

NACIONES UNIDAS

**COMISION ECONOMICA
PARA AMERICA LATINA
Y EL CARIBE - CEPAL**



Distr.
LIMITADA

LC/L.725
15 de febrero de 1993

ORIGINAL: ESPAÑOL

LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA ENTRE CHILE Y MEXICO

Este documento es el resultado de una labor conjunta del Instituto Mexicano del Transporte y de la Unidad de Transporte de la CEPAL.

92-12-1822

Notas explicativas

El punto (.) se usa para separar los decimales.

El guión (-) entre cifras que expresen años, por ejemplo 1985-1986, indica que el período considerado comprende ambos.

La abreviatura “t” y la palabra “tonelada” se refiere a toneladas métricas, y la palabra “dólares” a la moneda de los Estados Unidos de América, salvo indicación contraria.

En los cuadros se han empleado tres puntos (...) para señalar que no se dispone de los datos correspondientes o que éstos no constan por separado, y una raya (—) para indicar que la cantidad es nula o no significativa.

INDICE

	<i>Página</i>
PREFACIO	1
INTRODUCCION	3
I. EL COMERCIO ENTRE CHILE Y MEXICO	3
II. LA OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA	8
A. El transporte aéreo	8
B. El transporte marítimo	10
III. LA DEMANDA DE LOS SERVICIOS MARITIMOS REGULARES DE TRANSPORTE DE CARGA	14
IV. LOS PUERTOS DE CHILE Y MEXICO	19
V. CONCLUSIONES	21
Notas	22
ANEXO ESTADISTICO	25

PREFACIO

Una de las conclusiones del Seminario Regional sobre Comercialización y Competitividad de las Exportaciones Latinoamericanas, que tuvo lugar en Santiago, Chile, del 9 al 12 de septiembre de 1991, fue que la acción pública debería estar orientada a apoyar acertadamente el proceso de promoción de exportaciones en el que están empeñados los países de la región. Con el fin de lograr esto, se debería aumentar la productividad y reducir los costos de todas las actividades y funciones que engloban el manejo de los productos en los corredores de servicios de transporte. En este sentido, se planteó la conveniencia de realizar un estudio de los corredores de servicios de transporte entre México y Chile, reconociendo que la reciente firma del Acuerdo de Complementación Económica entre ambos países ofrece un contexto propicio para intensificar sus intercambios comerciales.

Dado que el análisis de un corredor tiene que hacerse necesariamente a nivel de los medios de transporte específicos, y ante la necesidad de fortalecer las corrientes comerciales entre ambos países, se ha enfocado el análisis en los servicios aéreos y oceánicos, como el marco más apropiado de investigación inicial. Dentro de esta óptica, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) convinieron en llevar a cabo una primera fase exploratoria del corredor Chile-México en lo que se refiere a los intercambios comerciales de dichos países y a los servicios de transporte aéreo y marítimo involucrados. Este documento tiene por objeto proporcionar un panorama general del corredor correspondiente cuyo rol, considerando todos sus componentes en forma global, es de una importancia primordial en el desarrollo del intercambio comercial entre ambos países.

Las actividades que han llevado a cabo la CEPAL y el IMT se dividen en cuatro áreas. En primer término, se considera el comercio entre México y Chile, con el objeto de conocer su magnitud, características, composición y comportamiento en el pasado y, de ser posible, establecer algunas perspectivas para su evolución futura. Los resultados de esta primera evaluación se presentan en la sección I. La segunda área de investigación, la constituye un análisis de la oferta y de la demanda de los servicios aéreos y marítimos entre ambos países. En este sentido, se han identificado las principales rutas atendidas, las compañías que ofrecen servicios y la participación de cada una en los respectivos intercambios comerciales. Esta área está orientada a caracterizar las condiciones de competencia entre los transportistas y la libertad con la cual también otros puedan iniciar servicios, a fin de precisar la estructura del mercado dentro del que se desenvuelven los diferentes actores. Los resultados están presentados en las secciones II y III. En la tercera área, desarrollada en la sección IV, se examinan los puertos que prestan servicios en los intercambios comerciales entre Chile y México. Dicha evaluación incluye tanto los volúmenes de las cargas que se comercializan bilateralmente como el equipamiento, rendimiento y problemas de cada puerto. Por último, en la sección V se presentan las conclusiones.

INTRODUCCION

A fines de septiembre de 1991, los Gobiernos de Chile y México firmaron un Acuerdo de Complementación Económica con el propósito de intensificar sus relaciones comerciales a través de un proceso de reducción del conjunto de barreras arancelarias y restricciones no arancelarias, y eliminación de obstáculos técnicos. El propósito inmediato de ambos Gobiernos fue crear una base para aumentar las exportaciones de automóviles desde México hacia Chile, y de frutas desde Chile hacia México. En el más largo plazo, se espera expandir el intercambio a otros productos y estimular las inversiones que fortalezcan sus respectivas capacidades competitivas para así aprovechar en mejor forma las oportunidades que brindan los mercados de terceros países. Sin embargo, la sola firma del Acuerdo y la reducción arancelaria que trae aparejada no garantiza el cumplimiento de dichas metas comerciales. La competitividad de productos de un país en los mercados de otro no depende sólo de su calidad y precio, sino también de la capacidad de los sistemas de transporte y servicios conexos para entregar los volúmenes del producto en los sitios indicados, con la frecuencia deseada y en las condiciones estipuladas por los compradores. En consecuencia, un aumento en la eficiencia y una reducción en los costos de los servicios aéreos y marítimos que transportan los productos comercializados bilateralmente por Chile y México contribuirían a reforzar la respectiva posición competitiva de los productos de cada uno de estos países en el territorio del otro, en comparación con la situación prevaleciente para los de otras naciones.

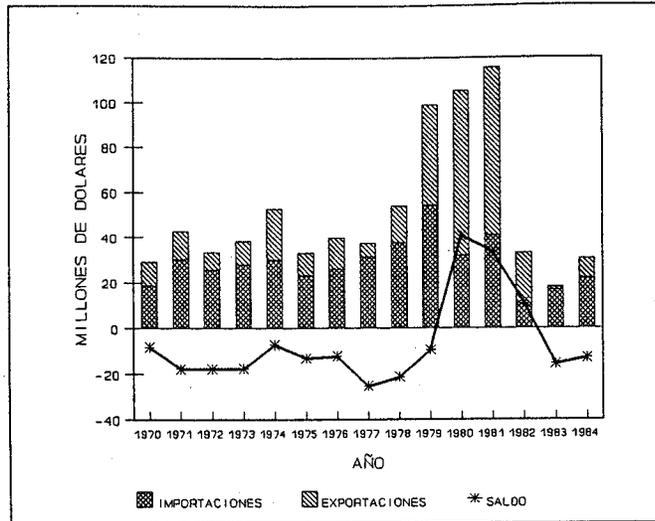
I. EL COMERCIO ENTRE CHILE Y MEXICO

Durante el período 1970-1984, la participación de México en el comercio exterior chileno resultó de poca importancia y con montos anuales disímiles e inconstantes. Sin ahondar más sobre el particular, todo hace suponer que la razón de esta inestabilidad se encuentra en la ruptura de las relaciones diplomáticas entre dichas naciones a partir del año 1973 y en la crisis de la deuda externa que se abatió sobre ellas hacia mediados de 1982. A pesar de ello, en ese lapso de tiempo, México logró un saldo comercial acumulado favorable de 92 308 000 dólares, pero durante los años 1980, 1981 y 1982 la balanza se inclinó a favor de Chile como se observa en el gráfico 1. Si bien es cierto que en valores absolutos la evolución del comercio entre ambas naciones resulta incierta, si se busca una tendencia en términos de la participación relativa de cada uno en el comercio exterior del otro, se observa una disminución paulatina de su importancia, de acuerdo a lo que se ve en el gráfico 2, que ya de por sí es bastante reducida. Por ejemplo, las importaciones de productos mexicanos durante este período representaron en promedio el 1.5% del total importado por Chile y, por otro lado, las exportaciones chilenas hacia México representaron apenas el 0.84% de las ventas totales de Chile al exterior.

