

# MARINAS MERCANTES LATINOAMERICANAS

Tomás Sepúlveda Whittle  
Capitán de Fragata (R)

## Introducción



Según el Diccionario de la Real Academia Española, "marina mercante es el conjunto de buques de una nación que se emplean en el comercio".

Como la mayoría de las definiciones, ésta es incompleta e imperfecta. Porque una marina mercante no sólo se compone de buques, sino también de oficiales y tripulantes, de organización comercial, de dominio del negocio naviero. Aún más, la marina mercante es un instrumento básico para el desarrollo y la independencia económica de los pueblos, herramienta indispensable y eficaz al servicio del comercio, de la industria, de la producción y del consumidor, actividad generadora de ingresos nacionales y de valiosas divisas, factor de empleos directos e indirectos por el personal que ocupa en sus propias operaciones y en las conexas (reparaciones, avituallamiento, construcción naval), contribuyente importante del erario nacional, cliente significativo de gran número de proveedores para la ope-

ración, mantenimiento y conservación de las naves, y además de poderoso auxiliar de la defensa nacional en caso de un conflicto, creadora de riqueza colectiva cuyo aporte a la economía del país va mucho más allá de las entradas que produce por concepto de fletes.

## Importancia de la marina mercante

El globo terráqueo, como es sabido, está compuesto en sus siete décimas partes por agua: de los 510 millones de kilómetros cuadrados a que alcanza la superficie de la tierra, 361 millones corresponden al área ocupada por los océanos y los mares. No es raro, pues, que la vía marítima sea mayoritaria en el comercio internacional y que a través de ella se mueva cada día más y más carga.

Así, el volumen mundial de las mercaderías transportadas por mar, que en 1950 fue de 550 millones de toneladas métricas, subió a 2.605 millones en 1970 y a 3.778 millones de toneladas en 1979 (últimas cifras disponibles)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> *Monthly Bulletin of Statistics*, United Nations, marzo de 1981.

Pero la importancia del transporte marítimo se mide no sólo por el volumen de las mercaderías movilizadas, sino también por el monto de los fletes devengados por los buques mercantes y por su contribución a la balanza de pagos de la respectiva nación.

Por lo demás, la existencia de una marina mercante propia significa la posibilidad de comerciar en cualquier momento en los mercados internacionales. Durante la Segunda Guerra Mundial todos los países latinoamericanos soportaron graves dificultades para exportar e importar, porque las naves que atendían sus servicios se alejaron de estas costas para cubrir las necesidades de sus propias banderas o simplemente en busca de fletes más remunerativos.

Como *la necesidad crea el órgano*, a raíz de dichas dificultades se despertó el interés de los gobiernos de la región por contar con marinas mercantes propias, tanto para poder disponer de transporte marítimo adecuado en caso de una nueva conflagración internacional cuanto para ahorrar en el pago de cuantiosas divisas a barcos extranjeros.

Así, desde la firma del Tratado de Montevideo, que creó la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (*ALALC*) en 1960, la totalidad de los Estados que forman parte de la actual Asociación Latinoamericana de Integración (*ALADI*) han adoptado medidas de fomento de la actividad naviera, en general, y la reserva de una cuota substancial de la carga de importación y exportación para la bandera nacional, en particular.

Esta política naviera tuvo su primera expresión legal en nuestro continente con la dictación en Chile, en 1956, de la ley 12 041, de Fomento de la Marina Mercante Nacional. La siguieron, en orden cronológico: Perú, en 1961; Colombia, en 1966; Bolivia, en 1968; Argentina y Brasil, en 1969; Ecuador, en 1970;

Paraguay, en 1971; Uruguay y Venezuela, en 1978, y México, en 1980. Fuera de los países de la antigua *ALALC* han dictado disposiciones de reserva de cargas, Guatemala, en 1971, Nicaragua, en 1972, y Costa Rica y República Dominicana, en 1975.

Aunque parezca innecesario, conviene decir que desde los remotos tiempos de la talasocracia cretense, en todas las épocas los gobiernos de las naciones marítimas han ayudado, en una u otra forma, a sus marinas mercantes. Es famosa la Ley de Navegación (*Navigation Act*) dictada en 1651 por Oliverio Cromwell, que se mantuvo vigente por dos siglos y dio a Inglaterra la primacía en el comercio marítimo mundial. Pero, cosa menos sabida, la Ley de Navegación del Lord Protector de Inglaterra tuvo un notable precedente en el mundo hispánico: corría el Año del Señor de 1397 cuando don Enrique III, el Doliente, rey de Castilla y de León, otorgaba a Bilbao el privilegio de que todas las importaciones habían de realizarse "en naos del país". Más tarde, poco después de esa magnífica hazaña llamada el Descubrimiento de América, las Leyes de Indias establecían la exclusividad del comercio marítimo con el Nuevo Mundo para las naves hispanas.

Ya en 1789 Estados Unidos concedía por ley rebajas del impuesto de tonelaje a favor de sus buques, y desde entonces ha protegido su pabellón en el mar a través de subvenciones postales, préstamos a bajo interés para la construcción de naves y subsidios a la construcción, adquisición y operación de barcos para servir las rutas consideradas esenciales. Cabe recordar que la Ley de Marina Mercante, de 1936, estableció en su declaración de política naviera: "Es necesario para la defensa nacional y el desarrollo de su comercio exterior que Estados Unidos posea una marina mercante: a) capaz de transportar su comercio marítimo interno y una cuota substancial del comercio marítimo exterior de importación y exportación de Estados Unidos, y de proveer servicios marítimos en todas las

rutas esenciales para mantener el flujo de dicho comercio marítimo exterior e interior en todo tiempo; b) capaz de servir como auxiliar naval y militar en tiempo de guerra o durante una emergencia nacional; c) de propiedad de y operada por ciudadanos americanos, bajo la bandera de Estados Unidos, en lo posible, y d) compuesta de los barcos mejor equipados, más seguros y más adecuados, construidos en Estados Unidos y tripulados por personal americano bien adiestrado y eficiente”.

