

# Boletín Marítimo



Estimados lectores:

Junto con saludarlos, les hacemos llegar nuestro Boletín Marítimo. Este mes les entregamos las siguientes informaciones:

- Octavio Doerr: un experto portuario se incorpora al equipo de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la CEPAL
- Ranking CEPAL 2009 de actividad portuaria de contenedores en América Latina y el Caribe
- Actividad portuaria de contenedores en el mundo, 2009
- Flota marítima mundial y en América Latina y el Caribe
- Novedades desde la IAME (Asociación Internacional de Economistas Marítimos)
- Muy interesante curso en Colombia
- En recuerdo de Martín Sgut
- Noticias de nuestros amigos y colegas
- Industria portuaria en la costa del Pacífico de Sudamérica

**Ricardo J. Sánchez y equipo**  
Unidad de Servicios de Infraestructura  
CEPAL, Naciones Unidas  
Marzo de 2010

## I. ESPECIALISTA PORTUARIO SE INCORPORA A NUESTRO EQUIPO



Es extremadamente grato anunciar que el equipo de la Unidad de Servicios de Infraestructura de la DRNI CEPAL, Naciones Unidas, cuenta con un nuevo integrante: el Ing. **Octavio Doerr Núñez**.

Octavio estudió en la Universidad Técnica Federico Santa María la profesión de Ingeniero Civil Mecánico (1981). Realizó estudios de postgrado en Preparación y Evaluación Socioeconómica de Proyectos (1985) en el Instituto de Economía de la Pontificia Universidad Católica de Chile.

También ha participado en diversos seminarios internacionales en el ámbito portuario en USA (1992), Chile (1992) y Japón (1997). Su experiencia relevante comprende más de 25 años en transportes, puertos e infraestructura, donde ha desarrollado principalmente servicios de consultoría internacional, estudios de factibilidad y desempeño de inversiones e infraestructura (“benchmarking”), planes portuarios, procesos de privatización y licitación de activos públicos en el sector portuario latinoamericano. Su desarrollo laboral incluye la industria portuaria chilena, ocupado diversas posiciones en la Empresa Portuaria de Chile y en la Empresa Portuaria San Antonio.

En Chile, Ecuador y República Dominicana ha participado en el diseño e implementación de procesos de privatización y concesiones de puertos. Como parte de su labor profesional contribuyó al diseño de la estructura organizacional de empresas, desarrollo de comunidad logística portuaria, valorización de activos; diseño e implementación de procesos de licitación, bases y contratos de concesiones. También le ha tocado trabajar en el diseño, evaluación y/o control de concesiones, proyectos y planes de transporte, puertos y logística, en Nicaragua, Bolivia, Brasil, Paraguay, Ecuador, República Dominicana y Colombia.

Su trayectoria académica incluye varias universidades chilenas, donde ha impartido las cátedras de “Teoría de Decisiones Económicas” y “Evaluación de Proyectos” en la Universidad Católica de Valparaíso, la Universidad Marítima de Chile y en la Universidad de Viña del Mar. También fue supervisor de proyectos del “Programa de Preparación y Evaluación de Proyectos” del Instituto de Economía de la Universidad Católica de Chile. También es profesor de planificación de puertos y transporte marítimo en las Universidades Católica de Valparaíso, en la Universidad de Valparaíso y profesor del Diplomado en Comercio Exterior y Negocio Marítimo de Future Events y en el Magister en Transporte Marítimo Integrado de la Universidad Andrés Bello.

Durante los últimos años, Octavio ha participado como conferencista sobre puertos, transporte y logística en seminarios y congresos portuarios en Chile, Paraguay, Colombia, Nicaragua y Venezuela.

## II. RANKING CEPAL 2009 DE ACTIVIDAD PORTUARIA DE CONTENEDORES EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

El ranking de actividad portuaria elaborado por CEPAL, sobre la base de información suministrada por los propios puertos o autoridades nacionales, muestra una marcada caída en el movimiento total de contenedores en la región, producto de la baja en la actividad portuaria, originada por la crisis económica. Del total de puertos disponibles, sólo cinco registraron incrementos en los TEUS movilizados, aunque gran parte de estos movimientos corresponden a contenedores vacíos. Es también interesante observar la magnitud de las caídas en los grandes puertos, con cifras de dos dígitos en la mayoría de los casos.

