



# **Competitividad y Asimetrías entre el Sector de Transporte Marítimo Argentino y Brasileño**

**ALUMNA: Mariela López**

**TUTORA: Aurelia Lefaix-Durand**

**AÑO: 2011**

**LUGAR: Ciudad Autónoma de Buenos Aires**



## AGRADECIMIENTOS

Ha llegado el momento de agradecer a todos aquellos que me ha acompañado en esta etapa. Quiero expresar mi agradecimiento en especial a mi mamá, Susana De Lellis, por su cariño y comprensión durante los años que le dediqué al MBA, a Log-In Mercosur por ayudarme a concretar este proyecto y a mis queridos amigos Laura Garzaron y Gabriel Baril por las inúmeras reuniones de estudio / tesis que hicieron que este trabajo sea más llevadero y divertido.

Mi más sincero agradecimiento a mi tutora, Aurelia Lefaix-Durand, por orientarme en este trabajo con sus sugerencias y comentarios y a Vanessa Welsh por sus enriquecedoras críticas y consejos.

También quisiera agradecer a mis amigos, ya sea los que están cerca como a los que están lejos, por su apoyo y preocupación. A mi prima, Maria Paula Cellone, por sus observaciones críticas en la redacción del trabajo y a Emiliano Galli por el intercambio de e-mails.

Mi más profundo agradecimiento a todos los que me han apoyado y acompañado durante todo el MBA.



## RESUMEN

El objetivo de este trabajo fue presentar de manera sintetizada información sobre la evolución y la situación actual de las relaciones y el comercio entre Argentina y Brasil, con énfasis en el sector de transporte marítimo. El propósito de realizar este análisis fue identificar las asimetrías entre ambos países y contribuir a la concientización de la importancia de promover el desarrollo del sector de transporte marítimo en Argentina.

Para analizar las asimetrías existentes entre ambos países se han estudiado las diversas políticas gubernamentales aplicadas al sector portuario y a la industria naval. Asimismo, se han investigado libros y documentos emitidos por organismos de investigación, entidades gubernamentales y especialistas en el tema, así como información actual publicada en los principales diarios nacionales y extranjeros.

En el primer capítulo se analiza la situación de la actividad comercial entre ambos países y se examina el contexto para realizar negocios. En el capítulo dos se comparan los sectores portuarios de ambos países utilizando herramientas propias del análisis de negocios internacionales. Por último, se evalúan las asimetrías existentes entre ambos países relación a la infraestructura, la industria naval, los programas y proyectos, las inversiones extranjeras directas y el impacto de las licencias no automáticas.

El resultado de este trabajo muestra que si bien en Argentina y en Brasil el sector marítimo presenta problemas estructurales, la importancia que ocupan en las respectivas agendas de gobierno es distinta. Se concluye que es fundamental que el gobierno argentino implemente medidas tendientes a desarrollar el sistema portuario y la industria naval pesada para lograr un mayor crecimiento y expansión del país.

## PALABRAS CLAVE:

Transporte marítimo, sistema portuario e industria naval pesada.



## ÍNDICE

|        |   |    |
|--------|---|----|
| 1.     | ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ENTRE ARGENTINA Y BRASIL.....                              | 8  |
| 1.1.   | Descripción y cuantificación de la actividad comercial .....                        | 8  |
| 1.2.   | Comparación entre contextos de negocio .....  | 11 |
| 1.2.1. | Entorno político .....  | 11 |
| 1.2.2. | Entorno económico .....   | 12 |
| 1.2.3. | Entorno socio-cultural .....  | 15 |
| 1.2.4. | Entorno legal .....   | 16 |
| 1.3.   | Conclusión intermedia .....   | 17 |
| 2.     | COMPARACIÓN DE LOS SECTORES PORTUARIOS ARGENTINA – BRASIL ..                        | 19 |
| 2.1.   | Breve historia del sector portuario argentino.....                                  | 19 |
| 2.2.   | Breve historia del sector portuario brasileño .....                                 | 23 |
| 2.3.   | Comparación de la situación actual del sector portuario argentino y brasileño<br>25 |    |
| 2.4.   | Conclusión intermedia .....   | 32 |
| 3.     | ANALISIS DE LAS ASIMETRIAS .....  | 33 |
| 3.1.   | Infraestructura .....   | 33 |
| 3.2.   | Industria naval.....  | 36 |
| 3.3.   | Programas y proyectos.....  | 42 |
| 3.4.   | Inversión extranjera directa (IED) .....  | 47 |
| 3.5.   | Licencias no automáticas .....  | 51 |
| 4.     | CONCLUSIONES.....   | 54 |
|        | BIBLIOGRAFÍA.....   | 57 |
| 5.     | ILUSTRACIONES.....  | 60 |
| 6.     | ANEXOS.....   | 61 |
|        | ANEXO I: PUERTOS MARÍTIMOS BRASILEÑOS.....  | 61 |
|        | ANEXO II - COMPOSICIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO BRASILEÑO .....                        | 62 |
|        | ANEXO III - PROGRAMA BRASILEÑO DE DRAGADO NACIONAL – PAC 1 .....                    | 63 |



## INTRODUCCIÓN

Las relaciones internacionales entre Brasil y Argentina han crecido enormemente en las últimas décadas. En los últimos 25 años, han evolucionado de un relacionamiento político y económico caracterizado por la competencia a uno basado en la cooperación y complementación. Esta transformación se debió al cambio del contexto mundial con la consolidación de la globalización.

Un informe del *Centro de Estudos de Integração e Desenvolvimento* (CINDES) muestra cómo cambió la percepción y el posicionamiento brasileño frente a Argentina. El estudio presenta los factores que incentivan que Argentina esté presente en la agenda brasileña, como el desarrollo de las relaciones bilaterales que ayuda a la inserción internacional del país; la interdependencia económica bilateral afectada por la volatilidad de la paridad bilateral; y la tasa de crecimiento de la economía de ambos países. Sin embargo, también existen factores negativos que desestiman la concesión de prioridad del tratamiento de las relaciones bilaterales por parte de Brasil. El estudio del CINDES presenta tres de estos factores negativos: la asimetría del tamaño económico, las políticas domésticas para incentivar la industria nacional y atraer inversiones extranjeras, y las restricciones a foros internacionales.

Si bien en la actualidad encontramos que se siguen desarrollando programas para incentivar y mejorar las relaciones bilaterales, también presenciamos la pérdida de importancia del proyecto del Mercosur en la agenda de ambos países. Asimismo, la crisis mundial a fines de 2008 estimuló el control de la balanza comercial nacional y en consecuencia se implementaron diversas medidas proteccionistas en ambos países debilitando y poniendo un freno al flujo del comercio entre Brasil y Argentina. Según alertó el organismo de Servicios de Transporte Marítimo Argentina/Brasil (Semarbra) en el informe emitido en agosto de 2009, al analizar las ventajas comparativas y competitivas que tienen los estados parte del Mercosur, en especial Brasil, se observan grandes asimetrías entre ambos países en las condiciones competitivas en el tráfico bilateral.



Este trabajo pondrá énfasis en el sector del transporte marítimo por ser éste el medio de transporte más utilizado para el comercio bilateral entre Argentina y Brasil. Pablo Noël, director de la Federación de la Industria Naval Argentina (FINA), junto a los empresarios de la industria naval buscan concientizar al gobierno sobre los problemas y las oportunidades de desarrollo que presenta el sector.

Este trabajo intentará responder a las siguientes preguntas:

- ¿Qué políticas ha implementado los gobiernos argentino y brasileño tendientes a desarrollar el sistema portuario y la industria naval de cada país?
- ¿Cuáles son los impactos de medidas aplicadas en la economía de ambos países?
- ¿Cuáles son las proyecciones hacia el futuro para el sector portuario y la industria naval de ambos países?
- ¿Qué medidas deberían aplicar el gobierno argentino para lograr un posicionamiento competitivo en el sector marítimo frente a Brasil?

El objetivo principal de este trabajo es hacer una contribución sobre el escenario actual del sector marítimo y sobre qué medidas de largo plazo tendría que aplicar el gobierno argentino tendientes a modernizar y desarrollar tanto el sistema portuario como la industria naval pesada nacional. Para ello, se ha propuesto los siguientes objetivos específicos:

1. Análisis la situación actual de las relaciones entre Argentina y Brasil a través de la descripción y cuantificación de los flujos bilaterales y la comparación del contexto político-económico de cada país.
2. Análisis y comparación del sector portuario de ambos países
3. Análisis de las asimetrías entre Argentina y Brasil y su impacto en relación a la infraestructura, la industria naval, inversiones y medidas proteccionistas.



Por lo tanto, este trabajo será una tesis exploratoria, para lo cual se analizará por un lado las políticas implementadas por el gobierno de ambos países, y por el otro lado, documentación emitida por organismos de investigación, especialista en el tema e información periodista.

Para llegar a cabo la presente tesis, los temas a desarrollar serán: en primer lugar se analiza la situación de la actividad comercial entre ambos países y contrasta el entorno para realizar negocios con Argentina y el país vecino. Luego, se comparan los sectores portuarios de ambos países. Por último, se evalúan las asimetrías existentes en la infraestructura, la industria naval, los programas y proyectos realizados en cada país, las inversiones extranjeras directas y el impacto de las licencias no automáticas.

### **Metodología**

Para analizar la competitividad y las asimetrías en los sectores de transporte marítimo argentino y brasileño, investigaremos el marco teórico sobre la actitud de ambos gobiernos y del sector empresarial respecto del desarrollo del sector naviero.

Teniendo en cuenta el marco teórico, se consideran dos unidades de análisis: el sistema portuario y la industria naval pesada. En relación al sistema portuario se estudian variables tales como: puertos, volumen de carga e inversiones. Para ello, se analizan los siguientes indicadores: cantidad de puertos, movimiento de carga en los principales puertos e inversiones realizadas y en curso. En lo que se refiere a la industria naval, se estudian las variables buques, financiamiento e inversiones. Para ello, se analizan indicadores tales como cantidad de buques construidos, niveles de financiamiento, acceso a crédito, programas y proyectos.

En base a los resultados obtenidos en cada país, se indaga sobre el impacto de las asimetrías. De este modo, a partir del estudio realizado se identifican medidas de largo plazo necesarias para el desarrollo del sistema portuario y de la industria naval pesada nacional.



# 1. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ENTRE ARGENTINA Y BRASIL

Esta sección tiene como objetivo presentar los factores condicionantes para comprender la relación política-económica entre Argentina y Brasil en general.

## 1.1. Descripción y cuantificación de la actividad comercial

En la década del 60 la participación de Brasil en mercado exterior argentino era simétrica. Cerca del 10% de las importaciones y exportaciones argentinas eran provenientes de o destinadas a Brasil; sin embargo, Argentina tenía menor relevancia en el comercio exterior brasileño (Bouzas y Kosacoff, 2009).

Según el informe de Breves Cindes 17, el panorama a fines de los setenta conducía a una Argentina condenada a ser proveedora de materias primas y alimentos e importadora de manufacturas brasileñas. Esta visión se ve reflejada en números de esa época ya que los productos primarios representaban dos tercios de las exportaciones argentinas a Brasil, mientras que el 72,5% de las exportaciones brasileñas a Argentina estaban compuestas por manufacturas.

Este desequilibrio bilateral siguió presente en la siguiente década. En la primera mitad de en los años 80, solamente el 3% de las importaciones brasileñas correspondían a productos argentinos, mientras que los productos brasileños representaban el 14% del total de las importaciones realizadas por Argentina (Bouzas y Kosacoff, 2009).

Debido a la importancia que adquirió Brasil en el escenario regional y global, el país se transformó en un socio económico fundamental para Argentina. Sin embargo, los esfuerzos de consolidación de vínculo estratégico se hicieron con Estados Unidos y no con el país vecino (Bouzas y Kosacoff, 2009).



En la década del 90 se crea el Mercosur, integrado por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, y se realizan varios debates en torno de la unión aduanera, hasta que en 1994 Argentina acepta la adopción de un arancel externo común similar a un impuesto brasileño y que traduce las preferencias brasileñas en términos de protección frente a las importaciones originadas del resto del mundo. Estas son algunas de las medidas que permitieron a Argentina duplicar las ventas a Brasil y ganar participación en el mercado brasileño, y consecuentemente reducir el desequilibrio de la balanza comercial bilateral crecientemente deficitaria para Argentina (Bouzas y Kosacoff, 2009).

La devaluación del Real en 1999 y la crisis argentina de 2001 debilitaron el vínculo entre Argentina y Brasil. Con la asunción de Luis Inácio Lula da Silva en Brasil y el final de la política de convertibilidad en Argentina (paridad un peso argentino equivalente a un dólar), las importaciones brasileñas en el mercado argentino crecieron significativamente. Al mismo tiempo, una mejora en los precios de los productos agrícolas hizo que las exportaciones argentinas se destinaran a otros países distintos de Brasil bajando la participación de Argentina en el mercado brasileño (Bouzas y Kosacoff, 2009).

En el año 2002, la economía argentina se vuelve a activar aumentando la demanda interna y estimulando las importaciones. En respuesta a la creciente participación brasileña en el mercado argentino el gobierno implementó medidas para monitorear los flujos de comercio (Bouzas y Kosacoff, 2009).

Por otro lado, las inversiones brasileñas en Argentina empezaron a preocupar al gobierno de este país ya que cada vez eran más relevantes. La mayoría de estas inversiones se caracterizaban por fusiones y adquisiciones pero también se presenciaban en forma de ampliaciones y construcciones de plantas industriales, como en el caso de la industria automotriz. Las principales motivaciones de las empresas brasileñas para instalarse en Argentina, según el informe de Breves Cindes 17, son la necesidad de acompañar procesos de transformación sectorial a escala internacional, la posibilidad de acceder a nuevos mercados y a materias primas en buena cantidad y calidad, el acceso a canales de distribución consolidados y el aprovechamiento de las ventajas generadas por el mercado ampliado.



A pesar de que Brasil sigue siendo en la actualidad un socio económico fundamental para Argentina, la asimetría de participación en el mercado hace que este último país adopte una posición más defensiva que la mantenida por Brasil (Bouzas y Kosacoff, 2009).

Durante el mes de febrero del corriente año, de acuerdo con el informe publicado por la consultora abebec.com, la balanza comercial argentina con el país vecino marcó un déficit de u\$s 360 millones. Los valores acumulados para los primeros meses del año reportan un aumento histórico del 126,4% respecto al resultado negativo de u\$s 159 millones durante los meses de enero y febrero de 2010. La balanza comercial acumulada durante los dos primeros meses del año en curso arrojó un saldo positivo de u\$s 569 millones, debido a que las exportaciones reportaron ingresos por USD 5.457 millones (26% mayores comparado con el mismo periodo del 2010) mientras que las importaciones ascendieron a u\$s 3.015 millones (41% en relación al primer bimestre del año anterior)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Comercio Exterior. (2011). *No deja de crecer el déficit con Brasil*. Diario La Nación. Obtenido el día 2 de marzo de 2011, desde <http://www.lanacion.com.ar/1354150-no-deja-de-crecer-el-deficit-con-brasil>



## 1.2. Comparación entre contextos de negocio

Esta sección tiene como objetivo estudiar el contexto para realizar negocios en Argentina y en Brasil a través de un análisis del tipo PESTL de cada país e identificar las similitudes y diferencias entre cada uno de ellos.

De esta forma, se analiza el contexto político, económico, socio-cultural y legal de cada país con el objetivo de compararlos e identificar las ventajas y desventajas de establecer relaciones comerciales con Argentina y Brasil. En lo que se refiere al entorno tecnológico, se expone con mayor detalle en la sección 2 y 3.