Por lo demás, en los principales países marítimos están en vigencia diversas ayudas gubernamentales a sus marinas mercantes, que van desde subvenciones a la construcción naval y/o subsidios operacionales y beneficios tributarios hasta préstamos a largo plazo y bajo interés.

### La situación en América Latina

Las tres fuentes básicas de información en materia de estadísticas de marina mercante –Lloyd's Register of Shipping, de Londres, Institute of Shipping Economics, de Bremen, e Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (*IEMMI*), de Buenos Aires– difieren entre sí, tanto en lo que respecta al tonelaje mínimo considerado como al tipo de buques incluidos en sus cuadros. El Lloyd's se refiere a todos los buques a flote –excepto los barcos de guerra– de 100 ó más trb, incluyendo barcos pesqueros, naves de investigación oceanográfica, rompehielos, remolcadores y otros barcos no dedicados al transporte de carga o pasajeros. Las informaciones del Bremen Institute comprenden los buques mercantes propiamente tales (es decir, excluyéndose en los pesqueros, remolcadores y naves auxiliares) de 300 ó más trb. Por su parte, el *IEMMI* procesa y divulga estadísticas relacionadas con las naves mercantes específica-

mente tales, de 1000 ó más toneladas de registro bruto.

En el Cuadro 1, América Latina: Marinas mercantes según tonelaje de registro bruto, se indica el elenco de buques de cada uno de los países de la región, de acuerdo a las estadísticas del Lloyd's, del Bremen Institute y del *IEMMI*.

Se advierte que al hacer referencia a las marinas mercantes latinoamericanas no se incluye aquí las de Panamá ni Honduras, por tratarse de países de pabellón de conveniencia o bandera de registro abierto, es decir, que prestan su matrícula a armadores extranjeros sin mayor exigencia que el pago de un impuesto por tonelada de registro y sin control sobre el cumplimiento de la legislación laboral internacional ni sobre la seguridad de la vida en el mar.

Como es dable apreciar en el citado Cuadro 1, el tonelaje de registro bruto de las marinas mercantes de América Latina alcanzaba, al 1º de julio de 1980 (fecha de las estadísticas anuales del Lloyd's) a 12 millones 54 mil toneladas, según dicha corporación, mientras que al 1º de enero de 1981 era de 10 millones 723 mil, según el Institute of Shipping Economics, y de 10 millones 536 mil, según *IEMMI*. Las diferencias corresponden al tamaño mínimo y al tipo de buques considerados en las respectivas estadísticas.

El total mundial de las flotas, de acuerdo a las diferentes fuentes de información, a las fechas señaladas, era de 419.9 millones de trb según el Lloyd's, de 384 millones según el Instituto de Bremen y de 416.2 millones según el *IEMMI*. La proporción de las flotas regionales en relación a la flota mundial equivalía, en las fechas citadas y según las fuentes concernidas, al 2.87%, al 2.79% y al 2.53%, respectivamente.

Cuadro 1

**AMERICA LATINA: MARINAS MERCANTES SEGUN TONELAJE  
DE REGISTRO BRUTO<sup>a</sup>**

Bandera	Según Lloyd's <sup>b</sup>		Según Inst. de Bremen <sup>c</sup>		Según IEMMI <sup>d</sup>	
	Unid.	trb	Unid.	trb	Unid.	trb
ARGENTINA	537	2.546.305	219	2.195.865	174	1.868.114
BOLIVIA	2	15.130	2	15.129	2	15.129
BRASIL	607	4.533.633	382	4.458.727	298	4.590.311
CHILE	172	614.425	62	544.634	46	562.793
COLOMBIA	69	283.457	48	285.635	34	263.264
COSTA RICA	26	20.333	13	11.187	2	3.194
CUBA	405	881.260	103	714.263	88	680.805
REP. DOMINICANA	31	37.659	22	38.635	9	30.775
ECUADOR	86	275.142	32	210.678	34	235.970
GUATEMALA	6	13.626	4	13.376	5	17.722
MEXICO	361	1.006.417	75	758.033	71	862.524
NICARAGUA	17	15.726	4	14.547	1	9.650
PARAGUAY	27	23.019	25	22.404	19	24.778
PERU	698	740.510	70	607.575	59	621.920
URUGUAY	72	198.478	26	181.667	17	172.444
VENEZUELA	225	848.540	94	650.846	59	576.810
TOTAL A. LATINA	3.341	12.053.660	1.181	10.723.201	918	10.536.203
TOTAL MUNDIAL	73.832	419.910.651	33.867	384.005.111	—	416.243.000
% trb América Latina sobre total mundial:		2.87%	2.79%		2.53%	

a No incluye buques de Panamá ni Honduras, por ser banderas de complacencia.

b Buques de 100 ó más trb, al 1º de julio de 1980.

c Buques de 300 ó más trb, al 1º de enero de 1981.

d Buques de 1.000 ó más trb, al 1º de enero de 1981.

**Fuente:** *Lloyd's Statistical Tables*, Lloyd's Register of Shipping, Londres, 1980; *Shipping Statistics*, Institute of Shipping Economics, Bremen, marzo 1981; Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMMI), Buenos Aires, 1981.