RNK 2009	PUERTO/ PORT	PAIS/ COUNTRY	TEU 2008	TEU 2009	Var. 2009/08
1	Santos	Brasil	2,677,839	2,255,862	-15.76%
2	Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	Panamá	2,468,520	2,210,720	-10.44%
3	Balboa	Panamá	2,167,977	2,011,778	-7.20%
4	Kingston	Jamaica	1,830,000	...	...
5	Freeport	Bahamas	1,698,000	1,680,000 (e)	-1.06%
6	Buenos Aires (incluye Exolgan)	Argentina	1,781,100	1,379,500 (p)	-22.55%
7	Cartagena (incluye SPRC, Contecar)	Colombia	1,060,714	1,141,873	7.65%
8	Manzanillo	México	1,409,782	1,110,350	-21.24%
9	Callao	Perú	1,203,315	1,089,838	-9.43%
10	Caucedo	Republica Dominicana	736,879	905,277	22.85%
11	Puerto Cabello	Venezuela	809,454	790,000 (e)	-2.40%
12	Puerto Limón-Moin	Costa Rica	835,143	748,029	-10.43%
13	San Antonio	Chile	687,864	729,033	5.99%
14	Valparaiso	Chile	946,921	677,432	-28.46%
15	S.P.R. Buenaventura	Colombia	743,295	647,323	-12.91%
16	Paranaguá	Brasil	595,729	630,597	5.85%
17	Rio Grande	Brasil	601,580	629,586	4.66%
18	Guayaquil	Ecuador	874,955	609,527	-30.34%
19	Itajai	Brasil	693,580	600,522	-13.42%
20	Montevideo	Uruguay	675,273	588,410	-12.86%

Fuente: Gabriel Pérez Salas sobre la base de información del Perfil Marítimo ([www.eclac.org/perfil](http://www.eclac.org/perfil)), marzo 2010.

Nota: ... no disponible hasta el momento; (p) provisional; (e) estimado

El ranking continúa siendo liderado por el puerto de Santos de Brasil con 2.2 millones de TEU's seguido muy de cerca por el complejo portuario de Colón en Panamá. Cartagena es el único puerto del "club del millón de TEU's" que logra incrementar su participación respecto al año anterior. Sin embargo, la situación de la región no es anómala respecto al resto del mundo, tal como se analiza en el cuadro siguiente, donde los principales puertos de contenedores registran caídas similares en sus movimientos respecto al 2008.

La información completa sobre los puertos de América Latina y el Caribe esta disponible en:

<http://www.cepal.org/id.asp?id=38828>

El presente ranking fue elaborado con la información suministrada por nuestros lectores, tal como fue solicitado en los Boletines 39 y 40. Si usted, aún no han enviado la información o desea actualizar algún dato, por favor contáctenos, ya que no solamente servirá para actualizar la información de nuestro ranking, sino que además nos permitirá continuar con los trabajos que estamos realizando en conjunto con **ESCAP y el Korea Maritime Institute**, referente a los pronósticos de tráfico marítimos de contenedores entre América Latina y Asia-Pacífico. Cualquier detalle contactar a Gabriel Pérez al correo electrónico: [gabriel.perez@cepal.org](mailto:gabriel.perez@cepal.org)

### III. ACTIVIDAD PORTUARIA DE CONTENEDORES EN EL MUNDO (TEUs, 2009)

La tabla a continuación exhibe el *throughput* del año 2009, de los primeros veinte puertos de contenedores del mundo, ordenados de mayor a menor. Nótese el efecto de la crisis global, y la caída del comercio mundial, que llevó a que 18 de los 20 puertos mencionados tuvieran reducciones en su actividad.