### 1.2.1. Entorno político

Argentina es una república representativa y federal organizada en 23 provincias y una ciudad autónoma (CABA), capital de la nación y sede del gobierno federal. Por su extensión, 2.780.400 km<sup>2</sup>, es el segundo estado más extenso de América del Sur, cuarto en el continente americano y octavo en el mundo.<sup>2</sup>

Por primera vez en la historia del país el estado es gobernado por una mujer, Cristina Fernández (Frente para la Victoria), elegida por voto popular en el 2007. El entorno político argentino es inestable siendo que el gobierno experimentó un gran paro agropecuario fruto de las medidas de retenciones aplicadas a las exportaciones de soja y girasol. También existen conflictos internacionales como, por ejemplo, la demanda por contaminación iniciada por Argentina contra Uruguay por las obras de la planta celulósica en Fray Bentos.

El país es miembro del Mercosur, de la Unión de Naciones Sudamericanas (Unasur) y es aliado de la extra-OTAN.

Brasil es una república federativa con lo cual el poder está distribuido entre distintos organismos independientes pero que actúan dentro del marco legal y constitucional. El país está organizado política y administrativamente en tres poderes (judiciario, ejecutivo y legal) y rige el principio de autonomía entre la

---

<sup>2</sup> <http://es.wikipedia.org/wiki/Argentina>



Unión, el Distrito Federal, los estados, los municipios y los distritos. Los 26 estados y el Distrito Federal tienen mayor jerarquía en la organización política-administrativa del país, siguiéndole los municipios y por último los distritos.<sup>3</sup>

Dilma Vana Rousef (*Partido dos Trabalhadores* - PT), la presidenta actual, asumió el cargo el primero de enero del corriente año, y se prevé que su gobierno siga los mismos lineamientos de su antecesor, el cual se caracterizó por medidas tendientes a fortalecer el posicionamiento internacional del país, ampliar el comercio nacional con diversos países y disminuir la dependencia de las exportaciones del país hacia los Estados Unidos y la Unión Europea.

### 1.2.2. Entorno económico

En la década del noventa Argentina experimentó diversas reformas que culminaron en una infraestructura más moderna, una mayor integración a la economía mundial y un proceso de racionalización productiva. Paralelamente, se vieron transformaciones en el sector agrícola debido a la revolución productiva y tecnológica. A su vez, el sector industrial presentó un aumento significativo del coeficiente de importaciones y la producción de servicios transables experimentó algunos avances (Bouzas y Kosacoff, 2009).

En la actualidad el país presenta indicadores sólidos en el plano fiscal y del sector externo en relación a décadas anteriores, más allá del detrimento que sufrió en los últimos años. La variedad de recursos naturales, el buen grado de educación de su población y el sistema agrícola favorecen a la economía argentina.

Sin embargo, el país se encuentra en un contexto de volatilidad política y fuerte conflictividad interna que dificultan el desempeño económico. La aplicación por parte del gobierno argentino de políticas a corto plazo y la volatilidad del régimen de políticas perjudican el desempeño económico así como la creación de un mercado de capitales (Bouzas y Kosacoff, 2009).

---

<sup>3</sup> <http://www.brasil.gov.br/sobre/o-brasil/estado-brasileiro/sistema-politico>



Brasil en cambio, se encuentra en una situación económica estable, con una inflación en descenso y controlada por una política que busca disminuir significativamente la deuda pública, y caracterizada por sólidas cuentas externas. A su vez, el gobierno implementó medidas tales como el estímulo del crédito y la reducción de impuestos con el objetivo de recuperar la demanda doméstica y retornar al crecimiento económico.

Brasil es responsable por tres quintos de la producción industrial de la economía sudamericana y participa de diversos bloques económicos como el Mercosur, el G-22 y el Cairns. Los avances en el sector científico y tecnológico y el dinámico y diversificado parque industrial atraen inversiones externas. El promedio de las inversiones externas directas fue de 20 mil millones de dólares por año, lo que representa un incremento de 18 mil millones en relación a la década anterior.

El 74% de los bienes exportados son manufacturas y semi-manufacturas. El país realiza negocios comerciales en forma regular con diversos mercados siendo los más importantes la Unión Europea (26%), EUA (24%), Mercosur y resto de América Latina (21%) y Asia (12%).

El campo de destaque de Brasil en este marco es el *agrobusiness*, adonde a dos décadas de comenzar a desarrollarse mantiene una de las mayores productividades en campo. La explotación del campo representa el 34% del PBI nacional, el 37% del empleo nacional y es responsable por el 43% de las exportaciones nacionales. El Ministerio de Agricultura, Pecuaria y Abastecimiento prevén que a las 62 millones de hectáreas cultivadas actualmente se sumarán otras 30 millones en los próximos 15 años. La producción de granos en el año 2007 fue de 123,9 millones de toneladas (IBGE).

En la ilustración 1 se encuentran algunos de los principales indicadores económicos de Argentina y Brasil. Por un lado observamos indicadores similares como el crecimiento del producto bruto interno y el ingreso nacional bruto (INB). Por otro lado encontramos grandes diferencias como por ejemplo el producto bruto interno (PIB) argentino que representa casi un 20% del PIB



brasileño. Al igual que el nivel de endeudamiento externo de Argentina (40,10%) que supera el doble de la deuda externa brasileña (17,9% del INB).

#### Ilustración 1 – Comparación entre Argentina y Brasil sobre indicadores económicos

| Indice  | Año  | Argentina | Brasil    |
|---|------|-----------|-----------|
| PIB (US\$ a precios actuales) en millones         | 2009 | 307.155   | 1.573.409 |
| Crecimiento del PIB (% anual)                     | 2009 | 0,90%     | -0,20%    |
| Deuda externa acumulada (% del INB)               | 2009 | 40,10%    | 17,90%    |
| INB per cápita, método Atlas (dólares corrientes) | 2009 | 7.550     | 8.040     |
| Comercio de mercaderías (% del PIB)               | 2009 | 30,70%    | 18,20%    |

*Fuente: The World Bank. Elaboración propia*

Brasil es el dueño del 20% de la biodiversidad mundial y tiene como mayor ejemplo de esa riqueza los 3,6 millones de kilómetros cuadrados de la Floresta Tropical Amazónica. Además, es pionero en la investigación de petróleo en aguas profundas, de donde extrae el 73% de sus reservas, y fue el primer país capitalista que reunió a las diez mayores empresas de ensamblaje automotriz en su territorio. Igualmente es dueño de sofisticación tecnológica, desarrolla desde submarinos hasta aeronaves, está presente en la investigación aeroespacial, posee un Centro de Lanzamiento de Vehículos Livianos y fue el único país del Hemisferio Sur miembro del equipo de construcción de la Estación Espacial Internacional (ISS).

Argentina es un país en vía de desarrollo que está sufriendo grandes cambios demográficos y productivos y cuya economía se encuentra en crecimiento. En las últimas décadas la macroeconomía se ha vuelto menos volátil y más sustentable, y áreas no tradicionales como la agroindustria, aeronáutica y energía se han fortalecido en forma global.

El descubrimiento de nuevos recursos de hidrocarburo en territorio nacional genera expectativas positivas sobre el crecimiento del sector de petróleo y gas por medio de la explotación de los mismos.



### 1.2.3. Entorno socio-cultural

La población argentina según el último Censo Nacional, realizado en el año 2010, es de 40,1 millones de habitantes (INDEC).<sup>4</sup> Según el Banco Mundial, el PBI nominal es el 30° más importante del mundo, pero si se considera el poder adquisitivo su PBI total hace que la economía del país sea considerada la 23° del mundo.

El idioma oficial de Brasil es el portugués. La población del país es de 190.732.694 habitantes, según los datos publicados por el *Instituto Brasileiro de Geografía e Estadística* (IBGE) como resultado del último Censo realizado en el año 2010.<sup>5</sup> Es el quinto país más poblado del mundo, con 50 millones de familias y cerca del 81% de los habitantes ocupan áreas urbanas. La tasa de natalidad, que llegó a casi el 6,3 en 1960, era de 2,3 hijos por matrimonio en el año 2000. Esta caída, asociada a las mejoras en los indicadores sociales y en la calidad de vida, hará que la mayoría de la población tenga entre 15 y 44 años en las próximas cuatro décadas. Esto representará uno de los mayores mercados de trabajo y de consumo de los países de América.

#### Ilustración 2 – Comparación entre Argentina y Brasil sobre indicadores socio-demográficos

| Índice   | Año  | Argentina | Brasil |
|--|------|-----------|--------|
| Población en millones  | 2009 | 40,28     | 193,73 |
| Crecimiento de la población (% anual)                                | 2009 | 1%        | 0,90%  |
| Esperanza de vida al nacer (total años)                              | 2008 | 75        | 72     |
| Tasa de alfabetización, total de adultos (% personas de 15 años o +) | 2008 | 98%       | 90%    |
| Desempleo, total (% de la población activa total)                    | 2008 | 7,30%     | 7,90%  |
| Inscripción escolar, nivel primario (% bruto)                        | 2007 | 116       | 130    |

Fuente: *The World Bank. Elaboración propia*

Brasil, al igual que Argentina, se encuentra en la categoría de nivel de ingresos mediano-alto. El país registró avances significativos en el índice de educación debido a mejoras en el acceso de los alumnos a las redes públicas y a la

<sup>4</sup> [http://www.censo2010.indec.gov.ar/preliminares/cuadro\\_totalpais.asp](http://www.censo2010.indec.gov.ar/preliminares/cuadro_totalpais.asp)

<sup>5</sup> <http://www.brasil.gov.br/sobre/o-brasil/o-brasil-em-numeros-1/demografia>



tecnología. El último Censo también registro mejoras en la infraestructura básica, como energía eléctrica, cloacas y en el suministro de agua.

Existe una fuerte concentración de las actividades económicas y de la población sobre una parcela menor del territorio brasileño, lo que promueve la concentración de la renta y de la riqueza y la exclusión social. Uno de los mayores desafíos del gobierno es construir un país con igualdad de oportunidades.

#### **1.2.4. Entorno legal**

En la actualidad el gobierno argentino ha utilizado medidas de restricción voluntaria, medidas *antidumping* y de salvaguardia, y sobretodo sistemas de licencias previas para calzados, línea blanca, textiles-indumentaria, neumáticos etc. La adopción de estas medidas es una respuesta a la creciente participación de las importaciones provenientes de Brasil en algunos sectores industriales.

Estas medidas defensivas de protección del mercado interno, en especial las licencias no automáticas, han generado grandes dificultades para estas industrias a tal punto que algunas empresas han decidido no operar más en el país, como fue el caso de C&A y Armani. Asimismo, estas medidas incentivaron el ingreso al país de IED brasileñas para abastecer el mercado doméstico de calzados e indumentaria y explotar potenciales complementariedades.

Estas medidas proteccionistas han incidido de manera negativa en el transporte marítimo entre Argentina y Brasil. Al inicio de la implementación de estas medidas las licencias en algunos casos llegaron a demorar el transporte en hasta tres meses. Si bien hoy en día el trámite es más rápido, aun tienen un impacto negativo sobre la industria.

El entorno legal brasileño también presenta deficiencias. New Freitas en un artículo sobre la seguridad jurídica en Brasil informa que el país tiene una



pérdida acumulada del 20% al año en el crecimiento de la economía a raíz de la ineficiencia del sector jurídico.<sup>6</sup>

Robert Sherwood, consultor internacional de justicia, afirma que si el sistema jurídico brasileño fuera más eficiente las inversiones extranjeras directas aumentarían en un 12% y el empleo crecería un 18%.<sup>7</sup> La inseguridad jurídica genera incertidumbre sobre la estabilidad y seguridad de los contratos financieros. Además, los costos y plazos de los procesos jurídicos para ejecutar garantías y deudas son extremadamente altos.

Desde 2003 el gobierno lanzó el Programa Brasil Exportador que reúne varios organismos e instituciones gubernamentales los cuales han desarrollado 45 programas y proyectos para consolidar las políticas en ese sector.

En respuesta a las licencias no automáticas a la importación, el gobierno brasileño también ha implementado el 14 de octubre de 2010 la misma medida para cereales, juguetes, autopartes y neumáticos, entre otros productos.

### 1.3. Conclusión intermedia

El análisis tipo PEST realizado permite identificar asimetrías generales. Mientras que Brasil presenta una economía estable y en crecimiento, una inflación en descenso y una moneda fuerte, Argentina presenta una economía perjudicada por medidas gubernamentales de corto plazo fruto de un entorno político inestable. La preocupación por la competencia doméstica, los controles en la balanza comercial y los índices poco confiables culminan en una política argentina débil para atraer capitales, contrastando con la postura estratégica global que aplica Brasil para atraer capitales.

Al mismo tiempo la participación de Brasil en los foros y agendas económicas relevantes es cada vez mayor en contraste con el aislamiento internacional argentino que ha adoptado posturas radicalmente defensivas (Da Motta Veiga, 2009).

---

<sup>6</sup> <http://www.newton.freitas.nom.br/artigos.asp?cod=110>

<sup>7</sup> <http://www.newton.freitas.nom.br/artigos.asp?cod=110>



A nivel socio-cultural, Brasil se destaca por ser uno de los mayores mercados de trabajo y consumo de América Latina, pero no se observan grandes asimetrías con Argentina en relación a los principales indicadores (nivel de alfabetización, desempleo, escolaridad etc.).

En lo que se refiere al entorno legal, la seguridad jurídica es un problema que ambos países deben subsanar. Por eso es fundamental que se desarrollen medidas para aumentar la integración y cooperación entre ambos países y sobre todo medidas que generen certezas jurídicas en la región. De esta manera se atraerán inversiones a largo plazo y se obtendrán grandes ganancias económicas para ambos países.

El análisis de las asimetrías subyacentes en la economía, política, socio-cultural y el entorno legal entre ambos países muestra a Brasil como un país más atractivo para realizar negocios que Argentina.



## 2. COMPARACIÓN DE LOS SECTORES PORTUARIOS ARGENTINA – BRASIL

En esta sección se analiza el sector portuario argentino y brasileño por separado y luego se hace una comparación entre ambos países con el objetivo de identificar asimetrías. Para ello se examinan indicadores específicos como cantidad de puertos, movimiento de carga en los principales puertos e inversiones realizadas y en curso entre otros.

### 2.1. Breve historia del sector portuario argentino

Desde la fundación de la ciudad de Buenos Aires en 1536, el Río de la Plata ha tenido un rol protagónico en la historia. Pero recién en el año 1607 empezaron a surgir propuestas que visaban mejorar el Puerto de Santa María con un espacio destinado para el amarre y la descarga de buques (Luqui Lagleyze, J. M., 2005).

A principios del siglo XVIII, Europa atraviesa el llamado Siglo de las Luces que conlleva cambios en la relación metrópoli-colonia, entre ellos la liberación del comercio y consecuentemente a una mayor importancia del Río de la Plata. En 1810 se realizan obras para mejorar los muelles y en 1824 el puerto recibe el primer buque de ultramar, el transatlántico inglés Condesa de Chester.<sup>8</sup>

Si bien se pueden encontrar relatos sobre los inconvenientes que presenciaban los viajeros en esa época, es recién en 1887 cuando se empiezan a desarrollar emprendimientos para mejorar los canales de acceso. Luego de 10 años de obras se inauguró el “Puerto Madero”, como es conocido actualmente.<sup>7</sup>

Entre los años 1911 y 1926 se realizan las obras para la construcción del Puerto Nuevo con el objetivo de atender a la creciente demanda del comercio internacional.<sup>7</sup>

Zuidwijk (2001) señala los grandes cambios en el panorama de los puertos desde la segunda guerra mundial. A partir del año 1943 se promulgaron leyes y decretos que buscaban la estatización del sector portuario y la limitación de las

---

<sup>8</sup> [http://www.hmazzier.com.ar/h\\_puerto\\_ba.htm](http://www.hmazzier.com.ar/h_puerto_ba.htm)



iniciativas privadas. Dentro de esas medidas, ese mismo año se destaca la creación del organismo responsable por la fiscalización de los puertos explotados por empresas privadas bajo el nombre de Dirección General de Navegación de Puertos del Ministerio de Obras Públicas. Entre 1947 y 1949, se creó la Dirección Nacional de Aduanas, la Dirección Nacional de Puertos -que posteriormente sería la responsable por la administración y explotación de los puertos, y la Dirección Nacional de Construcciones Portuarias y Vías Navegables. Luego en 1949, mediante la ley 13.895, se estatizaron sin cargo alguno, mediante la Ley 13.895, los puertos que operaran bajo concesiones precarias.