## Cuadro 2

AMERICA LATINA: MARINAS MERCANTES SEGUN CAPACIDAD DE CARGA,  
AL 1º DE ENERO DE 1981<sup>a</sup>

Países	Capacidad de carga (miles m3)				TEU	Pasaj.	Trip.	Edad prom. (años)
	Seca	Frig.	Líquida	Total				
ARGENTINA	2.093	108	1.358	3.559	8.003	3.525	6.036	13.6
BOLIVIA	30	3	0	33	274	2	83	19.9
BRASIL	3.524	134	6.151	9.809	14.179	3.224	8.936	6.7
CHILE	633	71	492	1.196	2.220	97	1.411	10.6
COLOMBIA	406	64	74	544	2.286	16	1.251	12.4
COSTA RICA	0	0	0	0	444	0	30	2.5
CUBA	1.027	117	141	1.285	4.896	4.135	3.483	10.1
REP.DOMINICANA	45	0	0	45	1.184	0	152	12.9
ECUADOR	199	103	137	439	1.741	211	1.168	10.4
GUATEMALA	37	0	0	37	0	0	129	19.6
MEXICO	333	4	1.269	1.606	1.218	3.723	2.447	9.5
NICARAGUA	19	1	0	20	0	0	38	7.0
PARAGUAY	37	1	5	43	0	648	366	17.5
PERU	794	15	520	1.329	672	177	1.830	13.6
URUGUAY	138	21	213	373	60	786	515	14.2
VENEZUELA	516	34	515	1.066	2.648	11.706	2.002	10.7
TOTAL A. LATINA	9.831	676	10.875	21.384	39.825	28.250	29.877	9.6

<sup>a</sup> Buques de 1.000 ó más trb.

**Fuente:** *Latin American Shipping/La Marina Mercante Iberoamericana IEMMI*, 1981. *A Seatrade Guide*, Colchester, 1981.

Como puede observarse en el Cuadro 2, Marinas mercantes según capacidad de carga, las posibilidades de acarrear carga seca y líquida están casi compensadas, con 9.8 mi-

llones y 10.8 millones de metros cúbicos, respectivamente, mientras que la capacidad para transportar productos frigoríficos alcanza apenas a 676 mil metros cúbicos.

El transporte de contenedores ha adquirido gran importancia en la región durante los últimos diez años, en que casi todas las flotas han incorporado este nuevo elemento de porte en forma masiva –principalmente, las de Brasil, Argentina y Cuba– con una capacidad actual de 39.825 TEU (1.6 millones de metros cúbicos)<sup>2</sup>.

La cabida para el transporte de pasajeros, que también se muestra en el Cuadro 2, varía considerablemente entre los diferentes países de la región. Por ejemplo, existen servicios de pasajeros en gran escala en Venezuela, que mantiene intenso tráfico de cabotaje fluvial y lacustre, y en Brasil, cuyo movimiento fluvial es importante. En cambio, en Chile y Perú el cabotaje de pasajeros ha desaparecido. Cuba es el único país latinoamericano que posee un buque de pasajeros en tráfico de ultramar.

El citado cuadro indica, además, el número de tripulantes que compone las dotaciones de las naves mercantes, el que llega a 29.877 en total. Si se le agrega a esta cifra un tercio por concepto de personal de relevo, se tiene que las tripulaciones (oficiales y gente de mar) alcanzan a 40 mil personas.

La edad promedio, que es de 9.6 años, fluctúa entre dos años y medio para Costa Rica y 19.9 años para Bolivia, siendo interesante destacar que la flota más importante, Brasil, es una de las más jóvenes, con apenas 6.7 años de antigüedad, mientras la de Chile, con 10.6 años, está levemente por encima del promedio regional.

El Cuadro 3, Marinas mercantes según tráfico, el 1º de enero de 1981, indica las unidades, el tonelaje de registro bruto y el de porte bruto (dwt) que cada país latinoamericano destina a los servicios de ultramar, de cabotaje y fluviales y lacustres, y el total de dichas cifras parciales.

En total, los efectivos a flote suman 918 naves de 1000 ó más trb, con 10.5 millones de trb y 16.6 millones de tpb, de los cuales se dedica al comercio exterior el 77% y el 23%; al tráfico costero el 21% y el 79%, y al fluvial y lacustre el 2% y el 2%, del trb y tpb, respectivamente.

También en este aspecto, naturalmente, la situación es diferente en cada país: Bolivia, Costa Rica, República Dominicana, Guatemala y Nicaragua atienden solamente tráfico de ultramar con sus pequeñas flotas, en tanto que Colombia lo hace en 95% de su trb, Uruguay en 93%, Ecuador y México en 90%, Chile y Cuba en 87%, y Brasil y Perú en 80%. Por debajo del promedio regional quedan Argentina con 59%, Venezuela con 45% y Paraguay con 37%. En el tráfico costero destacan Venezuela con 55% de su trb, Argentina con 34% y Brasil con 19%, mientras que el fluvial y lacustre es atendido por el 63% de la flota del Paraguay y por el 7% de la argentina.

El Cuadro 4, Composición de la marina mercante por tráfico y tipo de buques al 1º de enero de 1981, revela la estructura de las flotas en conjunto según unidades, tonelajes de registro bruto y porte bruto, número de TEU, edad promedio y porcentaje de cada tipo de naves, desglosado por tráfico que atienden.

Se confirma en esta estadística de conjunto la extraordinaria proporción dedicada al tráfico de ultramar –ya señalada en el Cuadro 3, por países– que llega al 77% del tonelaje de registro bruto. En 1970 las naves que hacían servicio al exterior representaban sólo el 50.5% del trb total (2.1 millones en 4.2 millones de trb) mientras los buques que atendían tráfico costero formaban el 45.2% y en 1981 apenas llegan al 21%. Por su parte, los barcos fluviales y lacustres, que en 1970 equivalían al 4.3% del trb total, representan ahora solamente el 2%.

