1980	mill. US\$	31.126 ^b	0.03

^a Exportación (miles), 36.945 t; importación (miles), 11.898 t

^b Exportación (millones), US\$ 14.470 FOB; importación (millones), US\$ 16.656 CIF

Paraguay	Unidad	Quántum	Factor
1. Marina mercante nacional al 1º enero 1982	'000 trb	28	—
2. Superficie territorial	'000 km ²	407	0.07
3. Población, a mediados de 1980	'000 hab	3.062	0.01
4. Volumen del comercio exterior por vía fluvial y marítima, 1979	'000t	1.088 ^a	0.03
5. Valor del comercio exterior, 1980	mill. US\$	804 ^b	0.03

^a Exportación (miles), 382 t; importación (miles), 706 t

^b Exportación (millones), US\$ 310 FOB; importación (millones), US\$ 494 CIF

Perú	Unidad	Quántum	Factor
1. Marina mercante nacional al 1º enero 1982	'000 trb	700	—
2. Superficie territorial	'000 km ²	1.285	0.54
3. Población, a mediados de 1980	'000 hab	17.625	0.04
4. Volumen del comercio exterior por vía marítima, 1979	'000 t	15.274 ^a	0.05
5. Valor del comercio exterior, 1980	mill. US\$	5.577 ^b	0.13

^a Exportación (miles), 12.693 t; importación (miles), 2.581 t

^b Exportación (millones), US\$ 3.777 FOB; importación (millones), US\$ 1.800 CIF

Uruguay	Unidad	Quántum	Factor
1. Marina mercante nacional al 1º enero 1982	'000 trb	171	—
2. Superficie territorial	'000 km ²	176	0.97
3. Población, a mediados de 1980	'000 hab	2.924	0.06
4. Volumen del comercio exterior por vía marítima, 1979	'000 t	1.802 ^a	0.09
5. Valor del comercio exterior, 1980	mill. US\$	2.772 ^b	0.06

^a Exportación (miles), 308 t; importación (miles), 1.494 t

^b Exportación (millones), US\$ 1.059 FOB; importación (millones), US\$ 1.713 CIF

Venezuela	Unidad	Quántum	Factor
1. Marina mercante nacional al 1º enero 1982	'000 trb	653	—
2. Superficie territorial	'000 km ²	912	0.72
3. Población, a mediados de 1980	'000 hab	14.930	0.04
4. Volumen del comercio exterior por vía marítima, 1979	'000 t	137.112 ^a	0.00
5. Valor del comercio exterior, 1980	mill. US\$	26.603 ^b	0.02

^a Exportación (miles), 124.625 t; importación (miles), 12.487 t

^b Exportación (millones), US\$ 17.214 FOB; importación (millones), US\$ 9.389 CIF

Fuente:

1. Institute of Shipping Economics Bremen, *Shipping Statistics*, marzo 1982.
2. United Nations *Statistical Yearbook 1978*, New York, 1980.
3. Banco Mundial, *1981 World Bank Atlas*, Washington, D.C., 1982.
4. Tomás Sepúlveda Whittle, *Situación y perspectivas de la Marina Mercante de América Latina*, CEPAL, julio 1981.
5. United Nations, *Monthly Bulletin of Statistics*, octubre 1981.

Las grandes potencias marítimas

Para complementar este ejercicio se ha preparado el cuadro N° 2, que indica la situación relativa de los cuatro principales países marítimos: Grecia, Japón, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Noruega. Si bien, como es sabido, Liberia tiene bajo su

registro el mayor tonelaje del mundo –70.4 millones de trb al 1° de enero de 1982– no se ha considerado en este estudio por tratarse de una bandera de conveniencia o complacencia (o *pabellón de registro abierto*, como ha dado en llamarse eufemísticamente en el último tiempo a los buques que antes eran conocidos como del PANLIBHON o de bandera sombra).

Cuadro N° 2

ECONOMETRIA DE LAS PRINCIPALES MARINAS MERCANTES

Grecia	Unidad	Quántum	Factor
1. Marina mercante nacional al 1° enero 1982	'000 trb	39.679	—
2. Superficie territorial	'000 km ²	132	300.60
3. Población, a mediados de 1980	'000 hab	9.329	4.25
4. Volumen del comercio exterior por vía marítima, 1979	'000 t	53.741 ^a	0.66
5. Valor del comercio exterior, 1980	mill. US\$	15.674 ^b	2.53

^a Exportación (miles), 19.139 t; importación (miles), 34.602 t

^b Exportación (millones), US\$ 5.143 FOB; importación (millones), US\$ 10.531 CIF