Mediante el decreto ley N° 4963 del año 1956 se creó la Administración General de Puertos (AGP) responsable por la explotación, administración y mantenimiento de todos los puertos nacionales marítimos y fluviales.<sup>9</sup> Para Zuidwijk (2001), la AGP *“nunca ha funcionado bien, debido a la pesada estructura burocrática y política”* y que *“ha cometido grandes errores por no prestar la debida atención a los desarrollos en otras partes del mundo”*.

El periodo comprendido entre 1956 y 1966 se caracterizó por la centralización de las cargas y descargas en el Puerto de Buenos Aires, lo que provocó la declinación de los puertos del interior. Aunque durante este periodo las tarifas eran consideradas altas, los puertos argentinos tuvieron los menores rendimientos del mundo. Esto se debe, entre otros factores, a los altos costos fruto de las grandes demoras para atracar y el poder desmedido de los sindicatos.

En el año 1966 se produce el golpe militar y la creación de la función de “Capitán de Puertos” habilitada para intervenir en todos los organismos relacionados con el puerto. En el marco de un año, el Puerto de Buenos Aires sufrió un cambio radical y se tornó uno de los puertos más eficientes del mundo. Entre las medidas aplicadas por la ‘Capitanía’ para mejorar la eficiencia se destacan: la ampliación del horario de atención del puerto (24 horas), la obligación de los buques a trabajar sin interrupción, el establecimiento de

---

<sup>9</sup> Puerto Buenos Aires. Reseña histórica. Obtenido desde:  
<http://www.puertobuenosaires.gob.ar/>



garantía de jornales y la adjudicación de los Diques Puertos Madero para operar como Depósitos Fiscales (Zuidwijk, 2001).

Lamentablemente, durante los gobiernos civiles y militares entre 1966 y 1983 la eficiencia de los puertos no se mantuvo. Durante ese periodo las políticas de habilitación de los Depósitos Fiscales variaron, y así también la presencia de empresas privadas y el poder de los gremios portuarios. La falta de dragado siempre estuvo presente y se agravó a medida que el tamaño de los buques y los calados<sup>10</sup> aumentaron (Zuidwijk, 2001).

La situación se volvió caótica luego de la “apertura económica” promovida por el Ministro de Economía Martínez de Hoz que buscaba facilitar el ingreso de los productos importados con el objetivo de controlar la inflación. Sin embargo, los depósitos no eran suficientes para almacenar todas las importaciones quedando las mercaderías a la intemperie, lo que generó grandes pérdidas y estimuló el uso masivo de contenedores (Zuidwijk, 2001).

En el año 1979 el gobierno de la Dictadura Militar promulgó la Ley 20.080 de Puertos la cual al auspiciar la privatización permitió la incorporación de técnicas de primer nivel mundial haciendo las instalaciones más eficientes lo que llevó a la Argentina a alcanzar el segundo lugar mundial en la exportación de aceites y harinas (Zuidwijk, 2001).

Una de las peores gestiones de la AGP, según Zuidwijk, fue entre los años 1983 y 1992. A pesar de haber sido un periodo de grandes ganancias no hubo inversión ni medidas de mantenimiento, llegando incluso a clausurar y hasta a demolerse una parte de los muelles del Puerto Nuevo y del Puerto de Rosario.

No obstante, en el año 1992 se sanciona la Ley sobre Actividades Portuarias, mediante la cual *“la responsabilidad de los servicios esenciales, tales como el dragado, la señalización de los espejos de agua, instalaciones de amarre, remolques y practicaje entre otros, dentro del puerto o zona portuaria, es de la*

---

<sup>10</sup> Calado es la profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de un barco. Diccionario de la Lengua Española. Real Academia Española.



*persona física o jurídica a quien el Estado Nacional le haya otorgado la habilitación del mismo.*<sup>11</sup>

En 1993 se empiezan a realizar grandes inversiones en Portainers y Trainstainers incrementando la capacidad para operar con contenedores al doble del volumen disponible (Zuidwijk, 2001).

A principios de 1995 empieza a operar Exolgan y como resultado de la fuerte competencia, las tarifas bajaron y la eficiencia aumentó notablemente llevando los precios y rendimientos del Puerto de Buenos Aires a niveles similares a los de los puertos europeos (Zuidwijk, 2001).

Pero la excesiva competencia y la sobre-oferta llevaron a la Terminal 6 a la quiebra en el año 1996. En 1997 se estabilizan la oferta y la demanda reajustando las tarifas y en 1998 las terminales trabajaban a su capacidad nominal.

Como se observar en el cuadro a continuación entre 1995 y 1998 el movimiento de contenedores crecía año tras año. En 1999 el volumen baja un 9% debido a la crisis brasileña (Zuidwijk, 2001).

**Ilustración 3 - Movimiento de contenedores en los Puertos de Buenos Aires y Dock Sud**

| AÑO  | TEU       | %   |
|------|-----------|-----|
| 1994 | 532.681   |     |
| 1995 | 650.000   | 22% |
| 1996 | 779.554   | 20% |
| 1997 | 1.029.569 | 32% |
| 1998 | 1.182.000 | 12% |
| 1999 | 1.079.000 | -8% |
| 2000 | 1.102.189 | 2%  |

*Fuente: Antonio J. Zuidwijk, Contenedores, Buques y Puertos Partes de un Sistema de Transporte. Elaboración propia.*

<sup>11</sup> Armada Argentina. Manual de Intereses Marítimos Nacionales. Capítulo IV. Puertos Argentinos.



## 2.2. Breve historia del sector portuario brasileño

Al igual que en Argentina, los puertos brasileños han sido protagónicos en la historia del país y han evolucionado desde la llegada de los portugueses colonizadores en 1500 en Porto Seguro.

El 28 de enero de 1808, D. Joao VI declaró la apertura de los puertos a las naciones amigas insertando el país en el sistema económico liberal internacional (Marone, Eduardo, Carlos Roberto Soares, Raimundo F. Kappel & Marília G. de Albuquerque, 2005).

En 1846, el padrino de la Marina Mercante brasileña, Visconde de Mauá, desarrolló la *Compañía de Establecimiento de Punta Arena*, en el puerto de Niterói – RJ – de donde partían tanto buques destinados a cabotaje en la costa brasileña, como así también de línea para el Atlántico Sur, América del Norte y Europa (Marone y cols, 2005).

Como consecuencia del incremento del comercio brasileño, el gobierno imperial elaboró, en 1869, la primera ley de concesión a la explotación privada de los puertos (Marone y cols, 2005).

Es en 1888 cuando se iniciaron las primeras operaciones del primer puerto organizado; explorado por la iniciativa privada a través de la *Companhia Docas de Santos* en el puerto de Santos (Marone y cols, 2005).

Las actividades portuarias hasta 1930 eran privadas y si bien los gobernantes del país reconocían la importancia de los puertos en la expansión de la economía nacional, por el contrario las medidas utilizadas no propiciaron un desarrollo de los mismos, e incluso desestimularon las exportaciones (Marone y cols, 2005).

Recién en 1930 cuando el gobierno asume un rol central y crea la *holding Empresa de Portos do Brasil S/A – PORTOBRAS* con el objetivo de centralizar las actividades portuarias (Marone y cols, 2005).



Este periodo de centralización de la administración pública se caracteriza por la ineficiencia de los puertos brasileños y se intensifica durante el régimen militar (1964-1985) con el modelo monopolista estatal para un Sistema Portuario Nacional (Marone y cols, 2005).

El foco durante esta etapa pasa a ser la seguridad quedando rezagado el comercio de mercaderías y la modernización de las operaciones portuarias. La mayoría de los puertos ofrecían servicios caros y lentos debido a los obsoletos equipos y la mano de obra en exceso (Marone y cols, 2005).

En 1990, luego de la extinción abrupta de *Portobrás* el sistema portuario se tornó caótico debido a la ausencia de un órgano regulador. Esta crisis culminó en la aprobación de la Ley de Modernización de los Puertos (Ley 8.630, del 25 de febrero de 1993) que modificó completamente la estructura portuaria brasileña, permitiendo la liberación del sector y estimulando la competitividad (Marone y cols, 2005).



### 2.3. Comparación de la situación actual del sector portuario argentino y brasileño

Actualmente la mayoría de las importaciones llegan a Argentina por la vía marítima. Los principales puertos argentinos son: Buenos Aires, Up-Rivera, La Plata-Enseada, Zarate, Bahía Blanca, Mar del Plata, Quequén-Necochea, Comodoro Rivadavia, entre otros. El puerto de mayor importancia es el de Buenos Aires pero el 50% de las exportaciones del país, en especial la exportación de granos y petróleo, se concentran en el Up-River que contiene 17 puertos.

*“En la actualidad existen en nuestro territorio 40 puertos importantes, 23 de ellos son fluviales y 17 marítimos. Se destacan cuatro zonas portuarias fluvio-marítimas principales: la de la provincia de Santa Fe (desde el puerto de Santa Fe hasta el puerto de Villa Constitución, con eje en el puerto de Rosario y la zona vecina de San Lorenzo); la correspondiente a la provincia de Buenos Aires (desde el puerto de San Nicolás hasta el puerto de Campana); la ubicada en la zona metropolitana de Buenos Aires (constituida por el puerto de Buenos Aires y el puerto de Dock Sud); y por último, el área del litoral marítimo de la provincia de Buenos Aires (puertos de Bahía Blanca y Quequén). Estas cuatro zonas concentran el 71% de la actividad portuaria del país, según datos obtenidos del puerto de Buenos Aires.”<sup>12</sup>*

En lo que se refiere al sector de transporte marítimo brasileño, la costa de 8,5 mil kilómetros navegables de Brasil es un atractivo para las empresas de logística. El sector portuario brasileño mueve anualmente 700 millones de toneladas de las variadas mercaderías y está compuesto por 37 puertos, marítimos y fluviales, 42 terminales portuarias privadas y 3 complejos portuarios que operan mediante una concesión privada. El Anexo I expone los principales puertos brasileños.

---

<sup>12</sup> Informe Export.Ar. 34: El sistema Portuario Argentino: análisis de costos y eficiencia en el marco de la estrategia exportadora nacional. 2008. Pp 2. Fundación Exportar. Disponible en: [http://www.exportar.org.ar/informes\\_exportar.html](http://www.exportar.org.ar/informes_exportar.html)



El sistema portuario brasileño actual está compuesto por nueve *Companhias Docas*, siendo ocho de ellas públicas y una privada, y por cuatro concesiones estatales y cuatro puertos privados (Marone y cols, 2005). El Anexo II muestra la composición del sistema portuario brasileño.

Según los autores del artículo “*Os portos brasileiros frente a ciencia, tecnologia e inovação: um novo desafio para a sociedade*” los puertos fueron un tema primordial en el gobierno de Lula. Durante el mismo fueron creadas dos instancias con el objetivo de insertar los puertos en la política industrial, tecnológica y de comercio exterior: la *Comissão Nacional Permanente Portuária* (CNPP) y la *Agenda Puerto* (Marone y cols, 2005).

En Argentina, como se puede observar en la ilustración 4 a continuación, la capacidad operativa de los puertos creció desde 2001 hasta el 2006, ampliando un 44,6% la capacidad de almacenaje e incrementando el ritmo de cargas de buques de 52 a 66 mil toneladas por hora.

**Ilustración 4 – Evolución de la actividad portuaria en Argentina (2001-2006)**

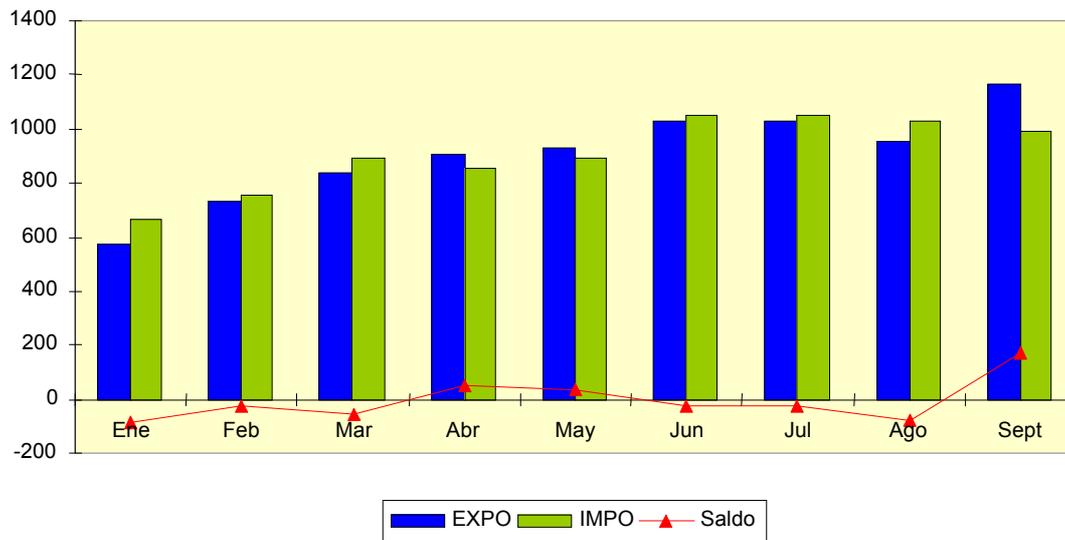
| Puertos Argentinos      | 2001       | 2006       | Δ %   |
|-------------------------|------------|------------|-------|
| Volumen Exportado       | 50.950.000 | 53.000.000 | 4,0%  |
| Capacidad de Almacenaje | 5.600.000  | 8.100.000  | 44,6% |
| Ritmo de Carga          | 52.000     | 66.000     | 26,9% |

Fuente: [www.centrodenavegacion.org.ar/.../Situación%20portuaria%20Argentina%20Enero%202008.doc](http://www.centrodenavegacion.org.ar/.../Situación%20portuaria%20Argentina%20Enero%202008.doc)

El gráfico a continuación refleja las importaciones y exportaciones entre Brasil y Argentina durante el año 2009 por medio de transporte marítimo. Como podemos observar, por consecuencia de la crisis mundial el comercio bilateral se vio afectado al inicio del corriente año. Solamente en los meses de abril, mayo y septiembre el saldo de la balanza comercial es positivo para Argentina.



Ilustración 5 – Evolución de la Balanza comercial entre Brasil y Argentina (2009)



Fuente: Datos Secex. Elaboración Log-In Mercosur SRL.

La ilustración 6 a continuación refleja el movimiento de carga en general de los principales puertos argentinos durante los años 2007 y 2009. El puerto de Buenos Aires en conjunto con los puertos de la Provincia de Buenos Aires son los responsables por más del 80% del movimiento de carga del país.