Desafortunadamente, para el período 1983-1990, fue necesario utilizar otra fuente de información estadística que tiene dos años de traslapo con el período anterior (1970-1984). A pesar de tratarse de un lapso de siete años más corto, durante 1983-1990, México tuvo un saldo comercial acumulado favorable que fue superior en más del doble de la suma del período anterior, esto es 202 972 000 dólares. El comercio entre ambos países conservó su comportamiento incierto y de poca magnitud, como se puede observar en el gráfico 3. Chile representó el 0.25% de las ventas al exterior de México y el 0.14% de las compras de México al exterior, según lo que muestra el gráfico 4.

Gráfico 1

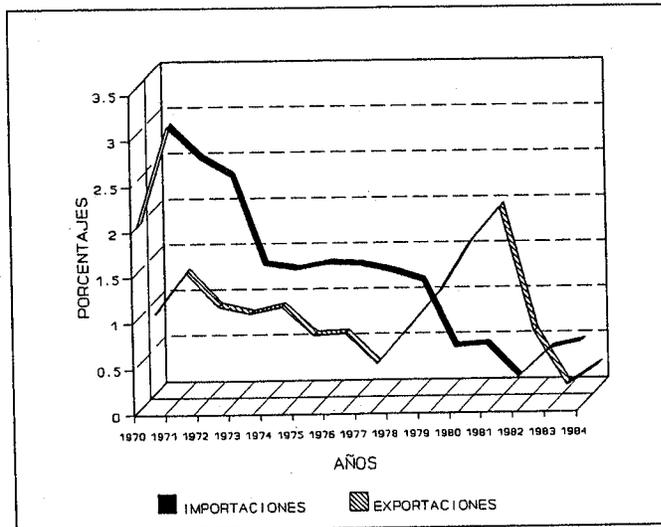
CHILE: COMERCIO CON MEXICO, 1970-1984



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), serie Cuadernos estadísticos de la CEPAL, varios números.

Gráfico 2

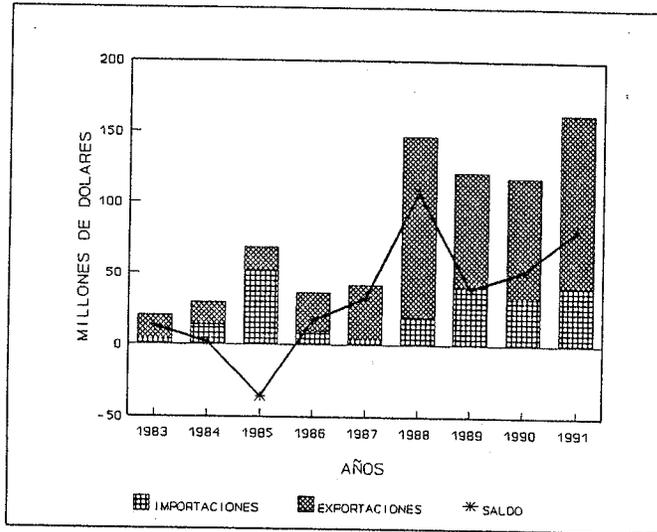
CHILE: EVOLUCION DEL COMERCIO CON MEXICO, 1970-1984



Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), serie Cuadernos estadísticos de la CEPAL, varios números.

Gráfico 3

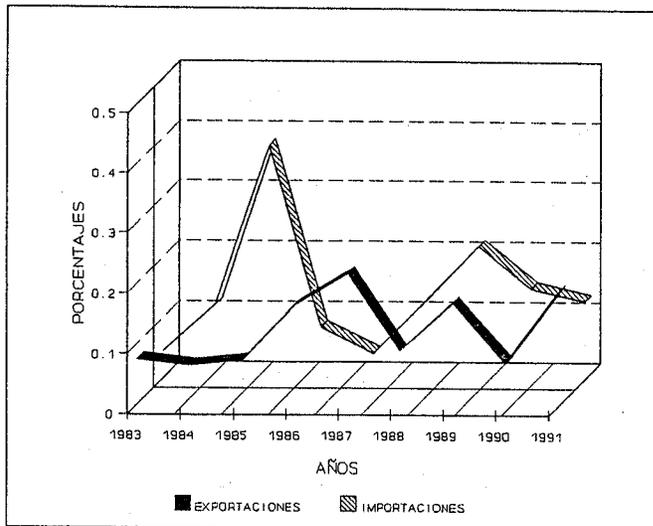
MEXICO: COMERCIO CON CHILE, 1983-1991



Fuente: 1983-1987 - Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), *Comercio exterior de México*, varios números; 1988-1991 - Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), Sistema de Información Comercial de México.

Gráfico 4

MEXICO: EVOLUCION DEL COMERCIO CON CHILE, 1983-1991



Fuente: 1983-1987 - Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), *Comercio exterior de México*, varios números; 1988-1991 - Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), Sistema de Información Comercial de México.

En cuanto al tipo de bienes comercializados, la mayor proporción de las exportaciones mexicanas a Chile engloban bienes intermedios, aunque se nota un paulatino avance en la participación de bienes de consumo y de capital. En el caso de estos últimos, el crecimiento ha sido más lento, pero también parece ser más constante y seguro que en el caso de los bienes de consumo. En lo que respecta a las importaciones mexicanas provenientes de Chile, se observa que siguen concentradas principalmente en los bienes de uso intermedio, pero con el transcurso del tiempo ha aumentado la participación de bienes de consumo, aunque su comportamiento es errático. Por el contrario, las importaciones de bienes de capital que México compra a Chile son prácticamente marginales, con un promedio anual de 245 000 dólares, que en varios años es incluso menor a los 50 000 dólares, y con una participación promedio del 0.09% anual dentro del total de su comercio exterior.

A comienzos de 1990, los Gobiernos de Chile y México reestablecieron relaciones diplomáticas. En forma global durante ese mismo año, México vendió al mundo productos por un valor total de 24 850 millones de dólares, de los cuales apenas 85 millones, o sea el 0.34%, tuvieron como destino a Chile, con lo cual éste se ubicó como su vigésimocuarto socio comprador. Chile exportó al mundo productos por un valor total de 8 579 millones de dólares y a México 29 millones, o sea, el 0.34%, que ubicó a tal nación como su trigésimosegundo socio comercial. En lo que respecta a las importaciones, México compró mercancías por un valor total de 22 457 millones de dólares del mundo y sólo 33 millones, o sea el 0.15%, provinieron de Chile, país que ocupó el vigésimonoveno lugar en importancia entre los países a los que México les compra. Por su parte, Chile importó del mundo 7 023 millones de dólares, de los cuales 98 millones, que representan el 1.39%, se originaron en México, razón por la cual dicho país se ubicó como su decimoséptimo socio comercial.¹ A pesar de la poca importancia de cada país en el comercio exterior del otro, al examinar la relación entre el valor en dólares y el volumen en toneladas métricas de los productos del intercambio comercial de México a Chile, se observa que el índice correspondiente está por encima del promedio nacional (esto es 4.40 dólares por unidad de volumen versus 0.94 dólares por unidad de volumen, respectivamente), lo cual indica la importancia de los bienes intermedios y de capital exportados de México a Chile, e invita a revalorar su dimensión en términos relativos más que en absolutos. Hay que destacar que el volumen del comercio, en términos de toneladas o metros cúbicos, tiene una importancia especial para los servicios de transporte, porque el funcionamiento de estos servicios se enfoca alrededor del volumen a ser cargado.