Japón	Unidad	Quántum	Factor
1. Marina mercante nacional al 1° enero 1982	'000 trb	38.830	—
2. Superficie territorial	'000 km ²	377	103.00
3. Población, a mediados de 1980	'000 hab	116.551	0.33
4. Volumen del comercio exterior por vía marítima, 1979	'000 t	691.087 ^a	0.06
5. Valor del comercio exterior, 1980	mill. US\$	269.768 ^b	0.14

^a Exportación (miles), 82.639 t; importación (miles), 608.448 t

^b Exportación (millones), US\$ 129.248 FOB; importación (millones), US\$ 140.520 CIF

Reino Unido	Unidad	Quántum	Factor
1. Marina mercante nacional al 1° enero 1982	'000 trb	22.879	—
2. Superficie territorial	'000 km ²	244	93.77
3. Población, a mediados de 1980	'000 hab	55.586	0.41
4. Volumen del comercio exterior por vía marítima, 1979	'000 t	264.610 ^a	0.09
5. Valor del comercio exterior, 1980	mill. US\$	235.445 ^b	0.10

^a Exportación (miles), 107.536 t; importación (miles), 157.074 t

^b Exportación (millones), US\$ 115.350 FOB; importación (millones), US\$ 120.095 CIF

Noruega	Unidad	Quántum	Factor
1. Marina mercante nacional al 1º enero 1982	'000 trb	20.841	—
2. Superficie territorial	'000 km ²	386	53.99
3. Población, a mediados de 1980	'000 hab	4.079	5.11
4. Volumen del comercio exterior por vía marítima, 1979	'000 t	62.044 ^a	0.35
5. Valor del comercio exterior, 1980	mill. US\$	35.431 ^b	0.59

^a Exportación (miles), 39.490 t; importación (miles), 22.554 t

^b Exportación (millones), US\$ 18.474 FOB; importación (millones), US\$ 16.957 CIF

Fuente:

1. Institute of Shipping Economics Bremen, *Shipping Statistics*, marzo 1982
2. United Nations, *Statistical Yearbook 1978*, New York, 1980.
3. Banco Mundial, *1981 World Bank Atlas*, Washington, D.C., 1982.
4. United Nations, *Monthly Bulletin of Statistics*, mayo 1981.
5. United Nations, *Monthly Bulletin of Statistics*, octubre 1981.

Según puede observarse en el citado cuadro, Grecia – que recién desplazó al Japón del primer lugar entre las flotas nacionales *bona fide* del mundo – tiene hoy casi cuatro veces el tonelaje de toda la marina mercante latinoamericana (39.7 millones de trb contra 10.7 millones), a pesar de que su superficie territorial es menor que la de cualquier país de ALADI. De ahí que el factor por este solo concepto sea de 300.60 y que ocupe, econométricamente hablando, también la posición más destacada.

Por su parte, Japón – cuya superficie territorial es la mitad de la de Chile – posee 38.8 millones de trb, en tanto que el Reino Unido, que tiene un área aún menor, cuenta con 22.9 millones de toneladas de registro bruto, y Noruega, con 386 mil kilómetros cuadrados, es dueña de 20.8 millones de trb.

En cuanto a población, difieren considerablemente las cuatro potencias marítimas, pues mientras Grecia tiene solamente 9.3 millones de habitantes, Japón se eleva a los 116.6 millones, el Reino Unido cuenta con 55.6 millones y Noruega apenas llega a los 4.1 millones.

Igual situación se presenta en lo que se refiere a volumen del tráfico marítimo de su propia carga de intercambio, que, en números redondos, llega a 54 millones de toneladas métricas en Grecia, sube a 691 millones en Japón, alcanza a 265 millones en el Reino Unido y es de 62 millones en Noruega. Lógicamente, el valor del comercio exterior de dichos países sigue un curso paralelo al de su volumen, con 15.7 mil millones de dólares en el caso de Grecia, 270 mil millones en el de Japón, 235 mil millones en el del Reino Unido y 35 mil millones de dólares en el de Noruega.

Parámetros y coeficientes comparativos

El cuadro N° 3 muestra el sumario de los parámetros y coeficientes entre las marinas mercantes latinoamericanas y las flotas de los cuatro principales países marítimos.

Como puede apreciarse a simple vista, existe una abismante diferencia entre las flotas mencionadas. Es impresionante comparar los respectivos coeficientes entre esas grandes naciones y nuestros países, aun los mejor colocados desde el punto de vista econométrico.