Posición	Puerto	Millones de TEUs movilizados	Cambio respecto al año anterior
1	Singapore	25.87	-13.5%
2	Shanghai	25.00	-10.7%
3	Hong Kong	20.98	-14.3%
4	Shenzhen	18.25	-14.8%
5	Busan	11.95	-11.1%
6	LA/LB	11.82	-17.6%
7	Guangzhou	11.19	1.7%
8	Dubai	11.10	-6.1%
9	Ningbo	10.50	-6.4%
10	Qingdao	10.26	-0.6%
11	Rotterdam	9.74	-9.6%
12	Tianjin	8.70	2.4%
13	Kaohsiung	8.58	-11.3%
14	Antwerp	7.31	-15.6%
15	Port Kelang	7.31	-8.3%
16	Hamburg	7.01	-28.0%
17	Tanjung Pelepas	6.02	7.5%
18	Xiamen	4.68	-7.0%
19	Laem Chabang	4.74	-9.7%
20	Bremerhaven	4.56	-17.4%

#### IV. LA FLOTA MARÍTIMA MUNDIAL Y LA SITUACIÓN EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Al 31 de diciembre de 2009, la flota mundial estaba compuesta por 79977 barcos, cuyo tonelaje alcanzaba a 879,2 millones de GT. Para contabilizar dicha flota se toman en cuenta todas las unidades registradas con 100 o más GT. Las categorías de buques consideradas son las siguientes: transporte de petróleo y derivados 240,2 millones de GT; graneleros: 252,3; porta-contenedores: 144,5; multipropósito: 19; cargueros especializados<sup>1</sup>: 94; y otros buques no cargueros<sup>2</sup>: 73,8.<sup>3</sup>

La tabla 1 presenta los datos de la flota mundial por cantidad de barcos, según la bandera de registro, incluyendo a los países de América Latina y el Caribe y a las diez principales banderas del mundo.

Tabla 1. Flota en cantidad de barcos, según bandera de registro

Flota por bandera	Tipo de registro	Edad media	Variación media anual			
			2005	2009	Variación 2009/2005	2005-2009
<b>Total mundial</b>		<b>11,9</b>	<b>71031</b>	<b>79977</b>	<b>12,6%</b>	<b>3,0%</b>
1. Panamá	Abierto	11,0	6765	8020	18,6%	4,3%
2. Liberia	Abierto	10,4	1718	2415	40,6%	8,9%
3. Marshall Island	Abierto	8,9	887	1444	62,8%	13,0%
4. Bahamas	Abierto	11,6	1327	1494	12,6%	3,0%
5. Hong Kong	Abierto	8,8	1117	1538	37,7%	8,3%
6. Singapur	Abierto	9,3	1990	2919	46,7%	10,1%
7. Grecia	Nacional	8,8	1417	1538	8,5%	2,1%
8. Malta	Abierto	10,9	1340	1633	21,9%	5,1%
9. China	Nacional	17,0	3353	3665	9,3%	2,2%
10. Chipre	Abierto	10,1	975	1066	9,3%	2,3%
<b>Top 10</b>			<b>20889</b>	<b>25732</b>	<b>23,2%</b>	<b>5,4%</b>
Panamá	Abierto	11,0	6765	8020	18,6%	4,3%
Bahamas	Abierto	11,6	1327	1494	12,6%	3,0%
Antigua y Barbuda	Abierto	8,6	911	1232	35,2%	7,8%
Otros		22,1	4024	4217	4,8%	1,2%
<b>Total América Central y Caribe</b>		<b>11,7</b>	<b>13027</b>	<b>14963</b>	<b>14,9%</b>	<b>3,5%</b>
Brasil	Nacional	18,2	463	530	14,5%	3,4%
Venezuela	Nacional	23,1	222	238	7,2%	1,8%
Argentina	Nacional	24,8	128	140	9,4%	2,3%
Otros costa este		35,0	146	154	5,5%	1,3%
<b>Total costa este América del Sur</b>		<b>20,8</b>	<b>959</b>	<b>1062</b>	<b>10,7%</b>	<b>2,6%</b>
Chile	Nacional	21,0	154	159	3,2%	0,8%
Ecuador	Nacional	19,1	64	71	10,9%	2,6%
Bolivia	Abierto	34,9	85	79	-7,1%	-1,8%
Colombia	Nacional	24,0	109	115	5,5%	1,3%
Perú	Nacional	33,6	46	51	10,9%	2,6%
<b>Total costa oeste América del Sur</b>		<b>23,3</b>	<b>458</b>	<b>475</b>	<b>3,7%</b>	<b>0,9%</b>
<b>Total América Latina y Caribe</b>		<b>21,4</b>	<b>14444</b>	<b>16500</b>	<b>14,2%</b>	<b>3,4%</b>