En lo que se refiere a la naturaleza de los productos que ambas naciones comerciaron entre sí, se observa que las ventas de México a Chile estuvieron conformadas por 68 diferentes capítulos de los 99 en que se divide el sistema arancelario mexicano. De éstos, nueve capítulos concentraron el 86.5% del valor total en dólares y otros 10 conformaron el 87.4% del volumen en toneladas exportadas de México a Chile. Como se puede ver en los cuadros A-1 y A-2,* el grueso de las compras hechas por Chile a México se concentra en los productos de origen primario y en los correspondientes a la industria manufacturera, con un marcado aumento en la importancia de estos últimos hacia fines del año 1990. El capítulo 87 (vehículos automóviles y partes), por sí solo, aportó el 46% del valor total en dólares exportado a Chile. Este capítulo, junto con el 39 (materias plásticas y sus manufacturas) y el 29 (productos químicos orgánicos), contribuyeron con el 49.4% del volumen en toneladas de exportación. Dentro de las manufacturas, el capítulo más importante fue el 38 (productos de la industria química), que en combinación con otras manufacturas afines constituyen bienes de uso intermedio y de capital. En el sentido inverso, Chile vendió a México básicamente bienes producidos por la industria manufacturera para consumo y uso intermedio.

* Los cuadros A-1 a A-12 figuran en el anexo estadístico del presente informe.

Se mencionó anteriormente que, en 1990, las exportaciones mexicanas a Chile y las de Chile a México constituyeron en ambos casos el 0.34% del valor total vendido por cada país al mundo. Sobre la base de los capítulos arancelarios de México, se puede ver que siete de los nueve capítulos identificados como principales, en cuanto a su valor dentro de las exportaciones a Chile, tienen una relación entre valor y volumen que supera a la del promedio nacional. Dentro de ellos destaca de manera particular el caso del capítulo 86 (vehículos y materiales para vías férreas), en donde las ventas a Chile concentraron el 17.7% del total exportado nacional, lo que ubica a Chile entre los principales clientes de México en este rubro. Sin embargo, hay que destacar que para México este capítulo es de poca importancia e implica sólo el ya mencionado 0.09% del valor total de sus exportaciones. Chile es también un cliente relativamente importante para México en los capítulos 38 (productos de la industria química) y 55 (fibras sintéticas o artificiales), pues en 1990 alcanzó al 5.7% y 3.7%, respectivamente, del valor total exportado en cada uno de ellos.

En cuanto a la magnitud de las ventas a Chile con respecto a las exportaciones totales de México, en el cuadro A-3 se muestra la participación relativa en cada uno de los principales rubros. Como se puede observar, salvo en el capítulo 87 (vehículos automóbiles y partes) y 39 (materias plásticas y sus manufacturas) en que dicha participación es ligeramente superior al 1%, en los restantes 19 capítulos presentados es francamente marginal y, en ocasiones, casi inexistente. No obstante, tal fenómeno parece lógico, si se toma en cuenta que se trata de productos primarios que Chile puede producir localmente o comprarlos a otros países sudamericanos, cuya cercanía puede significar menores costos de importación.

Por otra parte, las importaciones de productos chilenos efectuadas por México en 1990 incluyeron bienes correspondientes a 69 capítulos, de los cuales sólo siete concentraron el 81.3% del valor total en dólares, alcanzando los cuatro más importantes el 82% del volumen total en toneladas. Llama la atención el hecho de que, salvo por los capítulos 28 (productos químicos inorgánicos) y 29 (productos químicos orgánicos), las compras de México a Chile están preferentemente dirigidas hacia los productos alimenticios y es particularmente interesante observar que el capítulo 23 (alimentos preparados para animales) es el principal rubro que se importa desde Chile, llegando al 36.6% del valor total y al 52.8% del volumen total, respectivamente (véanse los cuadros A-4 y A-5).

Respecto a la importancia relativa de las importaciones mexicanas provenientes de Chile, como se mencionó anteriormente ascienden a sólo 33 millones de dólares, o sea al 0.15% del total de sus importaciones globales. No obstante, al observar la importancia relativa de cada uno de los principales capítulos ya identificados resulta que salvo los capítulos 29 (productos químicos orgánicos), 07 (legumbres y hortalizas) y 28 (productos químicos inorgánicos), el indicador de las compras efectuadas a Chile es mayor que el promedio general, pero si se agregan los otros 77 capítulos de menor incidencia, el promedio se sitúa incluso por debajo del general, como puede observarse en el cuadro A-6. Esto indica que en sus relaciones comerciales con México, Chile ocupa un lugar claramente más importante como vendedor de alimentos preparados y no preparados, tanto para consumo directo como para uso industrial, que como proveedor de bienes manufacturados.

Si se toma en cuenta la escasa importancia relativa de los intercambios comerciales entre Chile y México con relación al total de sus respectivos comercios exteriores, cabe preguntarse qué perspectivas existen para el futuro. Como ya se ha señalado, el monto de sus transacciones es francamente marginal, aunque existen algunas áreas de importancia, tales como la exportación de vehículos, automóbiles y tractores de México a Chile, y la de productos alimenticios desde Chile hacia México. En otras palabras, el papel de Chile como proveedor de las necesidades mexicanas y el de México de las de Chile es sumamente limitado. Sin embargo, el intercambio entre ambos países alcanzó a 114 millones de dólares fob

en 1990 y la Cámara de Comercio Chileno-Mexicana espera alcanzar para el año 1996 un intercambio del orden de 500 millones de dólares.² Hay muchos factores que podrían contribuir al cumplimiento de dicha meta comercial, tales como el restablecimiento de las relaciones diplomáticas entre ambos Gobiernos, la adopción de políticas macroeconómicas aperturistas orientadas a la exportación, que aseguran un mayor papel al sector privado en sus actividades comerciales, y la firmaron del Acuerdo de Complementación Económica. Por otra parte, para que los servicios aéreos y marítimos del corredor favorezcan también el logro de dicha meta, es fundamental asegurar que las rutas, frecuencias, precios y tecnologías ofrecidas por los transportistas respondan plenamente a la demanda.

II. LA OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA

El propósito de esta sección consiste en mostrar un amplio panorama de la oferta de los servicios de transporte de carga entre Chile y México. En la sección anterior se señaló que existía un intercambio de un variado rango de productos que iba desde minerales de hierro y petróleo a granel hasta bienes semi y enteramente acabados. Los servicios de transporte que responden a esta demanda están determinados por la ubicación geográfica de ambos países en relación a los mercados de los países industrializados, la distancia que los separa, sus respectivas ventajas inherentes en términos de recursos naturales, humanos y de capital, las mercancías que se pretende exportar y los sistemas de transporte utilizados para los intercambios comerciales. Respecto a los puntos de entrada y salida de los productos comerciados, en México casi todos los embarques se realizaron a través de los puertos de Acapulco, Ensenada, Salina Cruz y Manzanillo en el Pacífico, Coatzacoalcos, Tampico y Veracruz en el Atlántico, y del aeropuerto internacional de la Ciudad de México. Por el lado chileno, el tráfico bilateral se concentró en los puertos de Arica, Iquique, Antofagasta, y Valparaíso/San Antonio, y en el aeropuerto internacional de Santiago. Considerando esta situación, a continuación se analizarán los servicios de transporte entre Chile y México por vía aérea y marítima.

A. EL TRANSPORTE AEREO

Los aeropuertos internacionales de ciudad de México y Santiago constituyen parte de los puntos de entrada y salida de las mercancías intercambiadas entre Chile y México. Para ambos países, dichos aeropuertos son los únicos utilizados para sus intercambios comerciales por vía aérea, existiendo servicios de transporte terrestre y aéreo entre tales aeropuertos de embarque y otras ciudades chilenas o mexicanas, según sea el caso. La distancia entre México y Santiago es muy similar a la existente entre Miami y Santiago –aproximadamente 7 000 kilómetros– trayecto que toma 8.5 horas a un avión Boeing 767; entre Miami y México hay 2 000 kilómetros y el vuelo demora un poco más de tres horas. En consecuencia, el traslado de mercancías entre ambos países se puede efectuar por vía aérea directa (México-Santiago) o indirecta (México-Miami-Santiago). Por ejemplo, durante marzo de 1992, la empresa FastAir inició un servicio de carga bisemanal (martes y viernes) entre Santiago y México –vía Miami– sin transbordo de carga y con sólo tres horas de estadía en Miami.