Ilustración 6 – Movimiento de carga en los principales puertos argentinos

| Puerto             | Movimiento de Carga en Miles de tn |               |               | Δ %          |               |
|--------------------|------------------------------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
|                    | 2007                               | 2008          | 2009          | '08 / '07    | '09 / '08     |
| Buenos Aires       | 10.479                             | 10.802        | 8.600         | 3,1%         | -20,4%        |
| Dock Sud           | 15.672                             | 15.335        | 12.747        | -2,2%        | -16,9%        |
| Bahía Blanca       | 13.410                             | 12.612        | 7.785         | -6,0%        | -38,3%        |
| Rosales            | 11.771                             | 11.287        | 9.529         | -4,1%        | -15,6%        |
| La Plata           | 5.253                              | 5.066         | 4.244         | -3,6%        | -16,2%        |
| Quequén            | 4.426                              | 4.255         | 2.432         | -3,9%        | -42,8%        |
| San Nicolás        | 3.448                              | 2.548         | 2.076         | -26,1%       | -18,5%        |
| San Pedro          | 1.170                              | 1.231         | 683           | 5,2%         | -44,5%        |
| Mar del Plata      | 673                                | 516           | 441           | -23,3%       | -14,6%        |
| Campana            | 281                                | 327           | 115           | 16,3%        | -64,7%        |
| Puerto Madryn      | 1.178                              | 1.558         | 1.465         | 32,3%        | -5,9%         |
| Ushuaia            | 465                                | 480           | 203           | 3,1%         | -57,8%        |
| Comodoro Rivadavia | 71                                 | 43            | 31            | -40,3%       | -27,1%        |
| Villa Constitución | n/d                                | n/d           | 805           | n/a          | n/a           |
| <b>Total</b>       | <b>68.298</b>                      | <b>66.059</b> | <b>50.352</b> | <b>-3,3%</b> | <b>-23,8%</b> |

|   |   |
|---|---|
|  Puerto de Buenos Aires                  |  Puertos Patagónicos                 |
|  Puertos de la Provincia de Buenos Aires |  Puertos de la Provincia de Santa Fe |

Fuente: <http://www.consejoportuario.com.ar/estadisticas.aspx>. Elaboración propia

Al examinar los movimientos de carga de los principales puertos argentinos se puede observar que la variación entre los años 2007 y 2008 no es significativa, lo que demuestra estabilidad en el volumen de carga. La disminución de la carga que sufrieron los puertos en el año 2009 es fruto de la crisis mundial que ocurrió en dicho año.

En la disertación realizada el 11 de mayo de 2010 en la Cámara Argentina de Comercio (CAC), el interventor de la Administración General de Puertos (AGP), Oscar Vecslir, habló sobre la situación actual del puerto y sobre los proyectos para el futuro. Vecslir resaltó los convenios firmados con la Universidad Tecnológica Nacional, la Universidad de Buenos Aires y la empresa estatal Altec para renovar la infraestructura informática y las tareas de control respectivamente. Además, destacó la construcción del dragado interno



fruto de una inversión de 80 millones de pesos y que tiene como objetivo ampliar el calado a 33 pies.

La AGP se encuentra avanzando con proyectos de seguridad portuaria e instalando cámaras de video vigilancia en los puertos. El objetivo del proyecto es observar y monitorear la entrada y salida de camiones de las terminales portuarias, al igual que los buques que ingresan, transitan y egresan por el canal de acceso y las diferentes dársenas del PBA.

Vecslir también habló de su preocupación por la pérdida de competitividad, sobretodo en relación a Montevideo, y la importancia de volver a ser un puerto hub. Según el diario La Nación del día 18 de mayo de 2010, *“el puerto de Buenos Aires tiene 58 servicios mensuales, que se expresan en 16 combinaciones de líneas o joints”*<sup>13</sup>. En su disertación Vecslir expresó que si bien la eslora media de los buques es de 277, el puerto está preparado para recibir buques de más de 300. El crecimiento del puerto de Montevideo es inversamente proporcional a la caída de la participación que sufrió el puerto de Buenos Aires en los últimos 10 años (58% en 1998 a 45% en 2009). Según el ingeniero el crecimiento del puerto de Montevideo se debe a la carga argentina que deja de operar en el puerto de Buenos Aires.

Durante una entrevista para el diario La Nación, Roberto Negro, el CEO de International Trade Logistics, la holding del que depende Exolgan, estimó que las terminales de Buenos Aires y Dock Sud están operando a un 50%, y partió de este supuesto para realizar una proyección donde advirtió sobre lo que parece un exceso de competidores. *“En 2013 se daría una probable expansión de la terminal 4 (APM Terminales) y la renovación de Bactssa (terminal 5). Tomando un crecimiento lineal del movimiento del 12% y uno real del 7% (promedio histórico desde 1995), para 2016 el uso de la capacidad instalada estará entre un 40% y un 46%. Esto será difícil de sostener”*.<sup>14</sup>

<sup>13</sup> <http://www.lanacion.com.ar/1265824-el-juego-vuelve-a-empezar>

<sup>14</sup> <http://www.lanacion.com.ar/1199621-el-caprichoso-alfabeto-de-la-crisis-economic>



En lo que se refiere a los puertos brasileños, la balanza comercial creció en los últimos años, pero al igual que Argentina, Brasil también se vio afectado por la crisis mundial a fines de 2008 que redujo un 24,4% el valor comercial de sus cargas exportadas e importadas. El siguiente cuadro además de mostrar la evolución de la balanza comercial, también muestra la participación de los puertos brasileños.

**Ilustración 7 – Evolución de la balanza comercial de los principales puertos brasileños**

| Puerto                     | 2006         |             | 2007         |             | 2008         |             | 2009         |             | Δ %          |              |               |
|----------------------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|--------------|---------------|
|                            | US\$ bi      | Part. %     | '07 / '06    | '08 / '07    | '09 / '08     |
| Santos                     | 60,5         | 26,4%       | 71,4         | 25,4%       | 91,8         | 24,7%       | 74,0         | 26,4%       | 18,0%        | 28,6%        | -19,4%        |
| Vitória                    | 17,6         | 7,7%        | 20,7         | 7,4%        | 28,9         | 7,8%        | 19,7         | 7,0%        | 17,6%        | 39,6%        | -31,8%        |
| Paranaguá                  | 12,8         | 5,6%        | 18,0         | 6,4%        | 24,0         | 6,5%        | 19,3         | 6,9%        | 40,6%        | 33,3%        | -19,6%        |
| Itaguaí                    | 10,6         | 4,6%        | 14,0         | 5,0%        | 19,7         | 5,3%        | 15,5         | 5,5%        | 32,1%        | 40,7%        | -21,3%        |
| Rio Grande                 | 10,0         | 4,4%        | 13,6         | 4,8%        | 17,5         | 4,7%        | 14,0         | 5,0%        | 36,0%        | 28,7%        | -20,0%        |
| Rio de Janeiro             | 10,5         | 4,6%        | 13,1         | 4,7%        | 17,3         | 4,7%        | 12,6         | 4,5%        | 24,8%        | 32,1%        | -27,2%        |
| São Luis                   | 6,9          | 3,0%        | 8,3          | 3,0%        | 13,0         | 3,5%        | 8,3          | 3,0%        | 20,3%        | 56,6%        | -36,2%        |
| Itajaí                     | 7,2          | 3,1%        | 8,9          | 3,2%        | 11,2         | 3,0%        | 7,8          | 2,8%        | 23,6%        | 25,8%        | -30,4%        |
| São Francisco              | 4,4          | 1,9%        | 5,0          | 1,8%        | 7,3          | 2,0%        | 6,1          | 2,2%        | 13,6%        | 46,0%        | -16,4%        |
| Manaus                     | 3,7          | 1,6%        | 4,4          | 1,6%        | 6,8          | 1,8%        | 5,0          | 1,8%        | 18,9%        | 54,5%        | -26,5%        |
| Outros Portos e Aeroportos | 84,7         | 37,0%       | 103,8        | 36,9%       | 133,6        | 36,0%       | 98,3         | 35,0%       | 22,6%        | 28,7%        | -26,4%        |
| <b>BRASIL</b>              | <b>228,9</b> | <b>100%</b> | <b>281,2</b> | <b>100%</b> | <b>371,1</b> | <b>100%</b> | <b>280,6</b> | <b>100%</b> | <b>22,8%</b> | <b>32,0%</b> | <b>-24,4%</b> |

Fuente: <http://www.portodesantos.com.br/down/relatorio/Relatorio2009.pdf> (Sistema Alice - MDIC).

Elaboración propia.

Santos, notablemente es el mayor puerto; responsable por el 25% de la balanza comercial del país y por movimientos de más de 60 millones de toneladas por año, fue el que registró una de las menores reducciones en la balanza comercial en el año 2009 en relación al año anterior (19,4%).

El siguiente cuadro refleja el movimiento de cargas en miles de toneladas de los principales puertos brasileños. La dimensión de los números de los puertos argentinos y brasileños es completamente distinta, pero el objetivo de esta comparación es demostrar que algunos de los puertos brasileños pudieron superar los obstáculos de la crisis mundial hacia fines de 2009, manteniendo el volumen e incluso, en algunos casos, logrando un pequeño crecimiento en relación al año anterior, como por ejemplo el puerto de Santos (+2,6) e Itaguaí (+5,4%).



## Ilustración 8 – Movimiento de cargas de los principales puertos brasileños

| Puerto         | 2006   |      | 2007   |        | 2008   |        | 2009   |        | 2010   |        |
|----------------|--------|------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                | tn mil | Δ %  | tn mil | Δ %    | tn mil | Δ %    | tn mil | Δ %    | tn mil | Δ %    |
| Santos         | 76.297 | 6,1% | 80.776 | 5,9%   | 81.058 | 0,3%   | 83.194 | 2,6%   | 96.025 | 15,4%  |
| Vitória        | 32.233 | n/d  | 31.980 | -0,8%  | 35.588 | 11,3%  | 28.802 | -19,1% | 33.213 | 15,3%  |
| Paranaguá      | 32.563 | n/d  | 38.225 | 17,4%  | 33.005 | -13,7% | 31.274 | -5,2%  | 38.161 | 22,0%  |
| Itaguaí        | 29.694 | n/d  | 38.872 | 30,9%  | 47.218 | 21,5%  | 49.755 | 5,4%   | n/d    | n/d    |
| Rio Grande     | 5.883  | 6,1% | 5.162  | -12,3% | 5.972  | 15,7%  | n/d    | n/d    | n/d    | n/d    |
| Rio de Janeiro | 8.512  | n/d  | 8.943  | 5,1%   | 8.774  | -1,9%  | 6.769  | -22,9% | n/d    | n/d    |
| Itajaí         | 6.448  | n/d  | 6.538  | 1,4%   | 4.732  | -27,6% | 1.761  | -62,8% | 3.632  | 106,3% |

Fuente: <http://www.portodesantos.com.br/historia.php> & <http://www.codesa.gov.br/Site/LinkClick.aspx?fileticket=mUJi4MNY7tA%3d&tabid=108&language=pt-BR> & <http://www.appa.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=63> & <http://www.codern.com.br/> & [http://www.portosrio.gov.br/downloads/Relatorio\\_de\\_Gestao\\_2009.pdf](http://www.portosrio.gov.br/downloads/Relatorio_de_Gestao_2009.pdf) & <http://www.portoitajai.com.br/novo/estatisticas/6/Estatística%20de%202010> .Elaboración propia.

En el año 2010, comienzan a recuperarse los volúmenes perdidos durante la crisis de 2008/2009. El Puerto de Paranaguá casi que igualó el volumen del 2007, mientras que el volumen del Puerto de Santos fue record, fruto del aumento de las importaciones (+33,5% en relación al año 2009).

Aunque los puertos brasileños estén superando los niveles de volúmenes de años anteriores aún hay muchos obstáculos que superar. Algunos de los principales problemas detectados en la *Agenda Puerto* fueron la falta de dragado, las vías de acceso, congestionamiento de trenes y camiones además de los problemas gerenciales. Al mismo tiempo, también es necesario resolver el problema de la falta de coordinación y diálogo entre las administraciones portuarias y las intendencias municipales. Esto hace que las regiones portuarias estén siempre congestionadas por las habitaciones desordenadas y con un contingente poblacional de baja renta, lo que dificulta la desocupación de esas zonas. Este problema se agravó con la creación de la política nacional de medio ambiente (Marone y cols, 2005).

El calado es una de las principales preocupaciones del sector en ambos países. El Puerto de Buenos Aires cuenta hoy con un calado de 10 metros de profundidad. Rio Grande hoy tiene 14 metros de profundidad llegando a 16 y ya cuenta con presupuesto para ampliarlo a 18 para atender barcos a gráneles de



120 mil toneladas. El problema del calado hace que empresas como Maersk, Hamburg Sud y MSC opten por invertir y desarrollar acuerdos con puertos brasileños en lugar de hacerlo con puertos argentinos<sup>15</sup>.

## 2.4. Conclusión intermedia

Tanto en Argentina como en Brasil los puertos han tenido un rol protagónico en la historia y en el desarrollo económico del país. Las medidas aplicadas por ambos países han incidido de manera directa en el sector portuario y frente a una crisis el impacto en el volumen de carga transportado es similar en los dos países.

Sin embargo, los datos analizados han demostrado que el volumen de carga de los puertos brasileños ha incrementado entre los años 2006 y 2008 mientras el volumen de los puertos argentinos se mantuvo relativamente constante.

Aunque observamos asimetrías en el volumen y en la concentración de carga por puerto también observamos que ambos países deben solucionar problemas similares como la falta de dragado y las vías de acceso.

---

<sup>15</sup> Galli, Emiliano. (2010). *El juego vuelve a empezar*. Diario La Nación. Obtenido el día 18 de mayo de 2010, desde <http://www.lanacion.com.ar/1265824-el-juego-vuelve-a-empezar>



### 3. ANALISIS DE LAS ASIMETRIAS

En esta sección se analizan las asimetrías entre Argentina y Brasil en relación a la infraestructura, la industria naval, las inversiones extranjeras directas, los programas y proyectos para el desarrollo del sistema portuario y la utilización de licencias no automáticas aplicadas por ambos.

#### 3.1. Infraestructura

El estudio realizado por el *World Economic Forum* sobre el atractivo para inversiones privadas en infraestructura en Latino América analiza el atractivo (IPIAI) y el índice de calidad en infraestructura (Infrastructure Quality Gap Index, IQGI). El IQGI evalúa la calidad de la brecha en la infraestructura del transporte terrestre, portuario y aéreo y de la electricidad del país dado respecto de Alemania, país que mejor puntuación obtuvo en infraestructura en el *Global Competitiveness Index* (GCI) 2006-2007. Si la brecha es cero significa que el país ha logrado un resultado óptimo a nivel internacional y no necesita inversiones adicionales en el sector (Mia, I., Estrada J. & Geiger T., 2007).

La ilustración 9 a continuación muestra la combinación de ambos índices y la ilustración 10 muestra la problemática que presentan Brasil y Argentina para realizar negocios en cada uno de ellos. En ambos cuadros Argentina se encuentra peor posicionada que Brasil en lo que se refiere a la calidad y suministro de infraestructura.

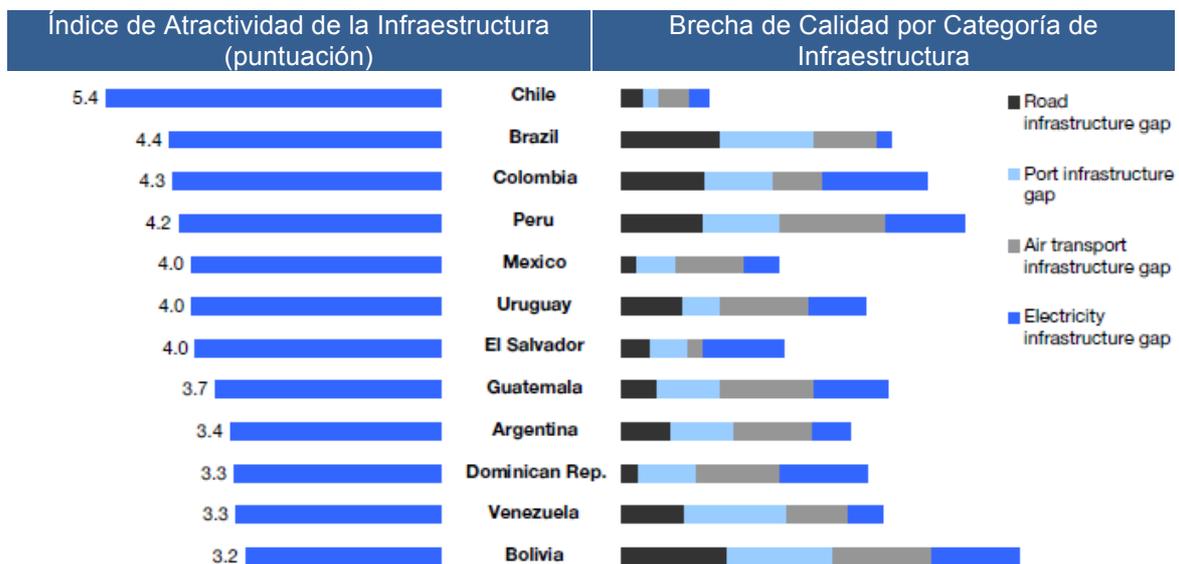
Al analizar detalladamente la ilustración 9, se puede observar que a pesar de que Brasil, al igual que Colombia y Perú, es un país atractivo para las inversiones (4,4 – el segundo más atractivo de Latino América) presenta grandes brechas, en particular en la infraestructura de transporte de carretera. De acuerdo con *The Global Competitiveness Report 2009–2010* Brasil ocupa el puesto 74 a nivel mundial en el pilar de infraestructura (3,50 puntos de un máximo de 7).