<sup>2</sup> TEU: Transport Equivalent Unit, unidad de transporte equivalente a un contenedor de 20 Pies (20' x 20' x 8')

## Cuadro 3

## AMERICA LATINA: MARINAS MERCANTES SEGUN TRAFICOS, AL 1° DE ENERO DE 1981

PAISES	ULTRAMAR			COSTEROS			FLUV. Y LACUSTRE			TOTAL		
	Nº	TRB	TPB	Nº	TRB	TPB	Nº	TRB	TPB	Nº	TRB	TPB
ARGENTINA	92	1.106.749	1.686.308	46	624.150	1.002.935	36	137.215	186.198	174	1.868.114	2.875.441
BOLIVIA	2	15.129	18.934	—	—	—	—	—	—	2	15.129	18.934
BRASIL	147	3.681.879	6.372.876	121	863.144	1.289.038	30	45.288	67.613	298	4.690.311	7.729.527
CHILE	33	487.371	803.782	13	75.422	114.641	—	—	—	46	562.793	918.423
COLOMBIA	27	249.351	324.535	7	13.913	14.615	—	—	—	34	263.264	339.150
COSTA RICA	2	3.194	5.438	—	—	—	—	—	—	2	3.194	5.438
CUBA	68	592.304	805.899	20	88.501	119.293	—	—	—	88	680.805	925.192
REP. DOMINICANA	9	30.775	50.043	—	—	—	—	—	—	9	70.775	50.043
ECUADOR	24	211.990	283.654	10	23.980	28.768	—	—	—	34	235.978	312.422
GUATEMALA	5	17.722	26.938	—	—	—	—	—	—	5	17.722	26.938
MEXICO	49	776.328	1.177.131	22	86.196	87.529	—	—	—	71	862.524	1.264.660
NICARAGUA	1	9.650	13.407	—	—	—	—	—	—	1	9.650	13.407
PARAGUAY	5	9.065	13.743	—	—	—	14	15.713	13.211	19	24.778	26.954
PERU	42	499.683	808.991	10	111.282	168.782	7	10.955	19.630	59	621.920	997.403
URUGUAY	11	160.027	265.306	4	8.668	11.605	2	3.749	4.087	17	172.444	280.998
VENEZUELA	30	257.867	372.137	29	318.943	437.496	—	—	—	59	576.810	809.633
<b>TOTAL A. LATINA</b>	547	8.109.084	13.029.122	282	2.214.199	3.274.702	89	212.920	290.739	918	10.676.211	16.594.563
% por trafico		77%	78.5%		21%	19.7%		2%	1.8%		106%	100%

Fuente: Preparado en base a las informaciones por paises, de *Latin American Shipping/La Marina Mercante Iberoamericana, IEMMI, 1981*.  
A *Seatrade Guide, Colchester, 1981*.

## Cuadro 4

## AMERICA LATINA: COMPOSICION DE LA MARINA MERCANTE POR TRAFICOS Y TIPO DE BUQUES, AL 1° DE ENERO E 1981

Tráfico y tipo de buques	Unid.	TRB	TPB	TEU	Edad prom.	% s/ TRB
<b>TOTAL A. LATINA</b>	<b>918</b>	<b>10.676.211</b>	<b>16.594.563</b>	<b>39.825</b>	<b>9.6</b>	<b>100.0</b>
<b>ULTRAMAR</b>	<b>547</b>	<b>8.109.084</b>	<b>13.029.122</b>	<b>36.332</b>	<b>8.4</b>	<b>77.0</b>
Carguero común	207	1.585.779	2.148.080	7.736	13.7	15.1
Carguero rápido	59	639.102	770.150	11.877	9.5	6.1
Carguero polival.	80	820.101	1.265.387	10.628	4.5	7.8
Cementero	1	5.309	10.552	0	12.0	0.0
Frigorífico	38	224.260	251.045	289	9.7	2.1
Ganadero	1	2.333	3.232	0	22.0	0.0
Granelero	75	1.507.496	2.531.503	3.092	9.1	14.3
Miner/Petrol.	19	1.326.377	2.431.541	0	5.8	12.6
Pasajeros	1	14.182	7.542	0	24.0	0.1
Porta-contened.	7	11.550	21.334	1.562	2.0	0.1
Ro-Ro	5	11.583	19.831	1.168	7.2	0.1
Tanque prod. varios	22	283.574	459.416	0	11.7	2.7
Tanque petroq.	5	48.886	85.220	0	6.4	0.5
Petrolero	9	254.216	422.608	0	9.3	2.4
Petrol. gigante	12	1.210.560	2.404.585	0	5.1	11.5
Gasero	6	163.776	201.096	0	2.3	1.6
<b>COSTEROS</b>	<b>282</b>	<b>2.214.199</b>	<b>3.274.702</b>	<b>3.303</b>	<b>13.9</b>	<b>21.0</b>
Carguero común	80	323.588	451.825	2.180	21.3	3.1
Cementero	7	24.867	33.224	0	5.7	0.2
Granelero	21	158.604	233.485	0	9.2	1.5
Salinero	5	11.234	10.858	0	10.6	0.1
Pasajeros	5	12.001	5.179	0	18.5	0.1
Ro-Ro	4	17.733	18.044	1.123	4.8	0.2
Transbordador	27	88.034	19.314	0	10.8	0.8
Tanque prod. varios	56	483.386	757.524	0	10.7	4.6
Tanque petroq.	9	57.431	89.991	0	4.3	0.5
Petrolero	49	949.260	1.535.944	0	14.9	9.1
Gasero	7	51.170	35.000	0	15.8	0.3
Barcaza sin prop.	12	51.891	84.314	0	11.5	0.5
<b>FLUVIALES Y LACUSTRES</b>	<b>89</b>	<b>212.920</b>	<b>290.739</b>	<b>190</b>	<b>23.5</b>	<b>2.0</b>
Carguero común	16	20.613	26.060	0	16.9	0.2
Frigorífico	1	1.264	660	0	21.0	0.0
Ganadero	1	1.156	744	0	21.0	0.0
Granelero	4	32.631	47.866	0	17.3	0.3
Pasajeros	9	19.485	6.137	0	24.1	0.2
Transbordador	6	9.418	6.366	0	27.3	0.1
Ro-Ro	1	2.980	2.200	190	16.0	0.0
Tanque prod. varios	33	71.687	105.354	0	28.0	0.7
Petrolero	3	30.629	48.697	0	32.7	0.3
Gasero	1	1.027	790	0	11.0	0.0
Barcaza sin prop.	14	22.030	45.865	0	12.8	0.2