LAN-Chile, LADECO y otras líneas aéreas sudamericanas hacen escala en México en sus vuelos hacia la costa oeste de los Estados Unidos, específicamente a Los Angeles. Debido a los reducidos volúmenes de carga enviados por esta ruta, hasta el momento no se han detectado servicios de vuelos

fletados (*charter*) de transporte de carga entre Chile y México, aunque no queda descartada la posibilidad de que más adelante se hagan necesarios. El tiempo de tránsito es el que tarda la carga en llegar del aeropuerto de origen al de destino, por lo que en vuelos con escalas intermedias incluye la duración de las mismas. A ese período debe agregarse el tiempo de almacenaje, empaque y de cumplimiento de los trámites exigidos por las autoridades gubernamentales. Por ejemplo, los representantes de carga de LADECO y de LAN-Chile opinan que los trámites de aduana en el aeropuerto internacional de Ciudad de México son muy engorrosos y demoran innecesariamente la entrega de cargas no perecibles hasta en cuatro días adicionales.

Las líneas aéreas chilenas LAN-Chile y LADECO son las únicas que operan vuelos directos entre Ciudad de México y Santiago. LAN-Chile ofrece tres vuelos semanales (lunes, miércoles y jueves) de pasajeros y carga, y LADECO dos de las mismas características (martes y domingo). La capacidad de carga de cada vuelo de LAN-Chile fluctúa entre 12 y 18 toneladas, en tanto que LADECO puede transportar cinco toneladas. El tiempo de tránsito en la ruta directa es aproximadamente de cinco días en el caso de las cargas no perecibles, plazo que incluye el período de vuelo, la entrega de la carga en el aeropuerto 12 horas antes de la partida, y los cuatro días requeridos para cumplir con los trámites gubernamentales en el lugar de destino. En cuanto a servicios indirectos, LAN-Chile ofrece siete vuelos semanales de pasajeros y carga sin escala entre Santiago y Miami, más cuatro vuelos sólo de carga (38 a 40 toneladas de capacidad cada uno); LADECO realiza nueve vuelos de pasajeros y de carga semanales (seis sin escala y tres con escala en Bogotá) entre Santiago y Miami de pasajeros y carga, y cuatro vuelos de carga (lunes, miércoles, viernes y domingo) sin escala de similar capacidad. Las dos líneas tienen conexiones a Ciudad de México, LAN-Chile con Amerijet y LADECO con Aeroméxico, lo que exige un día adicional de tránsito en relación con el servicio directo. Se recurre a estas alternativas sólo cuando los vuelos directos no alcanzan a cubrir la demanda; en el caso de LAN-Chile, no ha sido necesario emplearlos hasta ahora. Por otra parte, Aerolíneas Argentinas, AVIANCA, Ecuatoriana de Aviación y VARIG ofrecen alrededor de 10 vuelos indirectos por semana entre Ciudad de México y Santiago con escala en otras ciudades sudamericanas, pero sus períodos de vuelo y escalas en algunos casos alargan el tiempo de tránsito hasta en cinco días más que el servicio directo. Por su parte, la línea aérea American Airlines cumple actualmente dos vuelos diarios de pasajeros y carga diarios y United Airlines cinco semanales, lo que totaliza 19 vuelos por semana para transportar mercancías entre Chile y México, vía Miami.

Las tarifas aéreas aplicadas en las rutas entre Chile y México se calculan sobre la base de los acuerdos entre las compañías de aviación y la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Estas tarifas se publican periódicamente y se toman como punto máximo de referencia. Como se puede ver en el cuadro 1, LAN-Chile y LADECO ofrecen tarifas idénticas, pero se sitúan entre el 37% y 50% por debajo de las acordadas. Para algunos productos y en rutas determinadas existen tarifas de conveniencia (*commodity rates*), cuya aplicación está sujeta a la disponibilidad de oferta. La demanda de servicios aéreos registra variaciones estacionales y se incrementa considerablemente durante el mes de diciembre. En el caso de LAN-Chile, por ejemplo, el aumento en la demanda crea, en ocasiones, la necesidad de fletar aviones y enviar cargas vía Miami, desde donde la empresa opera vuelos diarios sin escalas a Santiago. Conviene tener presente que en el caso de los productos perecederos, las escalas en diferentes aeropuertos no son deseables. Según algunas opiniones recogidas, las líneas aéreas sudamericanas que no tienen vuelos directos a los destinos solicitados, ofrecen tarifas rebajadas.

Cuadro 1

TARIFAS DE CARGA AEREA ENTRE MEXICO Y CHILE
(En dólares/kg)

Rango de carga	Tarifa regular	Tarifa LADECO/ LAN-Chile	% diferencia
De 0 a 8 kg	50.00	50.00	0.0%
De 0 a 45 kg	8.14	5.10	37.4%
De 45 a 300 kg	6.15	3.95	35.8%
De 300 a 500 kg	4.94	3.05	38.3%
500 kg y más	4.24	2.10	50.5%

Fuente: TACT (Libro de tarifas de carga aérea de la IATA), LADECO y LAN-Chile.

Los vuelos directos de pasajeros y carga de LAN-Chile, entre Santiago y Ciudad de México, transportan un promedio de sólo 1.5 toneladas por vuelo a México, pero llevan mucha carga destinada a los Estados Unidos, específicamente a Los Angeles, California. El gerente de carga de LAN-Chile expresó que el aumento de los envíos de productos perecibles hacia México (de 1.5 hasta 6 a 7 toneladas por vuelo), registrado entre fines de octubre y mediados de diciembre de 1991, fue un resultado concreto del Acuerdo de Complementación Económica entre Chile y México. También destacó que es imposible enviar cargas perecibles a México y a los Estados Unidos en un mismo avión, porque existen diferencias en sus respectivos requisitos fitosanitarios. Al regreso de Ciudad de México a Santiago, los aviones de LAN-Chile vuelan igualmente con carga completa, pero de ésta sólo tres toneladas corresponden a productos mexicanos, que comprenden artículos electrónicos, repuestos, computadoras, productos fotográficos y maquinaria, entre otros. LAN-Chile estima que transporta entre el 60 y 70% del volumen total de carga. El tráfico comercial aéreo entre Chile y México es muy incipiente y no sobrepasa las 1 200 toneladas al año, pero cabe señalar que es dinámico y que estas cifras están sujetas a rápidos cambios. Las frecuencias de vuelo ofrecidas en 1992 se detallan en el cuadro A-7.

B. EL TRANSPORTE MARITIMO

En el artículo 23 del capítulo X del Acuerdo de Complementación Económica se reconoce la necesidad de asegurar una oferta adecuada de servicios marítimos para apoyar el comercio entre Chile y México, en los siguientes términos:

“Los países signatarios se comprometen a otorgar un libre acceso a las cargas públicas y privadas de su comercio exterior a los buques de bandera de ambos países, en condiciones de reciprocidad y también a aquellos que se reputen de bandera nacional, conforme a sus respectivas legislaciones. Lo anterior será aplicable en el comercio marítimo bilateral y desde o hacia terceros países.”

La inclusión del sector marítimo, aunque sea de manera general, obedece a que ambos países reconocen su importancia en las relaciones comerciales. Sin embargo, si estos servicios no se desreglamentan, podría dificultarse, en gran parte, el logro de las metas comerciales del acuerdo. Para poner la citada disposición en vigor, el artículo 26 exige, a su vez, el establecimiento de un programa conjunto entre autoridades chilenas y mexicanas con el objeto de desarrollar acciones específicas.³

En el transporte oceánico se distinguen dos tipos de servicios: los fletados o de contrato, y los regulares o de línea. Por una parte, los servicios fletados son provistos por buques que ofrecen el total de su capacidad para el transporte de cargas a granel, como cereales, minerales, petróleo, madera y azúcar, y para cargas homogéneas (*neobulk*), como ductos, automóviles y bobinas de papel. Usualmente, cuando los volúmenes de carga son suficientes, los cargadores fletan los buques por viaje, por tiempo o, de ser necesario, de casco desnudo. Por su parte, los servicios regulares se utilizan en los casos en que los volúmenes son inciertos o reducidos.