En cambio, Argentina se encuentra peor posicionada ocupando el puesto número 88 con 3,11 puntos, dentro del mismo clúster de los rezagados de IPIAI



junto con Bolivia y Venezuela<sup>16</sup>. A pesar de que en relación a la infraestructura portuaria, Argentina presenta una brecha de calidad menor que la de Brasil, a nivel de infraestructura general Brasil presenta una brecha menor que Argentina. Además las condiciones para la inversión privada en Argentina son pobres y requiere de la aplicación de políticas a largo plazo para lograr impulsarla.

**Ilustración 9 – Atractivo para inversiones y brecha en la calidad de la infraestructura**

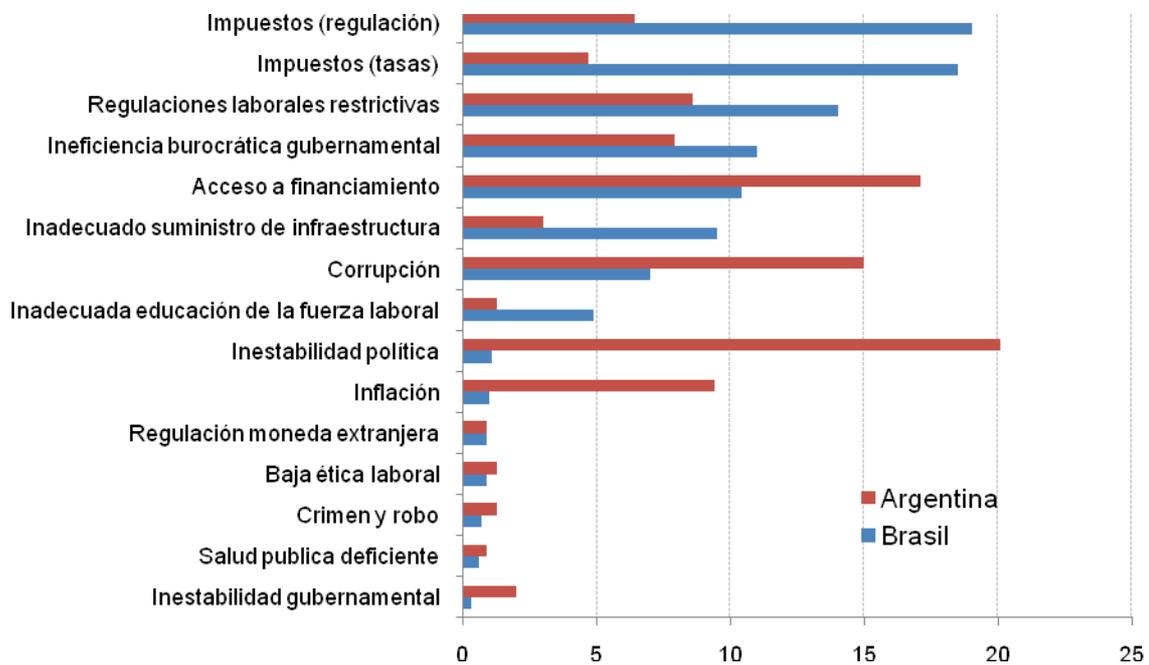


*Fuente: World Economic Forum, Benchmarking National Attractiveness for Private Investment in Latin American Infrastructure*

<sup>16</sup> Schwab, Klaus: "The Global Competitiveness Report 2009-2010". World Economic Forum. Geneva, Switzerland, 2009. Disponible en: [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GlobalCompetitivenessReport\\_2009-10.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2009-10.pdf)



Ilustración 10 – Factores más problemáticos al realizar negocios



Fuente: World Economic Forum, *The Global Competitiveness Report 2009-2010*. Elaboración propia

Según el informe sobre el IQGI, Brasil se encuentra en un clúster que presenta un entorno propicio para la inversión y su desafío es lograr la ejecución. A su vez, Argentina, a pesar de tener una menor brecha en el IQGI, se encuentra con un desafío más complejo: reformar extensivamente los programas con el objetivo de promover el entorno para la inversión en general (Mia, I., Estrada J. & Geiger T., 2007).



### 3.2. Industria naval

La industria naval es responsable por la construcción y reparación de embarcaciones y vehículos de transporte marítimos. Esta industria se caracteriza por la producción a pedido y no seriada de bienes de larga duración y de alto valor unitario. Su naturaleza hace que sean necesarios grandes desembolsos y que el financiamiento ocupe un rol central en la actividad.

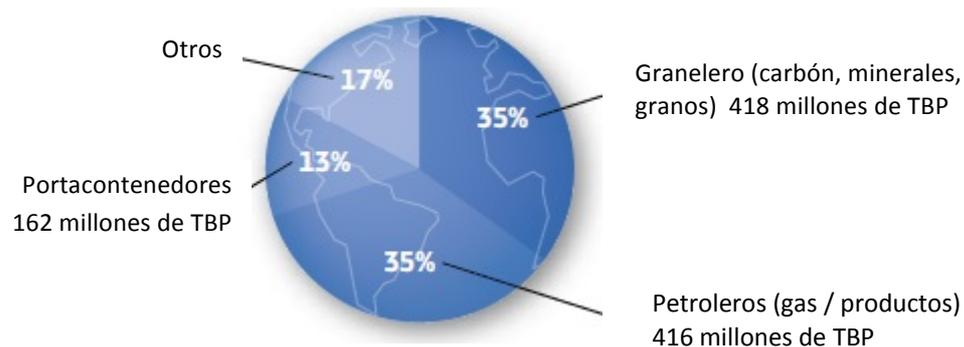
La industria se clasifica en dos grandes ramas:

- Industria pesada: buques y embarcaciones fabricados bajo requerimientos específicos del armador. Atiende a tres sectores: transporte de carga, transporte de pasajeros y pesqueros.
- Industria liviana: embarcaciones deportivas, recreativas, de turismo y pesca costera. Ejemplo: lanchas, veleros y cruceros.

Esta sección pondrá foco en la industria pesada.

Según la United Nations Conference for Trade and Development (Unctad) la flota mundial está distribuida principalmente por los siguientes tipos de buques:

**Ilustración 11 – Flota mundial por tipo de carga**



*TBP: tonelada de porte bruto (medida de capacidad de transporte de mercadería por buque o flota)*

*Fuente: <http://www.sinaval.org.br/docs/IndNaval-DesBrasil-2011.pdf>. Elaboración propia*

Los países líderes en la construcción naval son Corea del Sur y China con un 67% de participación en la construcción naval mundial, principalmente en el segmento granelero y petrolero. Luego se encuentra Japón, con un 14% del total, principalmente en la categoría de los buques portacontenedores. Europa



representa el 4% en particular con los buques de pasajeros y buques especiales (SINAVAL, 2011).

En Argentina, según el informe preparado por el Centro de Estudios para la Producción (CEP) en base a los datos de la Federación de la Industria Naval Argentina (FINA), el mayor desarrollo de la industria naval nacional fue presenciado en los años 1960 y 1970. En la tabla a continuación se detallan algunos números de esa época:<sup>17</sup>

**Ilustración 12 – Datos de la industria naval durante los años 1960 y 1990**

|   | 1960 – 1970 | 1970 - 1990 |
|---|-------------|-------------|
| Astilleros medianos                     | 10          | N/D         |
| Cantidad de buques medianos construidos | 25          | 15          |
| Facturación en millones de dólares      | 35          | 90          |
| Obreros navales                         | 4000        | 9000        |

N/D: no disponible

*Fuente:*

[http://www.cep.gov.ar/descargas\\_new/panorama\\_sector\\_industria/estudios\\_del\\_sec\\_ind/2005/industria\\_naval.pdf](http://www.cep.gov.ar/descargas_new/panorama_sector_industria/estudios_del_sec_ind/2005/industria_naval.pdf). *Elaboración propia.*

En base al informe de la CEP, esos veinte años de buen desempeño que vivió la industria naval argentina fueron posibles por los incentivos vigentes en esa época. Uno de los factores que potenciaron la industria naval fue el acceso al crédito proveniente del Fondo de la Marina Mercante<sup>18</sup>, así como también la existencia de armadores estatales que generaban demanda para los astilleros argentinos.

En esa misma época, exactamente en el mes de abril del año 1958, en Brasil se sanciona la Ley del Fondo de la Marina Mercante (FMM – Ley 3.381) dando inicio a la política de desarrollo de la industria naval brasileña. Esta Ley tiene como objetivo proveer recursos para la renovación, ampliación y recuperación de la flota nacional mediante el cobro de un impuesto sobre el valor de los

<sup>17</sup> CEP, 2005, La Industria Naval En La Argentina

<sup>18</sup> Los fletes de comercio exterior estaban gravados con un impuesto (alrededor del 12%) que luego eran utilizados por la Marina Mercante para otorgar créditos para la construcción naval.



fletes de importación. Al mismo tiempo busca evitar la importación de buques, disminuir los gastos por el alquiler de barcos extranjeros y estimular la exportación de buques (SINAVAL, 2010).

Entre los años 1969 y 1980 fueron creados el Programa de Emergencia y Construcción Naval (PECN) y los Programas de Construcción Naval (I PCN y II PCN) tendientes a estimular el desarrollo del sector naval brasileño (SINAVAL, 2010).

Estas medidas permitieron a los armadores brasileños acceder a líneas de créditos e hicieron, aunque por un breve periodo de tiempo, que Brasil ocupe el segundo lugar entre los mayores constructores navales del mundo (SINAVAL, 2010).

En el año 1990 la desregularización del gobierno de Fernando Collor de Mello y la liberación del transporte marítimo expusieron a los armadores brasileños a la competencia internacional y pusieron fin al exitoso ciclo que vivía la industria naval hasta ese entonces (SINAVAL, 2010).

Mientras tanto en Argentina la construcción naval pesada también enfrentaba un momento difícil. Durante el plan de convertibilidad de la década del 90' la actividad de esta industria sufrió una fuerte caída, reduciendo en casi 56% la cantidad de armadores (estatales y privados) entre los años 1991 y el 2003. El cuadro a continuación muestra la evolución de la marina mercante argentina entre los años 1986 y 2003 para buques mayores a 1000 toneladas de registro bruto (TRB)<sup>19</sup> en unidades y en toneladas de porte bruto (TPB)<sup>20</sup>, según el informe realizado por la CEP en el año 2005.

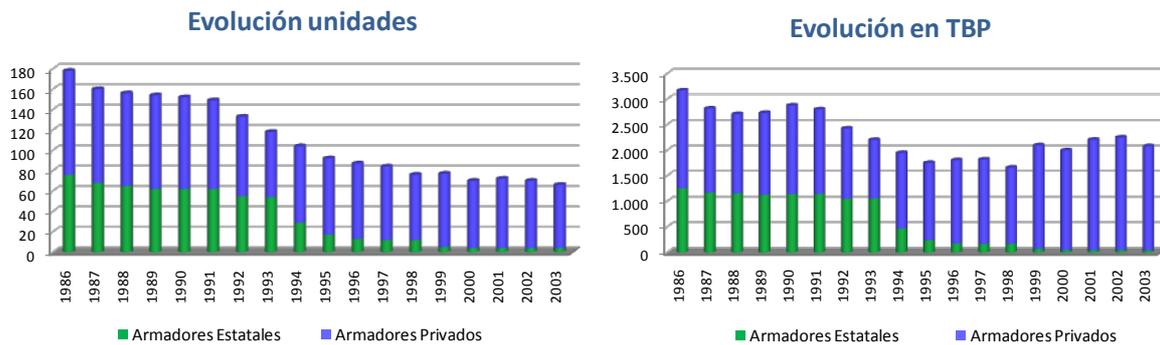
---

<sup>19</sup> Medida convencional que determina el tamaño de los buques de acuerdo al volumen de sus maquinarias y equipos. Generalmente es fijado por un organismo competente. CEP, 2005, p.46.

<sup>20</sup> Medida que determina el peso que puede transportar cada buque en concepto de carga en mercaderías, combustible, agua, tripulación, etc. CEP, 2005, p.46.



### Ilustración 13 – Evolución de la Marina Mercante Argentina: buques mayores a 1000 TRB



Fuente:

[http://www.cep.gov.ar/descargas\\_new/panorama\\_sector\\_industria/estudios\\_del\\_sec\\_ind/2005/industria\\_n\\_aval.pdf](http://www.cep.gov.ar/descargas_new/panorama_sector_industria/estudios_del_sec_ind/2005/industria_n_aval.pdf). Elaboración propia.

El desplome de la industria naval pesada argentina fue consecuencia de un conjunto de medidas que buscaban desregular la actividad de la Marina Mercante y a su vez estimular la pesca (CEP, 2005).

Entre las medidas se destacan los decretos de “necesidad y urgencia” 1772/91, 1493/92 y 343/96. El primero dispuso el cese provisorio de banderas de buques y artefactos navales, excepto para los pesqueros, lo que resultó en un aumento de la utilización de banderas de conveniencia<sup>21</sup>. Los demás decretos permitieron el arrendamiento de buques extranjeros a casco desnudo (charteo<sup>22</sup>) como una importación temporaria, es decir, se los consideraba como si fueran de bandera nacional (CEP, 2005). La producción nacional se hizo poco competitiva en relación a los buques importados, ya que éstos no pagaban aranceles, llevando a la flota nacional a la obsolescencia.

Otra medida que colaboró con la contracción de la industria naval pesada argentina fue la disolución del Fondo de la Marina Mercante y consecuente extinción de la principal fuente de financiamiento del sector.

<sup>21</sup> La bandera de conveniencia permite la matriculación de embarcación en un país distinto al de su armador, permitiendo que el buque este bajo control extranjero. Este sistema puede otorgar beneficios como la libertad para dotarlos con tripulación extranjera y la exención de algunos impuestos locales, entre otro. CEP, 2005, p.46.

<sup>22</sup> Locación a Casco Desnudo: también llamado *charteo*. El contrato mediante el cual el fletador tiene la tenencia del buque por un tiempo determinado, incluyendo el derecho de designar su capitán y la tripulación. CEP, 2005, p.46.



Con el fin de la convertibilidad empiezan a surgir nuevas medidas regulatorias y financieras destinadas a revertir la crisis de la industria naval argentina. La principal medida fue la sanción del Decreto 1010 en el año 2004 cuyos principales puntos son *“el tratamiento de bandera nacional a los buques y artefactos navales de bandera extranjera arrendados a casco desnudo bajo régimen de importación temporaria por armadores argentinos, con excepción de determinados tipos de barcos de cabotaje reservados para la construcción local”*<sup>23</sup> y *“la importación de insumos, partes, piezas y/o componentes que no son producidos en el Mercosur sin pago de aranceles”*<sup>24</sup>.

También se han implementado medidas tendientes a mejorar las líneas de créditos. Para eso el gobierno argentino creó el Nación Leasing y el Leasing Naval Pyme cuyo objetivo es otorgar financiamiento para la construcción de buques en astilleros argentinos y para el leasing de buques de uso comercial para micro, pequeñas y medianas empresas. Sin embargo, no se han registrado operaciones desde la creación de estos dos instrumentos de financiamiento.

El gobierno brasileño, al igual que el gobierno argentino, también ejecutó medidas para otorgar crédito a sus los armadores. Uno de los principales programas es el Programa Navega Brasil lanzado en noviembre del año 2000 (SINAVAL, 2010).