Como se observa la flota mundial creció un 12,6% entre 2005 y finales de 2009, a una tasa media anual del 3%. De los 10 registros más importantes del mundo, ocho son abiertos, y solamente dos son nacionales. Panamá encabeza la flota mundial con 8020 unidades registradas, un 18,6% superior a su registro de fines de 2005, y el total de los 10 primeros

1 Incluye transportes de vehículos, gaseros, quimiqueros, refrigerados, etc.

2 Se trata de barcos destinados a cruceros, dragas, remolcadores, offshore, etc.

3 Todas estas cifras están en millones de GT.

registros sumaba el 32,2% de la flota mundial, aumentando desde el 29,4% del año 2005, y una edad promedio de 11,2 años, similar a la media mundial.

América Latina y el Caribe, por su parte, tiene una edad promedio de la flota de 21,4 años, la cual está influenciada por la del Caribe y Panamá, quienes están por debajo de la media mundial. En cambio, América del Sur está entre 20,8 y 23,3 años para su flota, casi duplicando la media mundial y la de Panamá y Caribe.<sup>4</sup>

América del Sur, costa este, creció su flota de registro un 10,7% entre 2005 y 2009 y la costa oeste solamente un 3,7%, frente a una media anual de 12,7%. El agregado de América del Sur muestra una expansión de la cantidad de unidades registradas, las que pasaron de 1417 en 2005 a 1537 en diciembre de 2009, un 8,5% más. Sin embargo, como se verá a continuación, el tonelaje total se mantiene sin cambios entre ambas fechas, indicando que el tamaño medio de la flota suramericana se redujo.<sup>5</sup>

Con respecto al tonelaje registrado, que se observa en la tabla 2, alcanzó en el mundo a 879,2 millones de GT en 2009 frente a 676,5 millones en 2005, un 30% superior y creciendo a una tasa media anual de 6,8%. Todos los registros abiertos (top 10) crecieron a una tasa superior a la mundial.

Tabla 2. Flota de acuerdo a tonelaje, según bandera de registro

Flota por bandera	Tipo de registro	Edad media	2005	2009	Variación media anual	
					Variación 2009/2005	2005-2009
<b>Total mundial</b>		<b>11,9</b>	<b>676,5</b>	<b>879,2</b>	<b>30,0%</b>	<b>6,8%</b>
1. Panamá	Abierto	11,0	143,0	192,1	34,3%	7,7%
2. Liberia	Abierto	10,4	59,3	87,6	47,7%	10,2%
3. Marshall Island	Abierto	8,9	30,6	50,0	63,4%	13,1%
4. Bahamas	Abierto	11,6	37,7	49,9	32,4%	7,3%
5. Hong Kong	Abierto	8,8	30,0	44,3	47,7%	10,2%
6. Singapur	Abierto	9,3	30,1	42,3	40,5%	8,9%
7. Grecia	Nacional	8,8	30,3	40,3	33,0%	7,4%
8. Malta	Abierto	10,9	24,0	34,3	42,9%	9,3%
9. China	Nacional	17,0	25,0	31,2	24,8%	5,7%
10. Chipre	Abierto	10,1	18,7	21,6	15,5%	3,7%
<b>Top 10</b>		<b>11,2</b>	<b>428,7</b>	<b>593,8</b>	<b>38,5%</b>	<b>8,5%</b>
Panamá	Abierto	11,0	143,0	192,1	34,3%	7,7%
Bahamas	Abierto	11,6	37,7	49,9	32,4%	7,3%
Antigua y Barbuda	Abierto	8,6	6,4	9,9	54,7%	11,5%
Otros		22,1	15,5	16,4	5,8%	1,4%
<b>Total América Central y Caribe</b>		<b>11,7</b>	<b>202,6</b>	<b>268,4</b>	<b>32,5%</b>	<b>7,3%</b>
Brasil	Nacional	18,2	2,7	2,6	-3,7%	-0,9%
Venezuela	Nacional	23,1	0,9	1,1	22,2%	5,1%
Argentina	Nacional	24,8	0,5	0,5	0,0%	0,0%
Otros costa este		35,0	0,1	0,2	100,0%	18,9%
<b>Total costa este América del Sur</b>		<b>20,8</b>	<b>4,3</b>	<b>4,3</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>
Chile	Nacional	21,0	0,6	0,6	0,0%	0,0%
Ecuador	Nacional	19,1	0,2	0,2	0,0%	0,0%
Bolivia	Abierto	34,9	0,2	0,1	-50,0%	-15,9%
Colombia	Nacional	24,0	0,1	0,1	0,0%	0,0%
Perú	Nacional	33,6	0,1	0,1	0,0%	0,0%
<b>Total costa oeste América del Sur</b>		<b>23,3</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>
<b>Total América Latina y Caribe</b>		<b>21,4</b>	<b>208,1</b>	<b>273,9</b>	<b>31,6%</b>	<b>7,1%</b>