Como se puede ver en el cuadro 2, durante 1990 Chile envió a México 200 666 toneladas de productos sólidos a granel y 7 220 toneladas de líquidos a granel, mientras que de México se importaron 90 601 toneladas de productos líquidos a granel. Al año siguiente, Chile envió a México 79 157 toneladas a granel de productos sólidos y 24 105 toneladas de líquidos, en tanto que desde México se importaron 9 290 toneladas de graneles sólidos y 56 520 toneladas de graneles líquidos. La reducción de las exportaciones chilenas a México de 200 666 a 79 157 toneladas, o sea del 60.6%, entre 1990 y 1991, y de 90 601 a 56 520 toneladas (37.6%) en el caso de las importaciones de productos a granel líquidos desde México, demuestra la naturaleza inestable del comercio de productos primarios, debiéndose ello a que los productos se utilizan como insumos en sus procesos de fabricación y los compradores siempre buscan fuentes alternativas de abastecimiento más asequibles. Además, existen cargas homogéneas que permiten el empleo de sistemas especializados de transporte. Por ejemplo, la naviera Transportación Marítima Mexicana (TMM) dispone de un buque especializado en servicios fletados que transporta automóviles mensualmente de Acapulco y Balboa (Panamá) a Iquique y Valparaíso. También se prestan servicios esporádicos con buques completos dedicados al traslado de aceite y harina de pescado, mineral de hierro, madera, resinas y productos similares. Otra clase de carga transportada por buques fletados son los productos perecibles como la fruta que se envía de Chile a México, durante la época de cosecha. Estos servicios se requieren entre enero y abril, indicándose en el cuadro A-8 algunas de las compañías dedicadas a este comercio. De hecho, en los servicios fletados, constantemente cambian los buques, las rutas y las frecuencias, siendo poco común que estas últimas estén preestablecidas.

Cuadro 2

MOVIMIENTO DE CARGAS A GRANEL ENTRE CHILE Y MEXICO
(En toneladas métricas)

Tipo de carga	De Chile a México		De México a Chile	
	1990	1991	1990	1991
Sólidos	200 666	79 157	—	9 290
Líquidos	7 220	24 105	90 601	56 520
TOTAL	207 886	103 262	90 601	65 810

Fuente: Cámara Marítima de Chile, *Anuario estadístico de transporte marítimo*, Valparaíso, 1990, pp. 17 y 45; *Anuario estadístico de transporte marítimo*, Valparaíso, 1991, pp. 22 y 49.

Por otra parte, los exportadores e importadores de mercancías elaboradas y de productos perecederos que se transportan en contenedores utilizan compañías navieras que ofrecen servicios regulares o de línea. Los buques de estas empresas navegan en rutas fijas, con itinerarios preestablecidos, coordinando generalmente sus operaciones en conferencias internas, cuyo propósito primordial es convenir fletes comunes y limitar la oferta de servicios. Los usuarios de servicios de línea seleccionan las compañías

en función de la frecuencia más adecuada, la menor duración del viaje entre el puerto de origen y el de destino, la confiabilidad del servicio en términos del cumplimiento con el itinerario y el cuidado de la carga durante la travesía, el uso de la tecnología apropiada en el manejo de ésta y el costo de los fletes. No obstante la validez de lo dicho, también se dan excepciones. Por ejemplo, cuando los volúmenes de carga a granel y homogénea son tan reducidos que no se justifica el uso de buques fletados, la única alternativa que tienen los productores es recurrir a los de línea regular. Sin embargo, cuando las cargas alcanzan un volumen suficiente como para crear una base económica que justifique el fletamento de buques especializados, normalmente se opta por este servicio.

Entre el amplio rango de servicios regulares de transporte proporcionados por compañías navieras que participan en el comercio entre Chile y México, se encuentran los directos y los indirectos a través de los puertos de los Estados Unidos. Durante 1990-1991, las siguientes empresas ofrecían servicios regulares entre Chile y México: Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV - Chile), Empresa Marítima S.A. (EMSA - Chile), Flota Mercante Grancolombiana (FMG - Colombia), Naviera Interamericana (Navicana - Ecuador), Naviera Neptuno (Neptuno - Perú), Empresa Naviera Santa (Santa - Perú), Nedlloyd (Países Bajos) y Transportación Marítima Mexicana (TMM - México). Los navieros que operan en forma permanente en esta ruta se vieron recientemente en la necesidad de racionalizar sus servicios independientes. Por ejemplo, FMG, Navicana y Neptuno se asociaron con la CSAV, y EMSA puso fin a su servicio con la Santa, en tanto esta última continuó como línea independiente. Durante el mismo bienio, otras empresas navieras, tales como la Compañía Argentina de Transporte Marítimo (CIAMAR), Achiles Lauro, Empresa Líneas Marítimas Argentina (ELMA), International Cargo Network (ICN), Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI) y Lykes Brothers Steamship Company prestaron servicios esporádicos de transporte entre Chile y México.

La CSAV ofrece dos rutas regulares entre Chile y México: una hacia la Costa del Golfo de México y otro hacia la costa del Pacífico de ese país. El primero es atendido conjuntamente con la naviera Neptuno. Los tres buques de servicio múltiple de la CSAV, cuya capacidad es de 470 TEU (*twenty-foot equivalent unit*, unidad equivalente a un contenedor de 20 × 8 × 8 pies que es comúnmente utilizada como medida de capacidad de los buques de servicio regular y de productividad portuaria), recalán cada 14 días en los puertos de Valparaíso, Arica, Guayaquil, Cristóbal, San Juan (viaje por medio), Altamira, Houston, Nueva Orleans, Cristóbal, Callao, Iquique, Antofagasta y Valparaíso. El tiempo de viaje desde Valparaíso a Altamira es de 19 días, y el de regreso 27 días. En su viaje al norte, los buques llevan un 80% de su capacidad ocupada con remesas provenientes principalmente de los puertos de Valparaíso y Arica, de regreso navegan con carga completa, el 90% proveniente de los Estados Unidos y el 10% de México.

El servicio regular de CSAV a la costa oeste de México se ofrece conjuntamente con FMG y Navicana; así cada 21 días zarpa un buque de servicio múltiple (636 TEU) de cada compañía naviera. Los buques recalán en los puertos de Valparaíso, Iquique, Guayaquil, Buenaventura, Los Angeles, San Francisco, Vancouver, Seattle, Los Angeles, Manzanillo, Buenaventura, Guayaquil, Callao, Antofagasta y Valparaíso. El tiempo de viaje entre Valparaíso y Manzanillo es de 45 días de ida y de 18 días de vuelta. En este servicio, los buques viajan completos en ambas direcciones. En la travesía al norte, el 40% de la carga proviene de Chile y el 60% -principalmente café- de Colombia. En la ruta al sur, el 70% procede de los Estados Unidos y el 30% de México. Las mercancías transportadas en ambos servicios desde México a Chile corresponden a las de construcción y automóviles, mientras que las de Chile hacia México incluyen molduras, muebles, concentrados para jugos y vinos.