Fuente: Preparado en base a las informaciones por países, de *Latin American Shipping/ La Marina Mercante Iberoamericana, IEMMI*, 1981. *A Seatrade Guide*, Colchester, 1981.



En esta situación ha influido tanto el mayor interés de los países de la región en participar en el transporte de su comercio exterior como el deterioro del tráfico costero. En cuanto a la decadencia del cabotaje, se debe en parte al auge del transporte automotor —derivado de la construcción de nuevas carreteras—, al exceso de papeleo y tramitaciones en el transporte marítimo y quizás, principalmente, al aumento insostenible en los costos de las faenas portuarias.

En lo que respecta al tipo de buques, los cargueros comunes, los cargueros rápidos y los polivalentes ocupan en conjunto el lugar de predominio, con 32.3% del total del tonelaje de registro bruto, seguidos de los petroleros (incluidos los petroleros gigantes, Very Large Crude Carriers o VLCC) con 23.3%, de los graneleros con 17.1% y de los mineralero-petroleros con 12.6%, en tanto que los buques-tanque para productos limpios ocupan el quinto lugar con 8% y los demás tipos representan porcentajes menores del dos por ciento del total.

En el Cuadro 5, América Latina: Evolución de las marinas mercantes, 1970/1981, se puede observar cómo se ha ido desarrollando cada una de las flotas en el período indicado, por unidades, tonelaje de registro bruto, porcentaje de propiedad estatal, edad promedio y tanto por ciento del tonelaje de América Latina.

Como es dable apreciar, el comportamiento ha sido muy disímil en cuanto a la variación del tonelaje experimentada por cada país. El término medio de aumento en el período fue de 151%, y mientras Brasil, Ecuador, Guatemala, México y República Dominicana estuvieron por encima de ese cociente, Argentina, Chile, Colombia, Cuba, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela incrementaron sus efectivos en menor proporción, y Nicaragua los disminuyó. Bolivia y Costa Rica, que no poseían naves de más de 1.000 trb en 1970, cuentan con ellas en 1981. Proporcionalmente, la flota ecuatoriana experimentó el mayor crecimiento, con 490%, seguida por la domini-

cana con 417%, la guatemalteca con 350% y la brasileña con 279%. En términos reales, Brasil incrementó su tonelaje en 3.4 millones de trb, Argentina en 876 mil y México en 544 mil, y en cuanto a posición relativa merece mencionarse el caso del Brasil, que pasó del 28.8% al 43.6% del total de América Latina durante el período.

En lo que atañe al orden de importancia dentro de la región, Brasil se mantiene lejos en primer lugar, seguido por Argentina con 17.7% y por México con 8.2%. Esto es, los tres grandes —que contaban en 1970 con el 62.4% del trb— poseen en conjunto el 69.5% del tonelaje total de América Latina. Chile conserva el séptimo lugar, pero ha disminuido su relación porcentual del 6.5% al 5.3%.

La participación estatal en la propiedad de las flotas, que en 1970 era del 56%, se eleva en 1981 al 66%. Por cierto que tal porcentaje varía grandemente: mientras las naves de Bolivia y Cuba pertenecen en 100% al sector gubernamental, Costa Rica, Guatemala, Nicaragua y República Dominicana tienen solamente barcos de propiedad privada, si bien sus marinas mercantes se cuentan entre las más pequeñas de la región. En esencia, los países de la ALADI —con excepción de Argentina, Chile, Colombia y Perú— poseen flotas mayoritariamente estatales: Brasil con 74% del trb, Ecuador con 59%, México con 79%, Paraguay con 63%, Uruguay con 54% y Venezuela con 80%. La proporción del tonelaje de registro bruto perteneciente a empresas del Estado es de 49% en Argentina, de 42% en Chile, del 4% en Colombia y del 47% en Perú.

Estos altos porcentajes y el hecho que las naves de propiedad estatal tengan la mitad de la edad que los barcos privados, prueba el interés que los gobiernos de América Latina asignan a su poderío naviero. Otro signo evidente de dicha preocupación gubernamental es el hecho que ocho de las diez empresas navieras más grandes de la región pertenecen al Estado: Petrobras, de Brasil; Pemex, de México; Mambisa, de Cuba; Elma, de Argentina; Docenave y Lloyd Brasileiro, de Brasil;

**Cuadro 5**  
**AMERICA LATINA: EVOLUCION DE LAS MARINAS MERCANTES, 1970/1981\***  
 (miles de toneladas de registro bruto)

