

13 de abril de 2012

N° 142

## Los costos de la mediterraneidad

A diferencia de otros países mediterráneos, Bolivia nació a la independencia con acceso al mar. Desafortunadamente, este acceso estaba localizado en el extremo sur, en la provincia de Atacama, lejos de los centros más poblados. Aún cuando Bolivia trató de desarrollar su comercio internacional por este puerto, para evitar la dependencia del comercio por Perú (que explotaba su posición imponiendo elevados impuestos al comercio boliviano), la mayoría del comercio continuó realizándose por Arica, territorio peruano en ese entonces (Cajías de la Vega, 1975). Este era el puerto natural para Bolivia, debido a la cercanía a los centros poblados, el desarrollo de sus facilidades y las rutas que lo conectaban.

Luego de la Guerra de Pacífico (1879 - 1883), como parte del Tratado de Paz Chile otorgó a Bolivia a perpetuidad el más amplio y libre tránsito para su comercio. Como parte del tratado Chile se comprometió a construir un ferrocarril entre Arica y La Paz. Dada la importancia de Arica para el comercio boliviano, el Tratado de Paz le dio a Bolivia una ventaja sobre el uso de dicho puerto. Bolivia vio al libre tránsito como una compensación por la pérdida de sus territorios, y utilizó su diplomacia hábilmente para hacer cumplir los acuerdos con Chile. El acuerdo de paz fue complementado luego por varias convenciones, haciendo claro que las mercaderías en tránsito estaban todo el tiempo bajo la jurisdicción boliviana (Abecia, 1986). Con ciertas excepciones, Chile ha cumplido con el acuerdo de libre tránsito para mercaderías bolivianas, y este es un aspecto que distingue al país de las condiciones de otros países mediterráneos.

Muchos autores han sugerido que los países sin acceso al mar enfrentan una seria desventaja. Gallup, Sachs y Mellinger (1998) estiman que los países mediterráneos crecen en promedio 1.2 puntos porcentuales menos que los países costeros. MacKellar (2000) utilizando mediciones cuantitativas encuentran que la falta de acceso al mar reduce el crecimiento en promedio en 1.5 puntos porcentuales al año. Cali (2004) testea la significación de la mediterraneidad sobre el PIB per cápita, sobre el porcentaje de manufacturas en el total de las exportaciones, y respecto a la participación del valor agregado de la manufactura en PIB en los países sudamericanos, para los años 1965 a 1974. Encuentra que no tener acceso al mar ejerce una influencia altamente negativa sobre el desarrollo económico.

La mayor desventaja de la mediterraneidad son, por supuesto, los costos de transporte. Los grandes centros

poblados de Bolivia están muy alejados de los puertos. El siguiente cuadro muestra la distancia de las principales ciudades de Bolivia a los puertos más cercanos, donde se destacan las grandes distancias que se deben cubrir para llegar a estos puertos.

CUADRO 1 DISTANCIA ENTRE CAPITALS DE DEPARTAMENTO Y PUERTOS									
DEPARTAMENTO	Distancia (Kilómetros)								
	Arica	Iquique	Antofagasta	Matarani	Ilo	Rosario	Buenos Aires	Santos	Paraguay
La Paz	448	726	1,173	813	473	2,569	2,949	3,414	3,762
Cochabamba	747	715	1,142	1,216	876	2,489	2,721	2,976	3,359
Santa Cruz	1,132	1,215	1,643	1,716	1,376	2,064	2,397	2,475	2,860
Oruro	616	487	929	1,063	712	2,330	2,509	3,181	3,585
Potosí	873	822	895	1,387	1,047	1,995	2,474	3,209	3,633
Sucre	996	988	1,070	1,553	1,213	2,123	2,649	3,050	3,567
Tarija	1,174	1,206	1,279	1,771	1,431	1,721	2,101	3,555	3,979
Trinidad	1,056	1,334	1,781	1,421	1,081	2,756	3,136	3,105	3,529
Cobija	765 Kms al puerto fluvial de Porto Velho sobre el Río Madeira en Brasil								

FUENTE: IBC, 2008.