La Santa ofrece un servicio regular mensual, con dos buques (385 TEU) que recalán en los puertos de Valparaíso, Callao, Tampico, Houston, Nueva Orleans, Callao, Ilo (sólo en caso de que el volumen de carga lo justifique), Antofagasta (*idem*) y Valparaíso. Las mercancías transportadas de México a Chile incluyen maquinaria y productos químicos, y en el sentido contrario muebles, molduras, y fruta seca y enlatada. A su vez, la TMM utiliza un buque (150 TEU) en el servicio regular que mantiene cada 40 días entre Chile y la costa del Pacífico de México. El buque recalca en los puertos de Valparaíso, Caldera, Acajutla, Quetzal, Salina Cruz y Manzanillo en su travesía al norte, y Manzanillo, Buenaventura, Guayaquil, Callao, los del norte de Chile (dependiendo de la demanda) y Valparaíso en el viaje de retorno. En mayo de 1992, TMM modificó su servicio regular y ahora recalca en los puertos de Valparaíso, Callao, Buenaventura, Quetzal (opcional), Acajutla (vía Quetzal), Salina Cruz y Manzanillo en su ruta al norte, y en Manzanillo, Caldera, los del norte de Chile (cuando se justifica), y Valparaíso en su viaje de retorno. El tiempo de viaje en ambos sentidos es de 20 días. Se debe destacar que de todas las navieras que cumplen servicios regulares entre Chile y México, el de TMM es el único que finaliza su viaje en México, sin recalcar en puertos estadounidenses o canadienses. Las principales mercancías que TMM transporta de Chile a México están constituidas por maquinarias, repuestos, productos químicos, vino, harina de pescado, frutas y conservas, mientras las enviadas de México a Chile incluyen productos químicos y envases vacíos para cerveza. En su ruta al sur, el buque de servicio regular está 100% utilizado y 80%, en el sentido contrario.

Representantes de todas las compañías navieras entrevistadas, salvo los de TMM, indicaron que las exportaciones de Chile a México son consideradas como cargas marginales (*way-port cargoes*), que sirven para aumentar los ingresos de sus viajes regulares a los Estados Unidos, y no como un servicio propiamente tal, ya que sus buques tocan puertos mexicanos además de los norteamericanos. Asimismo, las exportaciones de México a Chile forman parte de los servicios regulares prestados a otros países de la costa del Pacífico de América del Sur: Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú. Por ejemplo, durante el período investigado (1990-1991), la Nedlloyd mantuvo un servicio regular cada 15 días, con tres buques celulares (665 TEU) entre los puertos de San Antonio, Arica, Callao, Manta, Buenaventura, San Francisco, Iquique y San Antonio. La compañía utilizaba San Francisco como centro de transbordo de las exportaciones de Chile destinadas a México y al Lejano Oriente, y luego, una vez al mes sus buques transportaban dichas cargas desde San Francisco a Manzanillo y Acapulco, y las exportaciones mexicanas a los puertos chilenos de Iquique y San Antonio. La agencia naviera de Nedlloyd en Santiago de Chile, indicó que sus buques transportaron mensualmente de uno a tres contenedores entre Chile y México, y que su servicio no era competitivo en relación a las otras compañías navieras que operan en la misma ruta. Por ese motivo y debido a los volúmenes crecientes de su tráfico entre el Lejano Oriente, América Central y América del Sur, la naviera discontinuó este servicio el 1º de septiembre de 1992, lo que deja así en claro la preeminencia de otras corrientes comerciales sobre las existentes entre Chile y México.⁴

En lo que se refiere a los fletes marítimos, TMM informó que el costo por contenedor de 20 y de 40 pies es de cerca de 1 900 y 2 300 dólares, respectivamente. Por otra parte, la Nedlloyd señaló que sus tarifas son aproximadamente similares, pero en el caso de las cargas refrigeradas, el transporte de una unidad de 40 pies tiene un costo de 8 500 dólares.

Además de los servicios regulares señalados, existe un gran número de líneas tales como Intercontinental Marítima S.A., A/S Ivarans Rederi, Líneas Agromar, Lykes Brothers Steamship Company, Transportes Navieros Ecuatorianos, Empresa Líneas Marítimas Argentinas S.A., Compañía Peruana de Vapores, Crowley Caribbean Transport Inc., Empresa Marítima S.A., Naviera Consolidada S.A. y Uniline que podrían participar en este tráfico comercial, ya que sus naves pasan muy cerca de los puertos de México en sus servicios regulares entre los países de América del Sur y los Estados Unidos. Por

ejemplo, la naviera Lykes ha decidido incluir a México en su servicio regular entre la costa del Pacífico de América del Sur, y el Golfo de México y la costa del Atlántico de los Estados Unidos. Este servicio se inauguró el 20 de mayo de 1992 con dos buques celulares (670 y 650 TEU), y una frecuencia de cada 20 días. Lykes tocará los puertos de Valparaíso, Arica, Callao, Guayaquil, Buenaventura, Balboa y Nueva Orleans en la travesía con rumbo al norte, y Nueva Orleans, Altamira, Cartagena, Balboa, Buenaventura, Guayaquil, Iquique y Valparaíso en la dirección contraria.⁵ En ambos sentidos, Lykes espera empezar utilizando entre el 30 y el 40% de la capacidad de sus buques con mercancías tales como aceite, fibra de vidrio, latas de aluminio, frutas refrigeradas, y conservas de verduras y frutas.

III. LA DEMANDA POR LOS SERVICIOS MARITIMOS REGULARES DE TRANSPORTE DE CARGA

En el cuadro 3 se entrega una visión global de las corrientes comerciales entre Chile y México. Las mercancías son transportadas tanto por vía aérea como marítima, e incluyen artículos manufacturados, cargas a granel, líquidas y sólidas y productos perecederos. A continuación se presenta un breve resumen de los volúmenes de dicho tráfico.

Durante el año 1990, Chile exportó al mundo un total de 20 218 800 t, de las cuales sólo 333 028 t, o sea el 1.6%, se destinaron a México; sus importaciones sumaron 10 846 346 t, de las cuales 108 516 t, es decir el 1.0%, provinieron de México. Al año siguiente, las exportaciones e importaciones totales de Chile se mantuvieron a niveles muy similares a las de 1990, 20 851 338 y 10 948 431 t, respectivamente. Sin embargo, las ventas a México cayeron abruptamente a 136 515 t, lo que significó una reducción al 0.65% del total exportado por Chile, debido a una disminución importante de las cargas generales y a granel. A su vez, las compras realizadas por Chile a México fueron casi iguales a las del año anterior: 101 886 t, vale decir el 0.9% del total importado.⁶ Por su parte, en 1990 México exportó un total de 89 millones de toneladas al mundo, de las cuales sólo 104 mil toneladas, o sea el 0.12%, se destinaron a Chile; del mundo se importó un total de 19 millones de toneladas, lo que incluye 343 mil toneladas, que equivalen al 1.81%, procedentes de Chile. Al año siguiente, México exportó al mundo 88 millones de toneladas, correspondiéndole sólo 98 mil toneladas (0.11%), a Chile, y se importaron del mundo 16 millones de toneladas, de las cuales 141 mil toneladas, o sea el 0.90%, provinieron de Chile. Sobre la base de estos datos, se llega a la conclusión que el comercio bilateral entre Chile y México representa una parte muy reducida del comercio exterior de ambos países.

Debido a la reducida magnitud de estos intercambios, que restringe la demanda de buques especializados para transportar las cargas a granel y homogéneas, y a la participación casi ínfima del transporte aéreo en este tráfico, la evaluación que se presenta a continuación está dirigida a los servicios marítimos regulares entre Chile y México y a los puertos que utilizan las navieras. En el cuadro A-9 se muestra este tráfico y la distribución de cargas entre las navieras durante los años 1990 y 1991. En 1990, predominó el comercio entre Chile y la costa oeste de México, que alcanzó aproximadamente a 40 mil toneladas, en tanto que entre Chile y la Costa del Golfo se intercambiaron sólo 24 mil toneladas. Al año siguiente, los volúmenes crecieron hasta casi equilibrarse entre ambas costas mexicanas, con 49 y 46 mil toneladas, respectivamente. Durante el bienio, el comercio transportado por buques de servicio regular entre estos países se elevó de 65 a 95 mil toneladas, es decir, un 46%.