Países	Años	Unid.	trb	% estatal s/trb	Edad prom. (años)	% s/trb de A. Latina
ARGENTINA	1970	185	1.090	57	19.5	26.2
	1981	174	1.968	49	13.5	17.7
Variación	1970/1981	-31	+81%	-8	-6.0	-8.5
BOLIVIA	1970	—	—	—	—	—
	1981	2	15	100	19.9	0.2
BRASIL	1970	201	1.212	65	11.8	28.8
	1981	298	4.590	74	6.7	43.6
Variación	1970/1981	+97	+279%	+9	-5.1	+14.8
CHILE	1970	43	273	21	12.3	6.5
	1981	46	563	42	10.6	5.3
Variación	1970/1981	+3	+106%	+21	-1.7	-1.2
COLOMBIA	1970	33	109	27	9.6	4.7
	1981	34	263	4	12.4	2.5
Variación	1970/1981	+1	+141%	-23	+2.8	-2.2
COSTA RICA	1970	—	—	—	—	—
	1981	2	3	0	2.5	0.0
CUBA	1970	61	308	100	9.1	7.3
	1981	88	681	100	10.1	6.5
Variación	1970/1981	+27	+121%	0	+1.0	-0.8
REP. DOMINICANA	1970	3	6	52	25.0	0.1
	1981	9	31	0	12.9	0.3
Variación	1970/1981	-6	+417%	-52	-12.1	+0.2
ECUADOR	1970	8	40	33	8.5	1.0
	1981	34	236	59	10.4	2.2
Variación	1970/1981	+26	+490%	+26	+1.9	+1.2
GUATEMALA	1970	1	4	0	11.5	0.1
	1981	5	18	0	19.6	0.2
Variación	1970/1981	+4	+350%	0	+8.1	+0.1
MEXICO	1970	37	309	74	6.5	7.4
	1981	71	853	79	9.5	8.2
Variación	1970/1981	+34	+176%	+5	+3.0	+0.8
NICARAGUA	1970	6	19	52	22.7	0.5
	1981	1	10	0	7.0	0.1
Variación	1970/1981	-5	-47%	-52	-15.7	-0.4
PARAGUAY	1970	15	17	91	8.1	0.5
	1981	19	25	63	17.5	0.2
Variación	1970/1981	+4	+71%	-28	+9.4	-0.3
PERU	1970	38	284	60	11.9	6.7
	1981	59	622	47	13.6	5.9
Variación	1970/1981	+21	+119%	-13	+1.7	-0.8

Países	Años	Unid.	trb	% estatal s trb	Edad prom. (años)	% s trb de A. Latina
URUGUAY	1970	15	110	37	17.3	2.6
	1981	17	172	54	14.2	1.6
	Variación 1970/1981	- 2	- 56%	+ 17	- 3.1	- 1.0
VENEZUELA	1970	38	327	14	13.4	7.8
	1981	59	577	80	10.7	5.5
	Variación 1970/1981	+ 21	+ 77%	- 66	- 2.7	- 2.3
<b>TOTAL A. LATINA</b>	1970	685	4.198	56	13.3	100.0
	1981	918	10.536	66	9.6	100.0
	Variación 1970/1981	+ 227	+ 151%	+ 10	- 3.7	
<b>TOTAL MUNDIAL</b>	1970		211.601			% sobre total mundial 1.98
	1981		416.243			2.53
	Variación 1970/1981		97%			0.55

- Buques de 1.000 ó mas trb

**Fuente:** Preparado sobre la base de las informaciones por países, del anuario *La Marina Mercante Iberoamericana 1970*, del IEMMI, y de *Latin American Shipping/La Marina Mercante Iberoamericana*, IEMMI, 1981. *A Seatrade Guide*.

YPF, de Argentina, y C.A. Venezolana de Navegación, de Venezuela, en orden de importancia.

### Participación de la bandera nacional

El Cuadro 6, Participación de armadores nacionales en el tráfico de comercio exterior, proporciona información –recopilada directamente de diversas fuentes para un reciente estudio– acerca de la proporción en que los buques de cada uno de los países latinoamericanos pertenecientes a la ALADI intervinieron durante el año 1979 (últimas cifras completas obtenidas) en el movimiento de cargas de exportación e importación<sup>3</sup>.

De las cifras recogidas resulta que el tráfico en ambos sentidos alcanzó a 445 millones de toneladas métricas, de las cuales apenas 46 millones –o sea, el 10.4%– fueron transportadas en barcos propios de la región, 64 millones en buques fletados y operados por

empresas navieras latinoamericanas y los 335 millones restantes por armadores extranjeros, que participaron en el 75.3% de la carga movilizada dicho año. En la exportación, la intervención de las naves propias llegó sólo al 5.4%, pero en la importación alcanzó al 24.1% gracias a la aplicación de las disposiciones sobre reserva de cargas.

En cuanto al monto de los fletes devenidos durante el año 1979, el Cuadro 7 –preparado para el mismo estudio con algunas informaciones oficiales y determinadas estimaciones, dado la dificultad de obtener estadísticas al respecto– muestra que el total puede calcularse en 10.425 millones de dólares. No hay ningún rubro del comercio exterior de América Latina –salvo el petróleo y derivados– que alcance esa cifra anual, lo que subraya la importancia de los fletes marítimos y, por ende, de las marinas mercantes de la región. Esta cuantiosa suma se distribuyó en 20.2% para los buques propios y 9.3% para

<sup>3</sup> Tomás Sepúlveda Whittle, *Situación y perspectivas de la Marina Mercante en América Latina*, CEPAL, julio de 1981.