En los últimos 10 años, la industria naval brasileña mostró señales de recuperación y consolidación, reapareciendo en las estadísticas mundiales con una participación del 2,89% en la construcción naval mundial. Durante el 2000 y el 2009 fueron entregados 168 buques en un valor total de 8,9 mil millones de reales.

Esta recuperación está relacionada con el aumento del volumen de los créditos otorgados por el FMM que aumentó de 300 millones de reales en el año 2001 a 2,4 mil millones de reales en el 2009 (SINAVAL, 2011). El cuadro a

---

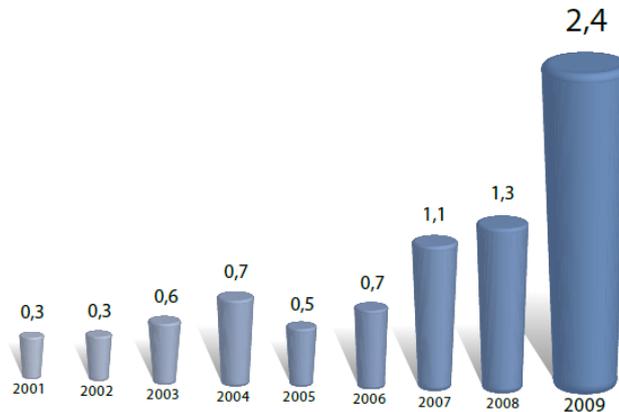
<sup>23</sup> Unión Industrial Argentina, 2005, *Cadena de Valor de la Industria Naval en la Región Pampeana*, p. 17.

<sup>24</sup> CEP, 2005, *Estudio del Sector Industrial: La Industria Naval En La Argentina*, p. 25.



continuación muestra la evolución de los financiamientos otorgados por el FMM en reales para la construcción de buques.

**Ilustración 14 – FFM Financiamientos para buques (en miles de millones de reales)**



Fuente: <http://www.sinaval.org.br/docs/IndNaval-DesBrasil-2011.pdf>. Elaboración propia

Es importante resaltar que, pese a que las medidas tienden a estimular la industria naval argentina, es difícil encontrar datos estadísticos sobre la situación actual de la misma, en especial sobre la industria pesada. Eso se debe a que luego de la crisis que sufrieron los armadores y los astilleros en la década del 90', muchos dejaron de operar en el país.

A pesar de la escasez de datos sobre la industria naval argentina, podemos concluir que Brasil ha desarrollado su industria naval reapareciendo incluso en las estadísticas mundiales y que Argentina se ha quedado atrás del país vecino. Es importante que el gobierno argentino se concientice de la importancia del sector naval para el desarrollo del país y que promueva medidas eficaces y eficientes tendientes a estimular el crecimiento de la industria naval pesada.



### 3.3. Programas y proyectos

La Secretaria de Puertos de la Presidencia de la Republica (SEP) es la responsable por la formulación política y ejecución de medidas, proyectos y programas de apoyo al desarrollo de la infraestructura de los puertos marítimos brasileños.<sup>25</sup>

Los proyectos y programas desarrollados en Brasil están divididos en tres categorías: obras previstas en el Programa de Aceleración y Crecimiento (PAC); revitalización y modernización portuaria; y proyectos y estudios.<sup>26</sup>

Los principales proyectos en los cuales la SEP se encuentra involucrada son:

#### A. Programa de Aceleración y Crecimiento – PAC

El objetivo de este programa es estimular la eficiencia productiva de los principales sectores de la economía, impulsar la modernización tecnológica, acelerar el crecimiento de los sectores que ya se encuentran en expansión, además activar sectores decaídos y aumentar la competitividad brasileña.

El Programa cuenta con dos etapas, PAC 1 y PAC 2, y en total se invertirán 503,9 mil millones de reales en infraestructura en cuatro años.<sup>27</sup>

#### B. Plan Nacional de Logística Portuaria – PNLP

Este plan promueve acciones destinadas a expandir y adecuar la capacidad portuaria brasileña así como también a mejorar la gestión de los puertos. Dentro de los objetivos de la PNLP se destacan: el aumento de la capacidad del Sistema Portuario Brasileño, la definición clara de la organización institucional (división precisa de los sectores públicos y privados) y la mejora de la eficiencia de la gestión portuaria.<sup>28</sup>

#### C. Programa Nacional de Dragado – PND

---

<sup>25</sup> <http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos>

<sup>26</sup> <http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos>

<sup>27</sup> <http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/pac/PAC>

<sup>28</sup> <http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/plano-nacional-de-logistica-portuaria/plano-nacional-de-logistica-portuaria>



En el ámbito del PAC 1, el gobierno brasileño destinó 1,6 mil millones de reales para el PND. En el Anexo III se pueden analizar el valor invertido en cada puerto y el estado en el cual se encuentra la obra.

#### D. Puerto Sin Papel

En el mes de abril del año 2010 se dio inicio a la implementación de un sistema concentrador de datos portuarios que busca promover la desburocratización de los procedimientos para la estadía de los buques en los puertos brasileños, optimizando los procesos de importación y exportación. El sistema consta de un “ventana portuaria única” que integra en un único banco de datos la información y documentación necesarias para cumplir con las exigencias regulatorias para realizar importaciones, exportaciones y cabotaje.<sup>29</sup>

#### E. Acuerdo de Cooperación Técnica

Acuerdo entre la SEP, la *Agência Nacional de Transportes em Aquaviários* (ANTAQ) y el Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES) para el desarrollo y modernización de los puertos marítimo brasileños.<sup>30</sup>

#### F. Proyecto de inversión en infraestructura portuaria marítima según el Régimen Especial de Incentivos a la Infraestructura (REIDI)

El objetivo de este proyecto es fomentar y relevar las inversiones en infraestructura. El REIDI otorga beneficios impositivos para la adquisición de maquinarias y equipamientos nuevos para proyectos de infraestructura.<sup>31</sup>

#### G. Gestión Portuaria por Resultado

A través de este modelo el sector público brasileño pasa a adoptar una postura emprendedora, volcada al ciudadano como cliente, y buscando patrones de eficiencia, eficacia y efectividad. Se destacan 3 grandes proyectos dentro de este programa: plan de reorganización estratégica, de

<sup>29</sup> [http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/porto-sem-papel/pag\\_inicial](http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/porto-sem-papel/pag_inicial)

<sup>30</sup> <http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/termos-de-cooperacao-tecnica-1/termos-de-cooperacao-tecnica>

<sup>31</sup> <http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/reidi-1/reidi>



gestión y de procesos; propuesta de participación de los empleados en las ganancias de la empresa; y acuerdo de compromiso con los resultados.<sup>32</sup>

#### H. Revitalización y Modernización Portuaria

Este sector de la SEP busca que las obras estratégicas además de hacer que el sector portuario brasileño sea más competitivo frente al mercado internacional, lo haga de una manera sustentable, es decir, sin perjudicar al medio ambiente portuario y urbano, y a la población de la zona donde se encuentran las terminales.<sup>33</sup>

#### I. Puerto Nuevo de Manaus

El Puerto de Manaus junto al Porto Sur son los primeros puertos públicos licitados. La SEP es el organismo que se encarga de seleccionar el proyecto básico y encaminar al ANTAQ en los estudios necesarios para la celebración del certamen que otorga la concesión.<sup>34</sup>

#### J. Proyecto VTMS (Vessel Traffic Management Information System) – Control y Monitoreo de Embarcaciones

El sistema VTSM permite monitorear el tráfico acuático, similar al sistema de control del tráfico aéreo, y tiene como objetivo promover la seguridad de las embarcaciones en los puertos y en las zonas costeras. La primera etapa del proyecto la SEP prevé la instalación del sistema VTMS en cinco puertos, siendo el de Rio de Janeiro el primero, y luego en los demás puertos públicos brasileños.<sup>35</sup>

#### K. Infraestructuras Críticas

La SEP es miembro del Subgrupo Técnico de Seguridad de Infraestructuras Críticas del Transporte por Vía Navegable (SGTSIC –

---

<sup>32</sup> <http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/gestao-portuaria-po-resultado/gestao-portuaria-por-resultado>

<sup>33</sup> <http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/revitalizacao-e-modernizacao-portuaria-1/revitalizacao-e-modernizacao-portuaria-1>

<sup>34</sup> <http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/porto-novo-de-manaus/porto-novo-de-manaus>

<sup>35</sup> <http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/projeto-vtms/protejo-vtms-2013-control-e-monitoracao-de-embarcacoes>



Transportes Acuaviários) creado en abril del año 2010. El subgrupo es responsable de la identificación de infraestructuras críticas del sector, como así también de evaluar sus vulnerabilidades y los riesgos a los cuales está sometido.<sup>36</sup>

En total serán invertidos 7,5 miles de millones de reales en los puertos brasileños. El cuadro a continuación muestra la apertura de la inversión:

**Ilustración 15 – Inversiones en puertos a través del PAC 1 y PAC 2**

| Valores aprox. en miles de millones de reales | PAC 1       | PAC 2       |
|---|-------------|-------------|
| Programa Nacional de Dragado                  | 1,6         | 1           |
| Infraestructura Portuaria                     | 1,8         | 2,8         |
| Inteligencia Logística                        | 0,05        | 0,35        |
| <b>Total</b>                                  | <b>3,45</b> | <b>4,15</b> |

Fuente: <http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/pac/PAC>. Elaboración propia

El Gobierno Argentino también busca modernizar su sector portuario y mejorar la eficiencia del mismo a través del Programa de Modernización Portuaria. El programa está a cargo de la Subsecretaria de Puertos y Vías Navegables y cuenta con apenas tres obras realizadas desde 1998 y 2004 que se detallan en el cuadro a continuación:

**Ilustración 16 – Programa de Modernización Portuaria – obras finalizadas**

| Provincia    | Obra  | Inicio | Finalización | Costo en millones de pesos |
|--------------|---|--------|--------------|----------------------------|
| Chubut       | Ampliación Muelle Alte. Storni - Puerto Madryn                        | abr-98 | jul-00       | \$ 15,9                    |
| Chubut       | Remodelación de Puerto Rawson   | jun-00 | ene-04       | \$ 27,6                    |
| Entre Ríos   | Rehabilitación y Construcción Muelles en Concepción del Uruguay       | dic-00 | oct-04       | \$ 11,2                    |
| Buenos Aires | Remodelación y Prolongación de la Escollera Sur del Puerto de Quequen | nov-04 | feb-08       | \$ 91,8                    |

Fuente: [http://www.sspvvn.gov.ar/m\\_portuaria\\_obra3.html](http://www.sspvvn.gov.ar/m_portuaria_obra3.html). Elaboración propia

<sup>36</sup> <http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/infraestruturas-criticas/infraestruturas-criticas-do-setor-portuario-atuacao-da-sep-na-elaboracao-de-acoes-estrategicas-do-governo>



Si bien en el año 2008 se incrementaron las obras portuarias en la Argentina, como puede observarse en el cuadro de abajo, es notable la importancia que el gobierno brasileño y argentino le otorgan al sector portuario y la organización con la cual cada país administra las obras del sector.

**Ilustración 17 – Proyectos y obras portuarias (2008)**

| PUERTO                 | DESCRIPCION  | OBRA | SERVICIO | PROYECTO | ADJUDICADO | INICIADO | FINALIZADO | FINANCIAMIENTO   | MONTO (en millones de pesos) |
|------------------------|--|------|----------|----------|------------|----------|------------|--|------------------------------|
|                        |  |      |          |          |            |          |            |  |                              |
| CORRIENTES             | Embarcadero de General Alvear  | X    |          | X        | X          | X        |            | Pcia de Corrientes   | 4,0                          |
|                        | Terminal de transferencia de cargas ciudad de Corrientes   | X    |          | X        |            |          |            | Se iniciaron gestiones para tramitarla ante el Estado Nacional | 45,0                         |
|                        | Planta de almacenamiento de granos y terminal de cargas en Itabaite  | X    |          | X        |            |          |            | Se iniciaron gestiones para tramitarla ante el Estado Nacional | 35,0                         |
| CONCEPCION DEL URUGUAY | Readecuación de estructuras del muelle 3 – 4 y accesos al puerto de concepción del uruguay   | X    |          | X        |            |          |            | Estado Nacional  | 6,0                          |
| DIAMANTE               | Readecuación de estructuras del muelle 7 del puerto de diamante  | X    |          | X        |            |          |            | Estado Nacional  | 5,0                          |
| PUERTO MADRYN          | Recuperación de la Capacidad estructural de los Macizos Ny L del Muelle Alte. Storni   | X    |          | X        | X          | X        |            | Administración Portuaria y Gobierno de Chubut                  | 7,5                          |
|                        | Mantenimiento del sistema integral de de Defensas en los Sitios 5 y 6 del Muelle Alte. Storni  |      | X        | X        | X          | X        |            | Administración Portuaria y Gobierno de Chubut                  | N/D                          |
|                        | Ejecución de la tercera (3) etapa del programa de desarrollo de tareas para la recuperación estructural de los pilotes macizos del Muelle Almirante Storni | X    |          | X        | X          | X        |            | Administración Portuaria y Gobierno de Chubut                  | N/D                          |
|                        | Reparación de fisuras y bacheos en juntas de asfaltos en los Sitios 1 y 2 del Muelle Almirante Storni  | X    |          | X        | X          | X        | X          | Administración Portuaria y Gobierno de Chubut                  | N/D                          |
|                        | obras de mantenimiento y modificación de los sistemas de defensas instaladas en el los sectores C y ARA del Muelle Comandante Luis Piedra Buena            | X    |          | X        | X          | X        | X          | Administración Portuaria y Gobierno de Chubut                  | N/D                          |
|                        | Sistema de cámaras de video para el Muelle Almirante Storni  | X    |          | X        | X          | X        | X          | Administración Portuaria y Gobierno de Chubut                  | N/D                          |
| PUERTO DESEADO         | construcción, montaje y habilitación como artefacto naval, de un muelle flotante al este del sitio 1 del puerto  | X    |          | X        | X          | X        |            | Pcia Santa Cruz  | 14,4                         |
|                        | desguace y remoción de restos del b/p yung yi 21", en el puerto  | X    |          | X        |            |          |            | Pcia Santa Cruz  | 3,9                          |
| SAN JULIAN             | remodelación, reparación, refuerzo y adecuacion integral de la estructura del muelle y viaducto de acceso del puerto                                       | X    |          | X        | X          | X        |            | Pcia Santa Cruz  | 10,6                         |
| CALETA PAULA           | planta potabilizadora de agua de mar en el puerto de caleta paula  | X    |          | X        |            |          |            | Fondo Fiduciario Federal de Infraestructura Regional – FFFIR   | 4,9                          |

Fuente <http://www.consejoportuario.com.ar/obras.aspx>. Elaboración propia.

Mientras que en el país vecino los puertos es un tema que cobra cada vez más importancia en la agenda nacional de gobierno, en Argentina no se observa que ocurra lo mismo. Brasil ha desarrollado varios programas y proyectos para el desarrollo de su sector portuario, y la transparencia y acceso a la información sobre las inversiones es mucho mayor que en Argentina.



### 3.4. Inversión extranjera directa (IED)

Como bien exponen Chudnovsky y López (2001) en su libro, para que un país reciba flujos de IED debe poseer algunas ventajas de localización que lo hagan atractivo. Entre las ventajas de localización más importantes se encuentran el tamaño y el ritmo de crecimiento del mercado interno, la posesión, el costo y la calidad de los recursos naturales, los recursos humanos calificados, el grado de estabilidad política y económica, el nivel del tipo de cambio, el grado de apertura al capital extranjero, política comercial e incentivos, entre otros.

Brasil es un país que presenta varias ventajas de localización para las IED. Mientras que, entre los años 1950 y 2003, la población argentina creció de 17 millones a 38 millones, es decir un poco más que el doble, la población brasileña se cuadruplicó pasando de 53 a 182 millones de habitantes. Pero la discrepancia es mayor si analizamos el producto bruto. En Argentina, entre los años 50 y el 2003 el producto bruto se triplicó en pasando de 85 mil millones a 296 mil millones respectivamente, En comparación el producto bruto de Brasil aumento doce veces, pasando de 89 mil millones a un trillón<sup>37</sup>.