No solamente los puertos están muy alejados de los puertos, sino que debido a la difícil geografía del país, el transporte es especialmente difícil. Para alcanzar los puertos del pacífico la carga debe de subir a una altitud de 4.760 metros, y de ahí descender al nivel del mar. Para alcanzar los puertos de Rosario o Buenos Aires la carga tiene que viajar por tren a la frontera con el Brasil en Quijarro/Corumbá, y luego debe ser transferida a barcazas para cruzar la hidrovía, formada por los ríos Paraguay, Paraná y La Plata. La navegabilidad en la parte superior de la Hidrovía es dificultosa por la poca profundidad y la variabilidad del nivel del río.

Con los datos del comercio de Bolivia obtenidos de las estadísticas de comercio del Instituto Nacional de Estadísticas, se ha estimado los costos de transporte, como la diferencia entre los valores CIF y FOB de las mercaderías importadas, para el año 2006. De acuerdo a estos cálculos, el costo de transporte promedio es de 10 por ciento del costo CIF. Estos estimados son algo mayores a los 7.41 por ciento estimados por la CEPAL para el 2001 (CEPAL, 2003). En todo caso son significativamente mayores a los costos de transporte estimados con la misma metodología por Mesquita et.al. (2008) para otros países latinoamericanos, cuyos resultados muestran costos en el rango de 4.2 a 8.3 por ciento del valor CIF.

Los costos de transporte para las exportaciones son más difíciles de estimar, por la disponibilidad de datos. Mesquita et.al. (2008) estiman estos costos para las exportaciones hacia Estados Unidos y algunos países latinoamericanos. De acuerdo a estas estimaciones los costos de transporte de Bolivia a los Estados Unidos serían relativamente bajos (4.9 por ciento del valor de las

exportaciones). Pero el costo para nuestras exportaciones intraregionales serían los más altos entre los países examinados (13.7 por ciento del valor de las exportaciones). Hay que señalar que estos datos subestiman el problema, pues se basan en mercaderías que son efectivamente exportadas, y por ello pueden soportar los costos de transporte.

Faye et.al. (2004) ha notado que “solamente la distancia, no puede explicar por qué los países mediterráneos están en desventaja comparados con regiones igualmente remotas de los interiores de los grandes países”. Gallup et. al. (1998) señalan las dificultades para la migración hacia las zonas costeras, y para desarrollo de la infraestructura a través de las fronteras, mientras Faye et.al. resaltan otro tipo de dependencia de terceros países para acceder al mar: 1) la dependencia de la infraestructura de tránsito, 2) dependencia en las relaciones políticas con los vecinos, 3) dependencia de la paz y estabilidad de los países de tránsito y, 4) dependencia de los procesos administrativos de tránsito. En el caso boliviano pueden ser relevantes sólo los puntos 1) y 4).

La dependencia de la infraestructura de tránsito de los países que se debe atravesar para llegar a los puertos puede ser una desventaja importante para las economías mediterráneas. Hay que notar que este también puede ser un problema en las regiones interiores de los países que sí poseen acceso al mar. Los países no mediterráneos emplearán recursos para vincularse con las regiones interiores de sus países si en estos existen recursos naturales o mercados importantes. Algo similar ocurre en el caso de los países mediterráneos. En el caso Boliviano, la infraestructura en los países vecinos no han representado mayores problemas, cuando el comercio justifica la inversión. En parte por la rentabilidad de las exportaciones mineras, y por el libre tránsito inscrito en el tratado de 1904, se construyeron los ferrocarriles Antofagasta-Uyuni y Arica-La Paz. De la misma manera, los dos gaseoductos que actualmente tiene el país con Brasil y la Argentina encontraron la forma de materializarse. El gaseoducto a la Argentina fue una iniciativa privada, que fue subrogada por el gobierno boliviano luego de la nacionalización de 1969. Tanto el

Banco Central de Bolivia como el Banco Central de la Argentina otorgaron garantías para su construcción. La construcción del gaseoducto al Brasil fue financiada por Petrobras, pagando por adelantado los fletes de transporte (Miranda, 1999). Brasil financió el ferrocarril Santa Cruz-Corumbá, en parte con la compensación por un canje territorial de 1882, y en parte por un préstamo garantizado con la futura producción de petróleo en Santa Cruz.

Bolivia también se ha beneficiado de las comunicaciones de sus vecinos entre sus puertos y las zonas internas. Los ferrocarriles argentinos llegaron a la frontera con Bolivia en 1902 mucho antes de que Bolivia pudiese conectarse con este, recién en 1925. El sistema de ferrocarriles del Brasil se conectó con Corumbá mucho antes de que Bolivia pudiese conectarse con Corumbá (1955). Hay que destacar también que los esquemas de integración han jugado un papel importante para la integración física del país con los restantes países de la región, y a través de ellos con los puertos.