Cuadro 6

**AMERICA LATINA: PARTICIPACION DE ARMADORES NACIONALES  
EN EL TRAFICO DE COMERCIO EXTERIOR, 1979**

(en miles de toneladas)

Países	Armadores nacionales				Armadores extranjeros		TOTALES ton
	Buques propios ton	%	Buques arrendados ton	%	ton	%	
ARGENTINA							
Export.	3.378	13,7			21.232	86,3	24.610
Import.	4.857	42,1			6.689	57,9	11.546
Total	8.235	22,8			27.921	77,2	36.156
BRASIL							
Export.	7.560	7,6	11.040	11,1	80.841	81,3	99.441
Import.	13.980	20,6	48.660	71,7	5.227	7,7	67.867
Total	21.540	12,9	59.700	35,7	86.068	51,4	167.308
CHILE							
Export.	1.117	10,2	1.040	9,5	8.778	80,3	10.935
Import.	1.267	25,2	971	19,3	2.784	55,5	5.022
Total	2.384	14,9	2.011	12,6	11.562	72,5	15.957
COLOMBIA							
Export.	430*	9,4			4.164	90,6	4.594
Import.	2.070*	40,3			3.069	59,3	5.139
Total	2.500*	25,7			7.233	74,3	9.733
ECUADOR							
Export.	863*	10,3	395*	4,7	7.153	85,0	8.411
Import.	153*	7,9	393*	20,1	1.407	72,0	1.953
Total	1.016*	9,8	788*	7,6	8.560	82,6	10.364
MEXICO							
Export.	1.988*	5,0			37.785	95,0*	39.773
Import.	1.335*	12,6			9.243	87,4*	10.578
Total	3.323	6,6			47.028	93,4	50.351
PARAGUAY							
Export.	56	14,3			326	85,7	382
Import.	119	16,9			587	83,1	706
Total	175	16,1			913	83,9	1.088
PERU							
Export.	1.539	12,1	941	7,4	10.213	80,5	12.693
Import.	1.057	41,0	439	17,0	1.085	42,0	2.581
Total	2.596	17,0	1.380	9,0	11.298	74,0	15.274
URUGUAY							
Export.	33	10,7			275	89,3	308
Import.	564	37,8			930	62,2	1.494
Total	597	33,1			1.205	66,9	1.802

Cuadro 6 (Cont.)

**AMERICA LATINA: PARTICIPACION DE ARMADORES NACIONALES  
EN EL TRAFICO DE COMERCIO EXTERIOR, 1979**

(en miles de toneladas)

Países	Armadores nacionales				Armadores extranjeros		TOTALES ton
	Buques propios ton	%	Buques arrendados ton	%	ton	%	
VENEZUELA							
Export.	500	0,4			124.125	99,6	124.625
Import.	3.317	26,6			9.170	74,4	12.487
Total	3.817	2,8			133.295	97,2	137.112
<b>TOTALES</b>							
Export.	17.464	5,4	13.416	4,1	294.892	90,5	325.772
Import.	28.719	24,1	50.463	42,3	40.191	33,6	119.373
Total	46.183	10,4	63.879	14,3	335.083	75,3	445.145

- Estimado por el Programa de Transporte OEA/CEPAL.

**Fuente:** Tomás Sepúlveda Whittle, *Situación y perspectivas de la marina mercante en América Latina*, CEPAL, julio de 1981. Preparado en base a las siguientes informaciones: ARGENTINA, Secretaría de Estado e Intereses Marítimos, según *El Cronista Comercial*, Buenos Aires, 7 de enero de 1981; BRASIL, Superintendencia Nacional de Marinha Mercante, Anuario 1979; CHILE, cortesía del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (estadísticas inéditas); COLOMBIA, DANE, boletín 348, de julio de 1980, según *Carga Internacional*, órgano informativo del CUTMA, septiembre-octubre de 1980; ECUADOR, Dirección de la Marina Mercante y del Litoral, *Boletín Estadístico Puertos Ecuatorianos 1979*; MEXICO, cortesía de la Subsección CEPAL México; PARAGUAY, Tomás Sepúlveda Whittle, *Paraguay, Fomento de la Marina Mercante Nacional*, CEPAL, febrero de 1981; PERU, cortesía del IEMM; URUGUAY, Centro de Navegación Transatlántica, *Estadísticas 1979*, Montevideo, 1980; VENEZUELA, cortesía del Consejo Nacional de la Marina Mercante (estadísticas inéditas).

los buques arrendados y operados por empresas nacionales, lo que dejó en manos de armadores extracontinentales 7.215 millones de dólares por concepto de fletes, aparte de unos 900 millones de dólares por arriendo de naves extranjeras fletadas por empresas navieras latinoamericanas.

La participación de los armadores de la región representó el 12% en las exportaciones, con 645 millones de dólares en barcos

propios, y el 4.2% con 228 millones de dólares en buques arrendados; en las importaciones fue de 29.4% y 1.423 millones de dólares en cascos propios, y de 15% y 725 millones de dólares en buques fletados. En cambio, los armadores extranjeros recibieron 4.518 millones de dólares por el 83.8% de los fletes de exportación y 2.697 millones de dólares por el 55.6% de los fletes de importación.

Estas cifras demuestran claramente que los países iberoamericanos tienen un amplio y

promisorio campo para ensanchar la capacidad de sus flotas mercantes y aproximarse así a la meta —reconocida universalmente a través del Código de Conducta de las Naciones Unidas para las Conferencias Marítimas— de participar en una cuota substancial del transporte de las cargas generadas por su propio intercambio. Esta cuota substancial ha sido determinada en dicho Código por el principio llamado "del 40-40-20", esto es, la distribución equitativa de los fletes marítimos en 40% para las naves del país importador, 40% para los buques del país exportador y el 20% restante para los barcos de otras nacionalidades que atienden el tráfico.