<sup>4</sup> Nótese, a su vez, que "Caribe" está principalmente formado por los registros abiertos que están en ella.

<sup>5</sup> Medido en GT.

La situación en América Latina es diferente, pues los países de América Central y Caribe, excluidos los grandes registros abiertos, solamente anotaron 16,4 millones, creciendo un 5,8% entre 2005 y 2009. En América del Sur, por su parte, no hubo variaciones en el total.

Sumando ambas costas, América del Sur es apenas un 0,6% del tonelaje de la flota mundial según registro, mientras a finales de 2005 era de 0,8%. América Central y Caribe (excluyendo Panamá, Bahamas y Antigua) llegaban en 2005 al 2,3% de la flota mundial, mientras que al cierre del 2009 había caído al 1,9%. Esta situación debería traer otra vez a reflexión la efectividad de las políticas de fomento a las flotas nacionales, que algunos países han intentado llevar adelante en los últimos años. Nótese que solamente Venezuela (República Bolivariana de Venezuela) exhibe un aumento del tonelaje registrado.

Aunque hasta aquí el análisis de las flotas se fijó en la bandera bajo la cual fueron registrados los barcos, debe considerarse también el domicilio del propietario de los buques. En tal sentido, la información correspondiente se resume en la tabla 3.

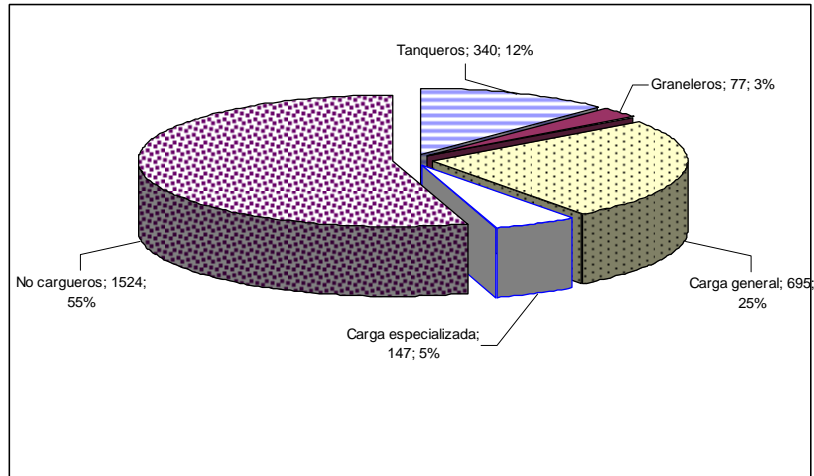
Tabla 3. Flota por domicilio, diciembre 2009