El crecimiento de la población mundial implica un mayor consumo de alimentos, lo que hace que los precios de los mismos aumenten. La tendencia mundial es que los precios sigan aumentando. Argentina al ser exportador de granos y cereales debe explotar el mercado bilateral con Brasil para aprovechar el crecimiento del consumo de alimentos. Si bien en el caso del arroz el flete marítimo es uno de los más caros, aun así es conveniente exportarlo a Brasil ya que éste es un alimento básico y diario de la comida brasileña.

Otra ventaja de localización es que Brasil se encuentra en el puesto número 15 del ranking de la Organización Mundial del Comercio (OMC) sobre cuáles son los países que más participan en el comercio mundial de bienes y servicios.

---

<sup>37</sup> Félix Peña. CARI. (2008). *La Visión del ABC (Argentina, Brasil y Chile) y la gobernabilidad del espacio suramericano. Mesa-Taller. Obtenido desde: <http://www.cari.org.ar/pdf/ABC-4-2008.pdf>*



Los recursos naturales brasileños también son una importante ventaja de localización que atrae a las IED (Da Motta Veiga, 2009). Brasil es el dueño de la mayor diversidad biológica del planeta y el uso de los recursos naturales es una oportunidad para el desarrollo económico.

En el mes de septiembre de 2009, el IBGE informó que Brasil había superado oficialmente la recesión. En el 2010, según un informe del IBGE, el PBI brasileño a valores corrientes fue de R\$ 3,675 millones lo que implica un aumento del 7,5% en relación al año anterior. El PBI per cápita fue de R\$ 19.016, lo que representa un alza de 6,5%, en volumen, en relación al año 2009 (R\$ 16.634).

**Ilustración 18 – Indicadores de volumen – cuentas nacionales trimestrales (2010)**

| Período de Comparación                         | INDICADORES |          |           |           |        |              |              |
|--|-------------|----------|-----------|-----------|--------|--------------|--------------|
|  | PBI         | Agropec. | Industria | Servicios | FBCF * | Consumo Fiar | Consumo Gob. |
| 4° TRI / 3° TRI                                | 0,7%        | -0,8%    | 0,3%      | 1,0%      | 0,7%   | 2,5%         | -0,3%        |
| 4° TRI 10 / 4° TRI 09                          | 5,0%        | 1,1%     | 4,3%      | 4,6%      | 12,3%  | 7,5%         | 1,2%         |
| 2010 / 2009                                    | 7,5%        | 6,5%     | 101,0%    | 5,4%      | 21,8%  | 7,0%         | 3,3%         |
| Valores corrientes año 2010 (Mil millones R\$) | 3.675,0     | 180,8    | 841,0     | 2.113,8   | 677,9  | 2.226,1      | 778,0        |

PBI per cápita = R\$ 19.016 (6,5% en volumen en relación a 2009)

Tasa de Inversión (FBCF/PBI) Año 2010 = 18,4%

\* FBCF: Formación Bruta de Capital Fijo

*Fuente:*

[http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia\\_visualiza.php?id\\_noticia=1830&id\\_pagina=1&itulo=Em-2010,-PIB-varia-7,5%-e-fica-em-R\\$-3,675-trilhoes](http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=1830&id_pagina=1&titulo=Em-2010,-PIB-varia-7,5%-e-fica-em-R$-3,675-trilhoes)

Esta reactivación de la economía generó confianza en el crecimiento brasileño y como consecuencia, el ingreso de capitales. En el año 2010, según los datos del Banco Central do Brasil, la inversión extranjera directa, destinadas al sector productivo, fue record llegando a los 47,5 mil millones de dólares en valores absolutos. Este valor es casi el doble del registrado en el año anterior (25,9 mil millones), lo que demuestra una mayor confianza de los agentes en la solidez del crecimiento brasileño. Pero si consideramos las IED en relación al PBI, los



valores aún se encuentran por debajo del registrado antes de la crisis mundial vivida a fines del 2008 (2,33% en 2010 versus 2,73% en 2008).<sup>38</sup>

Brasil además de ser un destino para las IED, es también un país exportador de capitales y es el único miembro del Mercosur que aporta sumas significativas de capital productivo. De acuerdo con el portal de promoción comercial del Ministerio de Relaciones Exteriores, BrasilTradeNet, Brasil fue el segundo inversor extranjero en Argentina en términos de fusiones y adquisiciones, y el cuarto en formación de capital. Hay aproximadamente 150 empresas brasileñas en Argentina y todas tienen proyectos de expansión para los próximos años. Si la tendencia se mantiene y Brasil sigue manteniendo el rol de exportador de capital, esto lo beneficiaría económicamente aunque es probable que exija medidas que garanticen la seguridad jurídica a las empresas inversoras (Peña, F. & Botafogo Gonçalves, J., 2007).

Argentina también presenta ventajas de localización para atraer las IED, tales como el crecimiento del mercado interno, la disponibilidad de recursos naturales, el acceso a canales de distribución y recursos humanos calificados, entre otros. A su vez, cabe destacar que Argentina es el único mercado relativamente grande que se encuentra próximo de Brasil además de ser uno de los mayores países importadores de manufacturas brasileñas.

El informe de Breve Cindes 18 destaca que las inversiones directas brasileñas realizadas en Argentina se hicieron en base a una percepción de que Argentina es un mercado con crecimiento potencial. El mercado doméstico de bienes y servicios resulta atractivo para las IED brasileñas, pero para las empresas del sector energético e industrial el acceso a recursos naturales también desempeña un rol importante en la decisión de invertir en Argentina (Da Motta Veiga, Pedro. 2009).

---

<sup>38</sup> Cucolo, Eduardo. (2011). *Investimento estrangeiro soma US\$ 48 bi e bate recorde em 2010. Folha de São Paulo*. Obtenido el día 25 de enero de 2011, desde <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/865598-investimento-estrangeiro-soma-us-48-bi-e-bate-recorde-em-2010.shtml>



Sin embargo, las políticas domésticas del gobierno argentino como el control de precios, obligaciones de venta de productos en el mercado doméstico así como las restricciones a las importaciones brasileñas dificultan la entrada de materias prima, insumos y partes utilizadas en la elaboración de productos finales y sobretodo, afectan al desempeño económico y financiero de los inversores brasileiros. El proteccionismo argentino beneficia a China y pone barreras a las exportaciones brasileiras. Este contexto claramente desincentiva a los empresarios brasileiros a invertir en Argentina (Da Motta Veiga, 2009).

Como desventajas para las IED brasileiras en Argentina es importante destacar el papel de las licencias no automáticas que implementó el gobierno argentino, sobre todo en los últimos años.



### 3.5. Licencias no automáticas

Según la Secretaria de Policía y Gestión Comercial “se entiende por trámite de licencias de importación al procedimiento administrativo utilizado para la aplicación de los regímenes que requieren la presentación de una solicitud u otra documentación (distinta de la necesaria a efectos aduaneros) al órgano administrativo pertinente, como condición previa para efectuar la importación en el territorio aduanero del país importador”<sup>39</sup>. En Argentina existen dos grandes grupos de licencias de importación: licencias automáticas y licencias no automáticas.

La Organización Mundial de Comercio (OMC) “considera licencias de importación de carácter automático a las que se aprueban en todos los casos, siempre que la información solicitada se presente en forma adecuada y completa y cuya tramitación no puede exceder un plazo de 10 días hábiles”<sup>40</sup>.

El procedimiento para el trámite de Licencias de Importación fue aprobado por la OMC y prevé la creación de licencias no automáticas. “El país miembro de la OMC que adopte esta medida podrá optar entre un procedimiento de análisis secuencial de las mismas o recepcionar las licencias durante un período y luego analizarlas en su conjunto”<sup>41</sup>.

A fines de 2009, más de 1200 artículos de consumo requerían una licencia automática para ingresar en Argentina. Según el gobierno argentino estas medidas son para prevenir un desbordamiento de importaciones. Si bien las licencias automáticas, a diferencia de las no automáticas, no constituyen una barrera que pueda demorar o limitar la entrada de bienes extranjeros, el secretario de Industria, Fernando Fraguío, afirmó a La Nación en la publicada el jueves 30 de octubre de 2009 que “Cuando con las licencias automáticas detectemos una presión excesiva sobre un producto importado que pueda dañar a fabricantes locales, vamos a aplicarles recién entonces los controles

---

<sup>39</sup> <http://www.comercio.gov.ar/web/index.php?pag=93>

<sup>40</sup> <http://www.comercio.gov.ar/web/index.php?pag=93>

<sup>41</sup> <http://www.comercio.gov.ar/web/index.php?pag=93>

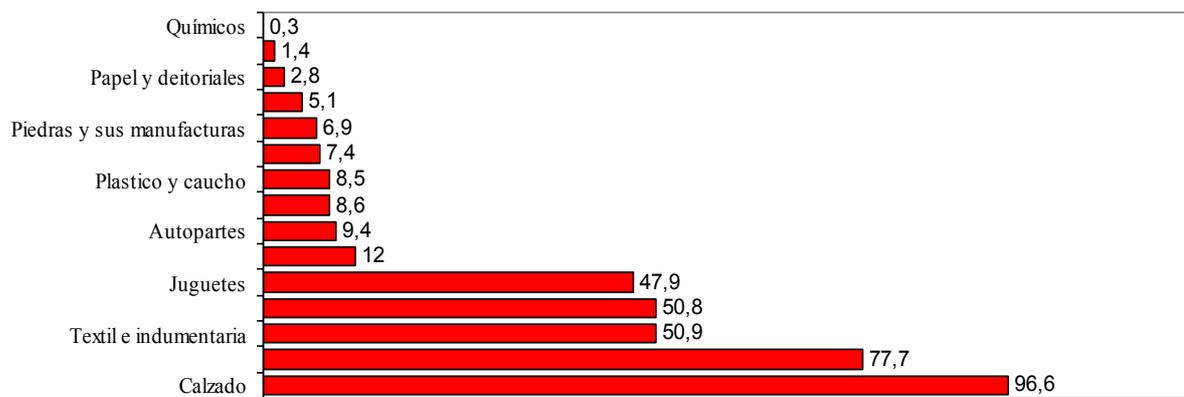


adicionales, como la verificación de los valores criterio [precios mínimos que establece la Aduana para los bienes del exterior], las normas de seguridad y las sanitarias<sup>42</sup>.

Sin embargo, la Aduana elevó los valores criterio e impuso mayores controles al ingreso de textiles, ropa, calzado, juguetes, productos electrónicos y de marroquinería, autopartes, caños de acero, motos y cuatriciclos. Paralelamente, la Industria extendió a productos metalúrgicos y siderúrgicos las licencias no automáticas, que ya se aplicaban a textiles, calzado y juguetes. Al mismo tiempo, puso en vigor una suba del arancel externo común que se había acordado en el Mercosur a fines de septiembre para tejidos, confecciones y calzado.

El siguiente cuadro muestra el impacto de las licencias no automáticas y medidas antidumping en las importaciones (en porcentaje - enero a septiembre 2009):

**Ilustración 19 – Licencias no automáticas y medidas antidumping en las importaciones**



Fuente: Diario El Cronista, jueves 19 de noviembre de 2009 – fuente abebec.com

Más allá de las desventajas que pueden traer las licencias no automáticas existen empresas como Devanlay, empresa que tiene la licencia de Lacoste, que se adaptaron a las restricciones y afirma no tener problemas con la misma.

<sup>42</sup> Rebossio, Alejandro. (2008). *Se controlará la importación de unos 1200 bienes de consumo*. Diario La Nación. Obtenido el día 25 de enero de 2011, Obtenido desde: [http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota\\_id=1064700](http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota_id=1064700)



En una entrevista al diario La Nación del día 13 de diciembre de 2009, José Luis Duran, CEO global de Devanlay, afirma que Lacoste Argentina importa la misma cantidad de prendas que exporta y por eso la Secretaria de Comercio Interior les tiene consideración sin ocasionarles problemas para importar.

En cambio, frente a la medida impuesta por el Gobierno en marzo de 2010 para restringir la importación de autos de alta gama, las automotrices debieron buscar soluciones creativas para generar un equilibrio en su balanza comercial y así continuar importando autos. El empresario Carlos Pulenta importador de la marca Porsche firmó un acuerdo con el gobierno en el cual se compromete a reducir a cero su déficit comercial mediante la exportación de vinos por medio de su bodega Pulenta Estate.

En síntesis, las medidas defensivas del gobierno argentino hicieron que el país pierda relevancia en los últimos años para las IED brasileñas. Aunque en algunos sectores adonde Brasil se presenta como proveedor del mercado interno Argentina sigue siendo atractiva para los empresarios brasileños.

Pero es importante que se reduzcan las políticas de control a las importaciones. Como menciona Roberto Mangabeira Unger, en la serie de artículos y testimonios del CARI N° 52, la apertura de la economía es esencial para el desarrollo de un país ya que los países que prosperan son aquellos que abren sus puertas para el mercado y para el mundo.



## 4. CONCLUSIONES

En esta sección se hará una síntesis de las observaciones realizadas en el presente trabajo y se responderá a las preguntas y objetivos planteados en la introducción.

### *1. Conclusiones sobre las políticas implementadas por el gobierno argentino y brasileño tendientes a desarrollar el sistema portuario y la industria naval*

Como pudimos observar a lo largo del trabajo, tanto Argentina como Brasil presentan problemas en sus sectores portuarios que deben ser solucionados. La falta de dragado, de calado y los problemas gerenciales son las principales preocupaciones para ambos países.

Las políticas implementadas por los gobiernos argentino y brasileño tendientes a desarrollar y subsanar los problemas existentes del sistema portuario y la industria naval de cada país, han sido disímiles.

Mientras que los puertos y su desarrollo ocupan un lugar primordial en la agenda del gobierno brasileño, en Argentina no se observa la misma prioridad. Esta asimetría se ve reflejada en la cantidad de programas y proyectos realizados en Brasil destinados a revitalizar y modernizar el sistema portuario del país. En Argentina, si bien existe un programa de modernización portuaria, la magnitud del mismo es mucho menor y los resultados no son transparentes ya que no hay información actualizada y disponible sobre el mismo.

Tampoco fueron eficientes, en relación a la industria naval pesada, las medidas implementadas por el gobierno argentino para mejorar el acceso al crédito de los armadores y reactivar el desarrollo de la misma.

### *2. Impacto de medidas aplicadas por ambos países*

El impacto de las medidas implementadas por el gobierno argentino se ve reflejado en que en la actualidad prácticamente no existen armadores dedicados a la construcción de buques porta contenedores, graneles o afines. Se sigue permitiendo la importación de buques usados y el uso de banderas de



conveniencia que llevan a la utilización de buques obsoletos y desestimulan el desarrollo de la industria naval pesada nacional.

En este plano es donde la asimetría con el país vecino se hace más notoria ya que las medidas implementadas en Brasil han logrado la recuperación y consolidación real del sector.

### *3. Proyecciones hacia el futuro para el sector portuario y la industria naval de ambos países*

Como menciona el informe preparado por la SINAVAL (2010), el desarrollo de un país y su expansión en el comercio internacional está relacionado directamente con el desarrollo de su sector naval y portuario, dado que más del 80% del intercambio de mercadería internacional es realizado a través del transporte marítimo. La creación de una flota propia colabora con el desarrollo de la industria de la construcción naval y otros segmentos de la economía interna, creando empleo y renta al país. Además la existencia de una flota propia no solamente asegura la soberanía nacional en el caso de una crisis externa, sino que además reduce el pago de fletes y arrendamientos al exterior.

Se percibe que Brasil desarrolla medidas a largo plazo, reflejadas en los diversos programas y proyectos de inversión portuaria y en el crédito a la industria naval, mostrando una proyección hacia el futuro. Mientras que Argentina tiene una visión más cortoplacista generando incertezas sobre su posición y proyección hacia el futuro.