LAS CORRIENTES COMERCIALES ENTRE CHILE Y MEXICO, 1990-1991

	1990		1991	
	Toneladas	%	Toneladas	%
CHILE				
Exportaciones totales				
Al mundo	20 218 800	100.00	20 851 338	100.00
A México	333 028	1.60	136 515	0.65
Importaciones totales				
Del mundo	10 846 346	100.00	10 948 431	100.00
De México	108 516	1.00	101 886	0.90
MEXICO				
Exportaciones totales				
Al mundo	88 897 416	100.00	87 940 237	100.00
A Chile	104 000	0.12	97 646	0.11
Importaciones totales				
Del mundo	19 019 238	100.00	15 648 491	0.11
De Chile	343 000	1.18	140 603	0.90

Fuente: Para Chile, sobre la base de información proporcionada por la Armada de Chile para el año 1990 y en su *Boletín estadístico marítimo, edición 1992*, Santiago de Chile, 1992, cuadros 2.1.2 y 2.2.2 para el año 1991. Para México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, *Movimiento de carga y buques, México, D.F. 1990*, para 1990; para 1991 los datos son preliminares, estimados a partir del movimiento registrado en los principales puertos mexicanos (Puertos Mexicanos, *Reporte estadístico del movimiento de carga y pasajeros en los principales puertos*, México, D.F., enero-diciembre de 1991) e información sobre el comercio exterior de petróleo y sus derivados (Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática - INEGI, *Cuaderno de información oportuna N° 230*, mayo de 1992), sujeto a confirmación de la fuente.

Note: Como puede deducirse de las fuentes utilizadas, la información sobre México se refiere sólo a los movimientos portuarios de comercio exterior. Al respecto, se observa que el tráfico marítimo mexicano ha disminuido en términos de volumen, aunque no así en su valor total. Esta tendencia se ha dado a la par con un incremento del transporte por vía terrestre.

Con respecto al comercio de Chile con México y los Estados Unidos, y de México con los demás países de la costa del Pacífico de América del Sur, la Comisión del Canal de Panamá indicó que durante el año fiscal terminado el 30 de septiembre de 1991, se transportó por el Canal de Panamá un total de 25 mil toneladas de carga procedentes de Chile con destino a la costa del Atlántico de México, mientras que de Chile a los Estados Unidos se transportaron 1.8 millones de toneladas. En dirección sur, se trasladaron 22 mil toneladas de la costa este de México a Chile, y 256 mil toneladas con destino a otros países de la costa oeste de América del Sur.⁷

En 1990, el producto interno bruto de Chile alcanzó a 27 mil millones de dólares y el de México a 217 mil millones.⁸ Los intercambios comerciales entre Chile y México sumaron 114 millones de dólares, mientras que entre México y los demás países de la Costa del Pacífico de América del Sur llegaron a 286 millones, y entre Chile y los Estados Unidos, a 2 902 millones. En el mismo año, el comercio bilateral entre los Estados Unidos y México año ascendió a 45 mil millones de dólares y en 1991 aumentó a 64 mil millones.⁹ Estas cifras confirman que la cercanía geográfica de los Estados Unidos a México y la ubicación de Chile, como último país en la costa del Pacífico de América del Sur, crean nuevas oportunidades comerciales. Es decir, las navieras que ofrecen servicios regulares entre Chile y México pueden atender a los Estados Unidos, por un lado, y a Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, por el otro, sin mayores cambios en sus rutas. Esta realidad permite a Chile comerciar, a la vez, con México y los Estados Unidos, y México puede hacerlo no solamente con Chile, sino también con los otros países

de la misma costa de América del Sur. Como consecuencia, el tamaño de los buques, los fletes y las frecuencias del transporte marítimo entre Chile y México están fuertemente determinados por los tipos y volúmenes de mercancías que se intercambian entre Chile y los Estados Unidos, por un lado, y entre México y toda la costa del Pacífico de América del Sur, por el otro.

En respuesta a esta demanda, existen cuatro servicios regulares que han logrado una participación mayoritaria en las corrientes comerciales entre Chile y México. Tales servicios comprenden tanto las operaciones conjuntas de CSAV, FMG y Navicana, y de CSAV y Neptuno, como las independientes de Santa y TMM. Como se puede ver en el cuadro A-10, en 1990 TMM transportó el 21% del tráfico de Chile a la costa oeste de México y el 71% en la dirección opuesta, mientras que la operación conjunta de CSAV, FMG y Navicana se encargó del 17% y 28%, respectivamente. En la ruta que une a Chile con la costa atlántica de México, la operación conjunta de CSAV y Neptuno absorbió el 65% del tráfico desde Chile a México y el 35% en la dirección contraria, en tanto que Santa transportó el 20% y el 47%, respectivamente. Al año siguiente, TMM aumentó su presencia en los movimientos de carga entre Chile y la costa del Pacífico de México, al captar poco más del 60% del tráfico de ida y de vuelta; por su parte, la operación conjunta de CSAV, FMG y Navicana cubrió alrededor del 36% del mercado. En cuanto al tráfico entre Chile y la costa atlántica de México en el mismo año, CSAV y Neptuno –en operación conjunta– transportaron casi el 70% de las exportaciones de Chile hacia México y el 38% de las de México hacia Chile, correspondiéndole a Santa el 30% y el 42%, respectivamente.

Dada la dependencia del comercio entre Chile y México con el intercambio que Chile mantiene con los Estados Unidos y con el que México desarrolla con los demás países de la costa del Pacífico de América del Sur, se originan otros factores que podrían ampliar o restringir los beneficios del Acuerdo de Complementación Económica entre Chile y México y, por lo tanto, fomentar o limitar la demanda de servicios regulares de transporte y portuarios. Por ejemplo, el acuerdo de libre comercio que México ha negociado con Canadá y los Estados Unidos, y los preparativos que Chile ha emprendido para llegar a un convenio semejante con los dos países norteamericanos, hacen prever una reducción de aranceles entre las partes firmantes, lo que aumentaría sus intercambios comerciales. No obstante, tales reducciones podrían, por otro lado, limitar el fortalecimiento del comercio entre Chile y México. Es decir, los acuerdos de libre comercio entre Canadá, los Estados Unidos y México, por una parte, y entre Canadá, los Estados Unidos y Chile, por la otra, facilitarían los intercambios comerciales entre los países de cada pacto, pero, al mismo tiempo, los productos elaborados y semielaborados de Canadá y de los Estados Unidos crearían una competencia adicional para los de Chile en el mercado mexicano y para los de México en el mercado chileno.¹⁰

Los volúmenes de carga entre Chile y los Estados Unidos, por un lado, y entre México y Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, por el otro, son mayores que los intercambiados entre Chile y México, propiamente tales. En consecuencia, las navieras tienen la oportunidad de utilizar los puertos de los países vecinos a éstos para servicios de transbordo y como centrales de carga, ya que con el uso creciente de barcos de gran tamaño para viajes regulares, actualmente se tiende a que recalen en menos puertos durante sus viajes. Esto hace necesario utilizar servicios de transbordo y centrales de carga, así como servicios auxiliares de mar y tierra, para trasladar los contenedores entre los puntos de origen y de destino, sin tocar otros puertos más cercanos a este último. Los puertos de transbordo sirven de enlace entre los buques que traen y los que llevan las mercancías desde y hacia puertos secundarios; en los puertos centrales de carga éstas se transfieren de los barcos a los transportes terrestres para movilizarlas desde y hacia puntos del territorio adyacente u otros puertos. Los factores más importantes que se deben tener en cuenta, antes de que los puertos traten de ofrecer servicios de transbordo o de centrales de carga son: el volumen de importaciones y exportaciones que utilizan sus instalaciones; la ubicación geográfica del

puerto en relación con las grandes rutas comerciales y los territorios que se trata de servir; su eficiencia y tarifas; la disponibilidad de servicios de transporte auxiliar marítimos y terrestres que ofrezcan rutas, frecuencias, tecnologías y tarifas convenientes; y, finalmente, otros elementos a tener en cuenta son los relacionados con controversias y conflictos laborales.