Flota según nacionalidad del propietario	Número	Tonelaje
<b><u>Total mundial</u></b>	<b><u>79977</u></b>	<b><u>879,2</u></b>
México	411	1,3
Panamá	256	0,3
Cuba	87	0,3
Bahamas	26	0,3
Otros países de América Central y Caribe	441	0,5
<b>Total México, América Central y Caribe</b>	<b>1221</b>	<b>2,7</b>
Brasil	524	6,4
Venezuela	214	1,4
Argentina	170	1,0
Otros costa este	152	0,2
<b>Total costa este América del Sur</b>	<b>1060</b>	<b>9,0</b>
Chile	189	1,4
Ecuador	75	0,3
Perú	71	0,3
Otros de la costa oeste	167	0,2
<b>Total costa oeste América del Sur</b>	<b>502</b>	<b>2,2</b>
<b>Total América Latina y Caribe</b>	<b>2783</b>	<b>13,9</b>

Brasil (personas con domicilio legal en Brasil) es el principal país latinoamericano en cuanto a propiedad de los buques, con 524 unidades, independientemente de la bandera con la que dichos barcos estén registrados, seguido por México (411), Panamá (256), Venezuela (214), Chile (189), y Argentina (170). Obsérvese la enorme variación de países como Panamá o Bahamas si se considera la flota de registro (aprovechando su carácter de registro abierto) o la nacionalidad/residencia del propietario: en ambos casos se reduce de 8020 a 256 barcos (Panamá) y de 1494 a 26 (Bahamas), por solo poner dos ejemplos.

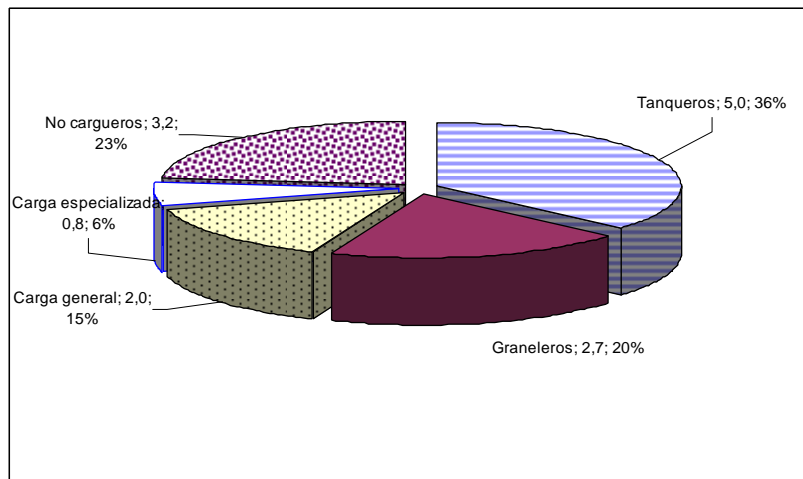
Una situación similar se observa al analizar el tonelaje, de acuerdo al domicilio del propietario. La flota cuyos propietarios tienen domicilio legal en algún país de América Latina y el Caribe, tiene la siguiente composición según los tipos de barco, al cierre de 2009.

Gráfico 1. Composición de la flota con domicilio del propietario en América Latina y Caribe, en unidades. Diciembre 2009



Nota: las cifras indican cantidad de buques y % sobre el total

Gráfico 2. Composición de la flota con domicilio del propietario en América Latina y Caribe, en millones de GT. Diciembre 2009



Nota: las cifras indican millones de GT y % sobre el total

## V. NOVEDADES DESDE LA IAME (ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE ECONOMISTAS MARÍTIMOS)

Cumplo en dar a conocer, también, el pedido de la Asociación Internacional de Economistas Marítimos (IAME, por su sigla en inglés) de la que estoy honrado de ser socio y, además, miembro de su Consejo. En la siguiente página, pueden ver las principales noticias al respecto de la IAME: <http://www.facebook.com/pages/IAME-News/295032006185>

## VI. MUY INTERESANTE CURSO

El Instituto de Telecomunicaciones, Transporte y Puertos- ITTP, ha sido creado en Colombia como un espacio de discusión y promoción de los temas relacionados con los sectores de telecomunicaciones, transporte y puertos en el entorno latinoamericano. Con la participación de importantes empresarios de estos sectores, el ITTP visiona convertirse en la más importante institución académica y de investigación en el entorno del Caribe.