## Conclusiones

Para terminar, cabría agregar a las consideraciones hechas los efectos indirectos de contar con una marina mercante propia. Entre

ellos habría que mencionar la acción favorable de promover las exportaciones y la influencia que ejerce en las conferencias marítimas respectivas.

Por una parte, una marina propia favorece el comercio exterior al facilitar la colocación de los productos de exportación y contribuir a abrir nuevos mercados, de acuerdo con el antiguo axioma inglés *Trade follows the flag*, que ha sido comprobado a través de los siglos por las grandes naciones marítimas; ayuda al intercambio internacional al permitir mayor disponibilidad de divisas para las importaciones, y hace más expeditas las transacciones comerciales al evitar interferencia de elementos extranjeros en el transporte.

Por la otra, la participación de las líneas navieras nacionales en el seno de las conferencias marítimas abre la oportunidad de defender los intereses del país al evitar la adopción de medidas que los perjudiquen, como el

## Cuadro 7

### AMERICA LATINA: PARTICIPACION DE ARMADORES NACIONALES EN SUS FLETES DE COMERCIO EXTERIOR, 1979

(en miles de dólares)

Países	Armadores nacionales				Armadores extranjeros		TOTALES Fletes
	Buques propios Fletes	%	Buques arrendados Fletes	%	Fletes	%	
ARGENTINA							
Export.	140.900	19,1			597.400*	80,9	738.300
Import.	305.900	42,9			407.100*	57,1	713.000
Total	446.800	30,8			1.004.500*	69,2	1.451.300
BRASIL							
Export.	243.475	16,8	178.415	12,3	1.027.006	70,9	1.448.896
Import.	372.800	26,2	666.600	46,9	382.091	26,9	1.421.491
Total	616.275	21,5	845.015	29,4	1.409.097	49,1	2.870.387
CHILE							
Export.	49.646	15,9	33.224	10,7	228.869	73,4	311.739
Import.	72.457	28,2	37.433	14,6	146.891	57,2	256.781
Total	122.103	21,5	70.657	12,4	375.760	66,1	568.520

Cuadro 7 (Cont.)

**AMERICA LATINA: PARTICIPACION DE ARMADORES NACIONALES  
EN SUS FLETES DE COMERCIO EXTERIOR, 1979**

(en miles de dólares)

Países	Armadores nacionales				Armadores extranjeros		TOTALES Fletes
	Buques propios		Buques arrendados		Fletes	%	
	Fletes	%	Fletes	%			
<b>COLOMBIA*</b>							
Export.	42.200	13,2			277.800	86,8	320.000
Import.	173.800	40,4			256.200	59,6	430.000
Total	216.000	28,8			534.000	71,2	750.000
<b>ECUADOR*</b>							
Export.	75.000	15,0			425.000	85,0	500.000
Import.	45.000	28,1			115.000	71,9	160.000
Total	120.000	18,2			540.000	81,8	660.000
<b>MEXICO</b>							
Export.	50.000*	10,6			420.000*	89,4	470.000
Import.	79.000*	11,2			624.894*	88,8	703.894
Total	129.000	11,0			1.044.894	89,0	1.173.894
<b>PARAGUAY*</b>							
Export.	9.000	15,0			51.000	85,0	60.000
Import.	8.800	17,2			42.400	82,8	51.200
Total	17.800	16,0			93.400	84,0	111.200
<b>PERU*</b>							
Export.	27.600	12,0	16.100	7,0	186.300	88,0	230.000
Import.	66.000	44,0	21.000	14,0	63.000	42,0	150.000
Total	93.600	24,6	37.100	9,8	249.300	65,6	380.000
<b>URUGUAY*</b>							
Export.	1.400	11,7			10.600	88,3	12.000
Import.	25.000	43,1			33.000	56,9	58.000
Total	26.400	37,7			43.600	62,3	70.000
<b>VENEZUELA*</b>							
Export.	6.000	0,5			1.294.000	99,5	1.300.000
Import.	274.000	30,5			626.000	69,5	90.000
Total	280.000	12,7			1.920.000	87,3	2.200.000
<b>TOTALES</b>							
Export.	645.221	12,0	227.739	4,2	4.517.975	83,8	5.490.935
Import.	1.422.757	29,4	725.033	15,0	2.696.576	55,6	4.844.366
Total	2.067.978	21,2	952.772	9,3	7.214.551	70,5	10.335.301

\* Estimado por el Programa de Transporte OEA/CEPAL.

Fuentes: Las mismas indicadas en el cuadro 6.

establecimiento de recargos portuarios injustificados o la mantención de ellos cuando ha terminado la causa de su imposición, y al influir para que se conceda fletes promocionales en beneficio de determinados productos mientras se abren campo en los mercados de ultramar.

Finalmente, correspondería reiterar que el transporte marítimo es fundamental para el comercio, la industria, la agricultura y la vida misma de una nación marítima, especialmente en el caso de una nación geopolíticamente insular, como Chile, que si no recurre a los caminos del mar no podría colocar en sus mercados internacionales los productos que debe vender para poder comprar las mercaderías vitales que necesita adquirir en otros países.

A la vez, habrá que subrayar la conveniencia de incrementar la marina mercante nacional, por el aporte importante de divisas que significaría movilizar *la cuota substancial* de las exportaciones e importaciones y por la independencia para negociar con el exterior en cualquier momento, sin depender de factores extraños e incontrolables.

En el mundo convulsionado de hoy no se puede descartar la posibilidad de que estalle un conflicto internacional en cualquier momento y en cualquier parte del globo, con el consiguiente peligro de que el país quede aislado —y se asfixie irremediablemente— si no dispone de las bodegas propias suficientes para transportar sus cargas de comercio exterior, factor básico de supervivencia económica y vital para la seguridad nacional.