### *4. Medidas recomendadas para lograr un posicionamiento competitivo en el sector marítimo frente a Brasil*

A pesar de las medidas proteccionistas, los problemas de doble tributación y las asimetrías en el sector marítimo, el comercio entre Brasil y Argentina sigue creciendo.

Sin embargo, es sumamente recomendable que Argentina y Brasil intensifiquen el diálogo y construyan un modelo de desarrollo bilateral que otorgue mayor integración y cooperación política y económica. Para ello, es esencial que sean elaboradas medidas a largo plazo y no tan defensivas como las actuales.



Si mas allá del Mercosur, Argentina y Brasil logran un acuerdo para unificar Aduanas y establecer un arancel único, el comercio bilateral se haría mucho más dinámico y ambos países saldrían beneficiados. Los flujos de capitales serían mayores en ambos países y las economías crecerían a una mayor tasa generando más y mejores empleos en ambas naciones.

Para que la brecha con Brasil no sea cada vez mayor, es fundamental que el gobierno argentino asuma un mayor compromiso con el sector marítimo y aplique medidas de largo plazo destinadas a apoyar e incentivar tanto a la construcción de buques de bandera argentina como el desarrollo del sector portuario.

Para lograr esto, es importante que el sistema portuario y la industria naval ocupen un lugar relevante en la agenda de gobierno. Es necesario un modelo de desarrollo estratégico para ambos sectores que incluya medidas eficientes que permitan el acceso al crédito así como beneficios impositivos que estimulen la inversión. Asimismo, es fundamental la realización de obras para subsanar o aliviar el problema de calado y dragado.

Además, es elemental la sanción de una ley de marina mercante. Como pudimos observar en este trabajo, el impulso de la industria naval brasileña se debe principalmente al rol activo del gobierno mediante proyectos de desarrollo y al fondo de marina mercante.

#### *Aprendizajes al realizar este trabajo*

Al realizar mi investigación, pude apreciar una disonancia significativa, la cual no dejo de asombrarme. La información disponible en los sitios oficiales del gobierno brasileño, en contraposición con la escasa y desactualizada información sobre la Argentina. A partir de ello, se constituyó un nuevo desafío entorno a la investigación: búsqueda exhaustiva de información idónea sobre el sistema portuario y, principalmente, sobre la industria naval argentina. Si bien la investigación confirmó una conclusión previsible, es importante y sorpresiva la forma disímil en la cual cada país se proyecta en ésta área específica.



## BIBLIOGRAFÍA

Armada Argentina. *Manual de Intereses Marítimos Nacionales. Capítulo IV. Puertos Argentinos*. Obtenido desde: [www.ara.mil.ar/archivos/Docs/IIMM-04-Capitulo%204.pdf](http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/IIMM-04-Capitulo%204.pdf)

Bouzas, Roberto y Kosacoff, Bernardo. (2009). *Breves Cindes 17 – Cambio y Continuidad en las Relaciones de la Argentina con Brasil*. Centro de Estudios de Integração e Desenvolvimento.

Centro de Estudios para la Producción (CEP). (2005). *Estudio del Sector Industrial: La Industria Naval En La Argentina*. Obtenido desde: [http://www.cep.gov.ar/descargas\\_new/panorama\\_sector\\_industria/estudios\\_del\\_sec\\_ind/2005/industria\\_naval.pdf](http://www.cep.gov.ar/descargas_new/panorama_sector_industria/estudios_del_sec_ind/2005/industria_naval.pdf)

Chudnovsky, Daniel y López, Andrés. (2001). *La Transnacionalización de la Economía Argentina*.

Comercio Exterior. (2011). *No deja de crecer el déficit con Brasil*. Diario La Nación. Obtenido el día 2 de marzo de 2011, desde <http://www.lanacion.com.ar/1354150-no-deja-de-crecer-el-deficit-con-brasil>

Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales (CARI). (2008). *La Visión del ABC (Argentina, Brasil y Chile) y la gobernabilidad del espacio suramericano. Mesa-Taller*. Obtenido desde: <http://www.cari.org.ar/pdf/ABC-4-2008.pdf>

Cucolo, Eduardo. (2011). *Investimento estrangeiro soma US\$ 48 bi e bate recorde em 2010. Folha de São Paulo*. Obtenido el día 25 de enero de 2011, desde <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/865598-investimento-estrangeiro-soma-us-48-bi-e-bate-recorde-em-2010.shtml>

Da Motta Veiga, Pedro. (2009). *Breves Cindes 18 – Percepções brasileiras da Argentina: a parceria com o tango dá samba?* Centro de Estudios de Integração e Desenvolvimento.

Galli, Emiliano. (2009). *El caprichoso alfabeto de la crisis económica*. Diario La Nación. Obtenido el día 17 de noviembre de 2009, desde <http://www.lanacion.com.ar/1199621-el-caprichoso-alfabeto-de-la-crisis-economic>

Galli, Emiliano. (2010). *El juego vuelve a empezar*. Diario La Nación. Obtenido el día 18 de mayo de 2010, desde <http://www.lanacion.com.ar/1265824-el-juego-vuelve-a-empezar>

iEco. (2009). *Exportaciones Brasil - Argentina* (abebec.com). Suplemento Económico del Diario Clarín. Obtenido el día 7 de diciembre de 2009, desde [www.ieco.clarin.com/.../Exportaciones\\_IECFIL20091207\\_0002.doc](http://www.ieco.clarin.com/.../Exportaciones_IECFIL20091207_0002.doc)



Luqui Lagleyze, J. M. (2005). *Breve Historia Arqueológica del Puerto de Buenos Aires. 1536-1827*. s/l, Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina.

Mangabeira Unger, Roberto. (2008). *Argentina y Brasil en la búsqueda de un nuevo modelo de desarrollo*. Serie de Artículos y Testimonios, N° 52, Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales. Obtenido desde: <http://www.cari.org.ar/pdf/unger.pdf>

Marone, Eduardo, Carlos Roberto Soares, Raimundo F. Kappel & Marília G. de Albuquerque. (2005). *Os Portos Brasileiros Frente à Ciência, Tecnologia e Inovação: Um Novo Desafio para a Sociedade*. Obtenido desde: [www.cgee.org.br/atividades/redirect.php?idProduto=2150](http://www.cgee.org.br/atividades/redirect.php?idProduto=2150)

Mazzier, Héctor. *Historia del Puerto de Buenos Aires*. Obtenido desde: [http://www.hmazzier.com.ar/h\\_puerto\\_ba.htm](http://www.hmazzier.com.ar/h_puerto_ba.htm)

Mia, Irene, Estrada Julio & Geiger Thierry. (2007). *Benchmarking National Attractiveness for Private Investment in Latin American Infrastructure*. World Economic Forum. Obtenido desde: <http://www.weforum.org/reports/benchmarking-national-attractiveness-private-investment-latin-american-infrastructure?fo=1>

Peña, Félix & Botafogo Gonçalves, José. (2007). *Argentina y Brasil 2015 Construyendo una Visión Compartida - Segunda Parte - Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales Centro Brasileiro de Relações Internacionais Fundación Konrad-Adenauer-Stiftung*. Obtenido desde: <http://www.cari.org.ar/pdf/argentina-brasil-2015-parte2.pdf>

Rebossio, Alejandro. (2008). *Se controlará la importación de unos 1200 bienes de consumo*. Diario La Nación. Obtenido el día 25 de enero de 2011, desde [http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota\\_id=1064700](http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota_id=1064700)

Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (SINAVAL). (2010). *Histórico resumido da indústria de construção naval no Brasil*. Obtenido desde: <http://www.sinaval.org.br/docs/Balanco-Historia.pdf>

Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (SINAVAL). (2011). *A indústria da construção naval e o desenvolvimento brasileiro*. Obtenido desde: <http://www.sinaval.org.br/docs/IndNaval-DesBrasil-2011.pdf>

Schwab, Klaus: *"The Global Competitiveness Report 2009-2010"*. World Economic Forum. Geneva, Switzerland, 2009. Disponible en: [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GlobalCompetitivenessReport\\_2009-10.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport_2009-10.pdf)

Unión Industrial Argentina. (2005). *Cadena de Valor de la Industria Naval en la Región Pampeana*. Obtenido desde:



[http://www.funcex.com.br/material/REDEMERCOSUL\\_BIBLIOGRAFIA/biblioteca/ESTUDOS\\_ARGENTINA/ARG\\_69.pdf](http://www.funcex.com.br/material/REDEMERCOSUL_BIBLIOGRAFIA/biblioteca/ESTUDOS_ARGENTINA/ARG_69.pdf)

Zuidwijk, Antonio J. (2001). *Contenedores, Buques y Puertos Partes de un Sistema de Transporte*. Editorial: Actualidad Producciones



## 5. ILUSTRACIONES

|  |    |
|--|----|
| Ilustración 1 – Comparación entre Argentina y Brasil sobre indicadores económicos ..14           | 14 |
| Ilustración 2 – Comparación entre Argentina y Brasil sobre indicadores socio-demográficos.....15 | 15 |
| Ilustración 3 - Movimiento de contenedores en los Puertos de Buenos Aires y Dock Sud .....22     | 22 |
| Ilustración 4 – Evolución de la actividad portuaria en Argentina (2001-2006) .....26             | 26 |
| Ilustración 5 – Evolución de la Balanza comercial entre Brasil y Argentina (2009) .....27        | 27 |
| Ilustración 6 – Movimiento de carga en los principales puertos argentinos .....28                | 28 |
| Ilustración 7 – Evolución de la balanza comercial de los principales puertos brasileños .....30  | 30 |
| Ilustración 8 – Movimiento de cargas de los principales puertos brasileños.....31                | 31 |
| Ilustración 9 – Atractivo para inversiones y brecha en la calidad de la infraestructura .34      | 34 |
| Ilustración 10 – Factores más problemáticos al realizar negocios .....35                         | 35 |
| Ilustración 11 – Flota mundial por tipo de carga.....36  | 36 |
| Ilustración 12 – Datos de la industria naval durante los años 1960 y 1990 .....37                | 37 |
| Ilustración 13 – Evolución de la Marina Mercante Argentina: buques mayores a 1000 TRB .....39    | 39 |
| Ilustración 14 – FFM Financiamientos para buques (en miles de millones de reales) ..41           | 41 |
| Ilustración 15 – Inversiones en puertos a través del PAC 1 y PAC 2.....45                        | 45 |
| Ilustración 16 – Programa de Modernización Portuaria – obras finalizadas .....45                 | 45 |
| Ilustración 17 – Proyectos y obras portuarias (2008) .....46                                     | 46 |
| Ilustración 18 – Indicadores de volumen – cuentas nacionales trimestrales (2010).....48          | 48 |
| Ilustración 19 – Licencias no automáticas y medidas antidumping en las importaciones .....52     | 52 |



## 6. ANEXOS

### ANEXO I: PUERTOS MARÍTIMOS BRASILEÑOS



Fuente: <http://www.portosdobrasil.gov.br/sistema-portuario-nacional>



## ANEXO II - COMPOSICIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO BRASILEÑO

### 1. **Companhias Docas Federais (economias mixtas):**

Pará (CDP): Obidos, Belém, Vila do Conde y Santarém

Ceará (CDC): Fortaleza

Rio Grande do Norte (CODERN): Areia Branca y Natal

Bahia (CODEBA): Salvador, Ilhéus y Aratu

Espírito Santo (CODESA): Vitória y Capuaba

Rio de Janeiro (CDRJ): Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis (arrendado alconsórcio ANGRAPORTO) y Sepetiba

São Paulo (CODESP): Santos, Charqueadas (RS) y Estrela (RS).

### 2. **Concessões Estaduais:**

São Paulo: São Sebastião

Paraná: Paranaguá y Antonina

Rio Grande do Sul: Porto Alegre, Rio Grande y Pelotas

Pernambuco: Suape y Recife

Santa Catarina: São Francisco do Sul

Paraíba: Cabedelo

Maranhão: Itaqui

Rondônia: Porto Velho

Amazonas: Manaus

Sergipe: Barra dos Coqueiros

### 3. **Concessões Municipais:**

Santa Catarina: Itajaí

Rio de Janeiro: Forno

Amapá: Macapá

Concessão Privada:

Companhia Docas de Imbituba (SC)

Porto Provisoriamente Subordinado às Companhias Docas:

Alagoas: Maceió

Portos Privados

Companhia Vale do Rio Doce: Tubarão (ES)

Companhia Siderúrgica Tubarão (CST): Praia Mole (ES)\*

Samarco Mineração: Ponta do Ubu (ES)

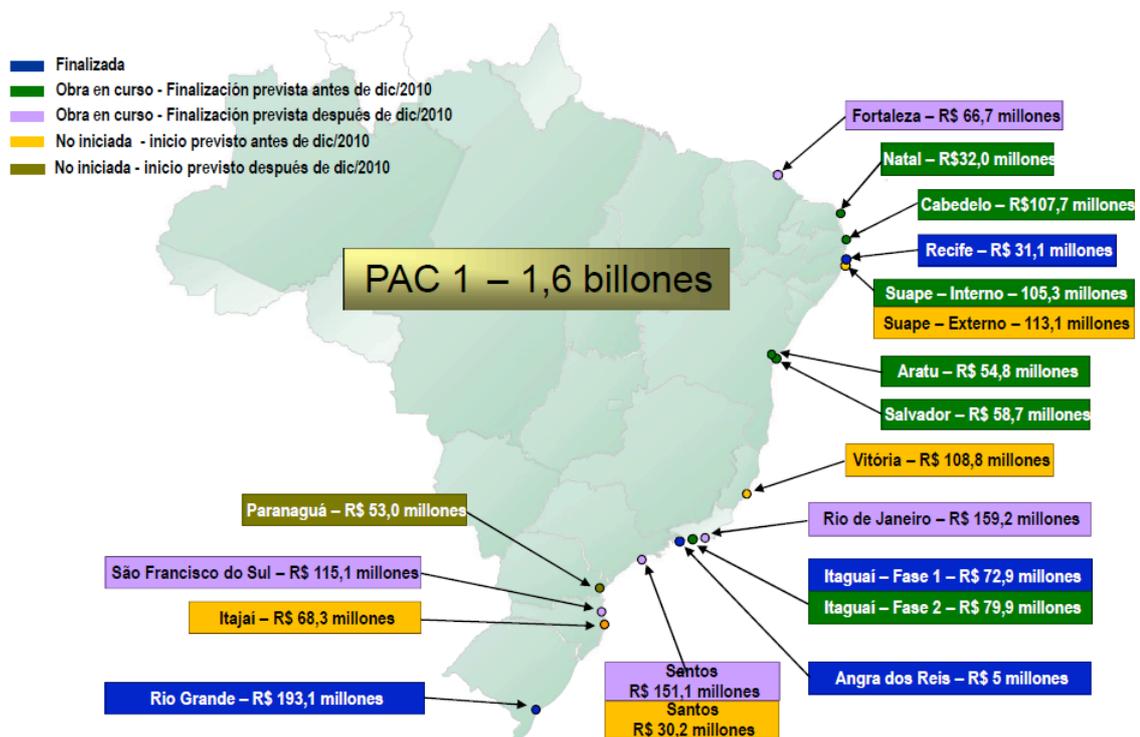
Petrobrás: Regência (ES)

\* Aunque el puerto de Praia Mole es considerado privado, existe una acción civil en la justicia por nunca haberse realizado una licitación pública para otorgar la concesión.

Fuente: Marone, Eduardo, Carlos Roberto Soares, Raimundo F. Kappel & Marília G. de Albuquerque. (2005). *Os Portos Brasileiros Frente à Ciência, Tecnologia e Inovação: Um Novo Desafio para a Sociedade*. Obtenido desde: [www.cgge.org.br/atividades/redirect.php?idProduto=2150](http://www.cgge.org.br/atividades/redirect.php?idProduto=2150)



## ANEXO III - PROGRAMA BRASILEÑO DE DRAGADO NACIONAL – PAC 1



Fuente: <http://www.portosdobrasil.gov.br/programas-e-projetos/pnd/melhoria-dos-acessos-aquaviarios>