Cuadro N° 3

ECONOMETRIA DE LAS MARINAS MERCANTES,
SUMARIO DE PARAMETROS Y COEFICIENTES

PAISES	trb ('000)	N° ord. trb	Super- ficie	Pobla- ción	Volumen comercio marítimo	Valor comercio exterior	Factor econo- métrico	N° ord. econo- métrico
AMERICA LATINA								
Argentina	2.069	2	0.75	0.07	0.06	0.12	1.00	3
Bolivia	15	11	0.01	0.00	0.02	0.01	0.04	11
Brasil	5.047	1	0.59	0.04	0.03	0.11	0.77	6
Chile	513	6	0.68	0.05	0.03	0.05	0.81	4
Colombia	307	7	0.27	0.01	0.03	0.04	0.35	9
Ecuador	270	8	0.95	0.03	0.03	0.06	1.07	2
México	949	3	0.48	0.01	0.02	0.03	0.54	8
Paraguay	28	10	0.07	0.01	0.03	0.03	0.12	10
Perú	700	4	0.54	0.04	0.05	0.13	0.76	7
Uruguay	171	9	0.97	0.06	0.09	0.06	1.18	1
Venezuela	653	5	0.72	0.04	0.00	0.02	0.78	5
TOTAL A. LATINA	10.722	—	0.55	0.03	0.03	0.06	0.68	—
PRINCIPALES PAISES MARITIMOS								
Grecia	39.679	1	300.60	4.25	0.66	2.53	307.64	1
Japón	38.830	2	103.00	0.33	0.06	0.14	103.53	2
Reino Unido	22.879	3	93.77	0.41	0.09	0.10	94.37	3
Noruega	20.841	4	53.99	5.11	0.35	0.59	60.04	4
TOTAL PRINC. PAISES MARIT.	122.229	—	137.84	2.52	0.29	0.84	141.39	—

Fuente: Preparado en base a los cuadros 1 y 2.

Así, mientras el coeficiente entre trb y superficie alcanza en Grecia a 300.60, en Uruguay es de 0.97; mientras en Noruega el factor poblacional es de 5.11, en Argentina representa apenas 0.07; y en tanto la relación entre trb y volumen del comercio marítimo llega a 0.66 en Grecia y la proporción con respecto al valor de las importaciones y exportaciones es de 2.53 en el mismo país, los coeficientes máximos respectivos en América Latina equivalen a 0.09 en Uruguay y a 0.13 en el Perú.

En suma, el factor econométrico mayor en nuestro continente corresponde a Uruguay y es de 1.18, seguido de Ecuador con 1.07 y de Argentina con 1.00. En cambio, el de Grecia es de 307.64, el de Japón de 103.53, el del Reino Unido de 94.37 y el de Noruega de 60.04.

Finalmente, cabe destacar que mientras el comercio exterior transportado por mar de los países latinoamericanos equivale al 41.5% del volumen de las cuatro potencias marítimas (445 millones de toneladas métricas frente a 1.071 millones), su tonelaje de registro bruto apenas llega al 8.8% (10.722.000 trb frente a 122.229.000).

Si tomamos las cifras globales de la flota mundial, es dable advertir que el conjunto de ellas asciende, al 1° de enero de 1982, a 388.168.313 trb, de modo que las marinas mercantes latinoamericanas poseen solamente un 2.8% del total mundial. A mayor abundamiento, vale la pena consignar que en 1979 el movimiento total de mercaderías por vía marítima alcanzó la cifra record de 3.755 millones de toneladas métricas, de las

cuales correspondió a los países de ALADI el 11.8%.

Un amplio campo para la expansión

Otro factor interesante que considerar es el que se refiere a la participación de las flotas nacionales en el transporte del comercio exterior de su respectivo país.

Como se explicó en detalle en el citado artículo de la *Revista de Marina* 1/82, aunque todos los países de la ALADI han adoptado medidas legales para reservar una cuota sustancial de las cargas de intercambio para sus propias naves, en 1979 –últimas cifras disponibles– la participación de los armadores de la región representó apenas el 10.4% en barcos propios y el 14.3% en buques arrendados, dejando en manos de navieras extrazonales el 75.3% del tonelaje transportado y el 70.5% de los fletes devengados. Esto es, 335 millones de toneladas y más de 7.200 millones de dólares fue la sangría a la economía regional por ese concepto, la que debe haber aumentado considerablemente en 1982.

En suma, las cifras presentadas muestran que hay un amplio campo para la expansión de las flotas mercantes latinoamericanas. La adopción por la UNCTAD, en 1974, del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, que consagró el principio de la distribución de la carga en base al 40-40-20, reconoce tácitamente el derecho de estos países a aumentar su participación en el transporte de su carga de intercambio. Los mismos guarismos revelan la desproporción existente entre la capacidad de transporte marítimo y las condiciones geoeconómicas de algunos países.

Del análisis detenido de este ejercicio podría hacerse una serie de otras consideraciones interesantes, si se dispusiera del tiempo necesario. En todo caso, parece útil determinar con mayores antecedentes lo que podría entenderse a cabalidad por una marina mer-

cante "adecuada a las necesidades del país".

Queda lanzado el desafío a los interesados en el estudio de la problemática naviera de América Latina, a fin de que sigan ahondando en este tema que ofrece muchas y muy sugestivas ramificaciones.