El ITTP presenta el **Curso de Transporte Marítimo**, compuesto por cuatro módulos independientes con una intensidad horaria de 144 horas así:

1. Contratos de Transporte Marítimo- Perspectiva legal.
2. Finanzas y Economía Marítima- Perspectiva económica y empresarial.
3. Operaciones de Transporte Marítimo- Perspectiva Operativa.
4. Riesgos y Sistemas de Control- Administración del Riesgo.

El **Curso de Transporte Marítimo** del ITTP va dirigido a profesionales y tecnólogos; empresarios o quienes presten sus servicios a empresas focalizadas en participar en mercados globales, que requieran afianzar y ampliar sus conocimientos.

Este programa busca potencializar las capacidades y aptitudes del participante, en términos legales, operativos y estratégicos mediante una metodología que fundamentada en una sólida disciplina académica, utilizando casos prácticos y actuales, le permitan planear, ejecutar y controlar las operaciones de transporte marítimo proponiendo soluciones a los problemas reales del mercado.

Para mayor información, contáctenos:

[theittp@gmail.com](mailto:theittp@gmail.com)

[rosmerysanchez84@gmail.com](mailto:rosmerysanchez84@gmail.com)

Tel.57 1 7425490/57 1 7425491

Bogotá, Colombia

## VII. EN RECUERDO DE MARTÍN SGUT



**FINAL.** EL BELGRANO FUE TORPEDEADO POR UN SUBMARINO CUANDO SE ALEJABA DE MALVINAS. TARDO UNA HORA EN HUNDIRSE. SOBREVIVIERON 770 HOMBRES. (clarin.com)

Fueron numerosos los comentarios recibidos hacia la memoria de Martín recibidos luego de la nota incluida en el Boletín 40, y queremos agradecer a todos ellos. En uno de los mensajes, Pedro Manno de Rosario, Santa Fe, Argentina, nos mandó un cordial, sentido y emotivo mail en recuerdo de nuestro amigo, el Cap. Martín Sgut. En el mismo, relata lo que muchos no saben acerca de la vida de Martín, al haber sido un tripulante del Crucero General Belgrano, hundido durante la Guerra del Atlántico Sur en 1982. Pedro, gentilmente, nos envió la foto que reproducimos, tomada por Martín, tal como reza el pie de página de la misma en el original (clarín.com) e incluimos el resto de la secuencia tomada por Martín en ese momento. Vaya también por esto nuestro homenaje a Martín, y a todos los caídos.

Cristina Sgut, por su parte, tuvo la gentileza de enviarnos la secuencia original de fotos que Martín tomó aquel fatídico día, y que reproducimos a continuación.



Finalmente, el Cap. Pedro Galazi, en nombre de la tripulación del Crucero, también nos hizo llegar las palabras que pronunciara en la despedida de Martín, la cual reproducimos en forma parcial por razones de espacio. Se refieren a su conducta durante aquellos días: “Su actitud simbolizó una clara demostración de valor y patriotismo, de hidalguía, claro sentido de la ética y hombría de bien...” Todos los que lo conocimos a Martín, lo compartimos.

## VIII. NOTICIAS DE NUESTROS AMIGOS Y COLEGAS

Juan Narciso Ojeda Cárdenas, de la Universidad del Mar de Puerto Angel, Oaxaca, México, informa sobre un *blogspot*, de interés de la comunidad académica y portuaria de la región. Visitar la siguiente página: <http://quipuojeda.blogspot.com/>

## IX. INDUSTRIA PORTUARIA EN LA COSTA DEL PACÍFICO DE SUDAMÉRICA

La **USI**, en conjunto con el **ITMMA de la Universidad de Amberes**, Bélgica están desarrollando el estudio "**Industria Portuaria Costa Pacífico de América del Sur**". Si usted aún no ha contestado la encuesta, por favor acceder a ella mediante el siguiente link, sólo le demandará 20 minutos de su tiempo y sus resultados irán en directo beneficio del desarrollo portuario de la región. Para acceder a la encuesta presione el siguiente link:

<http://www.cepal.org/id.asp?id=37095>