En cuanto a los procesos administrativos de tránsito, Cepal (2003) nota que los costos de cruce por frontera son relativamente bajos, iguales a US\$ 5 por tonelada, de los cuales US\$ 4 son pagados por el país mediterráneo. Aplicando estos costos al comercio internacional de Bolivia, CEPAL concluye que los costos de la mediterraneidad son iguales a 0.44 por ciento del PIB, que son “relativamente bajos, e inferiores a los que se habrían considerado probables a priori”.

En síntesis, el problema parece estar más en el aislamiento geográfico del país que en la falta de una salida al mar. Este aislamiento se ha ido mitigando en la medida en la que se ha desarrollado la infraestructura de comunicaciones del país, y el país logra acceder a la infraestructura de comunicaciones de sus vecinos, por lo general más desarrollada. Por ello es central la participación activa del país en los esquemas de integración física que faciliten el flujo de mercaderías, y reduzcan los costos administrativos de cruce de fronteras.

INDICADORES ECONÓMICOS					
	2011	2012	2012	Var.	Var.
	Al 5 de	Al 5 de	Al 5 de	Annual	Mensual
	Abril	Marzo	Abril	(%)	(%)
<b>TIPOS DE CAMBIO</b>					
BS / US\$	7.00	6.96	6.96	(0.57)	0.00
Bs / Euro	9.81	9.06	9.01	(8.12)	(0.47)
Peso /US\$ (CHILE)	474.55	484.47	483.78	1.95	(0.14)
Nuevo Sol /US\$ (PERÚ)	2.81	2.67	2.67*	(5.03)	(0.15)
Peso /US\$(ARGENTINA)	4.05	4.33	4.38*	8.19	1.15
Real /US\$(BRASIL)	1.61	1.73	1.83	13.76	5.70
<b>COTIZACIONES INTERNACIONALES</b>					
Dow Jones (INDU)	12,393.90	12,962.81	13,060.14	5.38	0.75
Euro / US\$	0.70	0.76	0.76	8.21	0.47
<b>PRECIOS DE MATERIAS PRIMAS</b>					
Petróleo (WTI, US\$/bl)	107.82	106.70	103.29	(4.20)	(3.20)
Soya (US\$/TM)	354.20	357.65	391.45	10.52	9.45
Oro (US\$/O.T.)	1,434.50	1,698.00	1,622.50	13.11	(4.45)
Plata (US\$/O.T.)	38.08	34.18	31.27	(17.88)	(8.51)
Estaño (US\$/L.F.)	14.29	10.39	10.19	(28.64)	(1.86)
Zinc (US\$/L.F.)	1.08	0.94	0.90	(17.40)	(4.48)

\* Dato correspondiente al 4 de abril del año indicado.

INDICADORES MONETARIOS (MM US\$)					
	2011	2012	2012	Var.	Var.
	Al 5 de	Al 5 de	Al 5 de	Annual	Mensual
	Abril	Marzo	Abril	(%)	(%)
Reservas Internacionales	10,507.4	12,608.3	12,636.5	20.3	0.2
Netas					
Transferencias del exterior al					
Sistema Financiero <sup>(1)</sup>	0.0	0.0	0.0	n.a.	n.a.
Transferencias del Sistema					
Financiero al exterior <sup>(1)</sup>	0.0	0.0	0.0	n.a.	n.a.
Emisión Monetaria (MM Bs.)	23,282.1	27,804.8	27,578.7	18.5	(0.8)
Omas (Netas)	2,771.4	2,764.5	2,827.2	2.0	2.3
Depósitos bancarios	7,540.3	9,023.4	9,316.0	23.5	3.2
Cartera bancaria	5,778.1	6,959.9	7,046.6	22.0	1.2
Deuda interna consolidada	4,985.5	5,116.1	5,194.1	4.2	1.5
(SPNF y BCB)					

Fuente: Banco Central de Bolivia, Ministerio de Minería y Metalurgia, Bancos Centrales de Latinoamérica.  
1: A través del Banco Central de Bolivia.  
n.a. = no se aplica; n.d. = no disponible.