La importancia del volumen de cargas de importación y exportación pudo comprobarse en el caso de Singapur. Según un pronóstico difundido alrededor de 1970, este puerto sería el centro de transbordo de todos los contenedores procedentes de o destinados a Australia. Esto no se cumplió, porque los volúmenes del comercio de ese país fueron lo bastante considerables como para justificar recaladas directas. No obstante, Australia pasa actualmente por la peor recesión económica desde 1930, y dada la reducción de sus importaciones, las navieras están considerando el transbordo de las cargas destinadas a ese país en Malasia, Singapur y Taiwan.¹¹ Por otra parte, los servicios marítimos directos entre Europa y el Caribe han venido perdiendo, año tras año, entre el 6% y 7% de los volúmenes transportados, en favor de servicios de transbordo que operan desde los puertos estadounidenses del sur de Florida. Considerando los reducidos volúmenes de carga que entran o salen de los países del Caribe, los exportadores e importadores de esa subregión han comprobado que los servicios indirectos o de transbordo son entre el 20% y el 30% más baratos que los directos, y que el tiempo total de viaje es más o menos el mismo en ambos casos.

Para convertirse en centro de transbordo o de carga, un puerto debe llegar a ser el primer puerto de recalada del tráfico de importaciones, de modo que las mercancías puedan alcanzar su destino más rápidamente que si se utilizara otro puerto más cercano; tiene que tener servicios de transporte terrestre eficientes y convenientes en términos de costos hacia los múltiples puntos de origen y destino de las mercancías; y finalmente deben contar con volúmenes suficientes de carga de retorno, sea nacional o internacional, para reducir el costo del transporte correspondiente a la dirección principal. Por ejemplo, los servicios regulares de la CSAV, FMG y Neptuno, por una parte, y los de la Nedlloyd, por otra, transportan más exportaciones de los países de la Costa del Pacífico de América del Sur a los Estados Unidos, que de Chile hacia México y, por ende, recalcan primero en los puertos estadounidenses. En el caso de CSAV, FMG y Neptuno sus barcos tocan Los Angeles, San Francisco, Vancouver, Seattle y Los Angeles antes de llegar a Manzanillo en México, mientras que Nedlloyd consolida sus cargas para México en San Francisco y las transporta mensualmente a Manzanillo y Acapulco.

Como una ilustración de los puertos utilizados como centrales de carga, se da el caso de los puertos estadounidenses escogidos por las navieras para desembarcar cargas cuyo destino final está en la zona industrial mexicana cercana a la frontera, lo que les permite reducir sus costos operativos. Los importadores y exportadores también suelen preferir esa solución que les da mayores posibilidades de acceso a servicios de transporte marítimo más frecuentes y con una más amplia gama de destinos. En particular, a los usuarios que manejan pequeños volúmenes de carga y con una periodicidad irregular, les resulta más fácil que sus envíos sean consolidados con otros y embarcados con rapidez en Houston o Long Beach que en algún puerto mexicano. De hecho, se ha visto que ante la preferencia que las navieras otorgan al comercio con Estados Unidos y dada la escasa capacidad de negociación de los embarcadores frente a estas empresas, algunos de los usuarios que ocasionalmente escogen puertos mexicanos se ven obligados a "pasear" su carga hasta encontrar barcos con espacio disponible.

Con miras a mejorar la infraestructura mexicana de transporte terrestre, en 1989 el Gobierno de México comenzó a ofrecer al sector privado concesiones para la construcción, mantenimiento y operación de 5 200 km de autopistas de alta capacidad. Dependiendo de los plazos de recuperación de sus inversiones, las empresas privadas serán autorizadas para cobrar peajes por un período de hasta 30 años,

transcurrido el cual las carreteras volverán a ser de propiedad del Estado. También se ha promovido la participación del sector privado en la construcción y operación de terminales interiores ferrocamineros, como en Pantaco, Ciudad de México y Torreón, en el norte del país. Se prevé, asimismo, que este sector invertirá en la construcción de terminales intermodales de contenedores en otras ciudades, así como en la puesta en servicio de nuevas terminales marítimas especializadas.

Con el objeto de aprovechar algunas de las oportunidades emergentes en el área del transporte de México, la naviera TMM está en proceso de convertirse en una empresa de transporte integrado, que incluya la administración de terminales y operaciones intermodales. Así ya opera, en calidad de propietaria, un ferrocarril en ese país, The Texas-Mexican Railway, que cuenta además con un terminal en Ciudad de México; y, por otra parte, ha establecido una empresa de transporte rodoviario con una compañía estadounidense.¹² Como parte de las negociaciones previas a la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte entre Canadá, Estados Unidos y México, en materia de transporte terrestre se ha acordado realizar una apertura gradual, en el curso de 10 años, que contempla la incorporación de normas técnicas compatibles de seguridad, la entrada de camiones de un país a los estados fronterizos del otro -tres años después de la firma del tratado- y a todo el país -transcurridos seis años- así como la aceptación de inversión extranjera en porcentajes que se incrementarán gradualmente, hasta llegar al 100% en el décimo año después de la firma.¹³

La oferta de servicios de transporte terrestre entre los Estados Unidos y México ha experimentado una transformación muy significativa durante los últimos años. Existe una red ferroviaria creciente que transporta los contenedores apilados de a dos (doble estiba) entre ambos países. Ferrocarriles Nacionales de México ha negociado acuerdos de operación mancomunada con cuatro empresas homólogas en Estados Unidos (véase el cuadro 4) y proyecta introducir trenes unitarios para el transporte de contenedores dentro del país, entre el puerto de Veracruz y Ciudad de México y, más adelante, entre los puertos de Manzanillo y Tampico. En forma paralela, durante los últimos años se han establecido acuerdos de trabajo entre autotransportistas norteamericanos y mexicanos. Algunas empresas estadounidenses especializadas en el manejo de carga parcial (LTL) han iniciado operaciones en varias ciudades de México.

Cuadro 4

**SERVICIOS REGULARES DE TRENES DE DOBLE ESTIBA
ENTRE MEXICO Y ESTADOS UNIDOS**

Rutas	Frecuencias semanales	Socios ^a
Chicago-Ciudad de México	6	APD, UP, FNM
Detroit-Hermosillo	3	APD, GTW, FNM, UP, SP
Centro/este de EE.UU.-Ciudad de México	1	K-Line, SF, FNM
Long Beach-Ciudad de México	1	K-Line, SF, FNM
Los Angeles-Ciudad de México	1	OSK, SP, FNM
Los Angeles-Ciudad de México	2	NYK, SP, FNM

Fuente: *Containerisation International*, mayo de 1991.

^aClave: APD - American President Domestic; FNM - Ferrocarriles Nacionales de México; GTW - Grand Trunk & Western Railroad; NYK - Nippon Yusen Kaisha; OSK - Mitsui-OSK Lines; SF - Atchison, Topeka and Santa Fe Railroad; SP - Southern Pacific Railroad; UP - Union Pacific Railroad.

Los servicios de transporte marítimo entre Chile y los Estados Unidos junto con los de transporte terrestre de alta calidad que unen a este último país con México brindan una alternativa al envío directo entre Chile y México. En parte, esta opción permite superar dificultades tales como la insuficiente disponibilidad, en México, de cadenas de refrigeración capaces de recibir envíos masivos de fruta fresca de Chile; así durante las negociaciones del Acuerdo de Complementación Económica se solicitó que se autorizara que tales productos pudieran llegar a México pasando por un puerto de un tercer país, sin perder por ello su calidad inicial de origen. Independientemente de lo anterior, en México hay iniciativas en marcha para aumentar la capacidad de manejo de productos en frío, tales como la construcción de un depósito refrigerado para frutas en el puerto de Manzanillo, que ya está funcionando.

IV. LOS PUERTOS DE MEXICO Y CHILE

Los puertos utilizados por las navieras, en sus servicios regulares para atender el comercio bilateral entre Chile y México, se indican en los cuadros A-9 y A-12. Como se puede observar, los navíos atracan en los puertos chilenos de Arica, Iquique, Antofagasta y Valparaíso/San Antonio; en los mexicanos de Acapulco, Ensenada, Salina Cruz, Manzanillo, Veracruz y Tampico/Altamira; y en los estadounidenses de Charleston, Houston y San Francisco. Los movimientos de carga se presentan en los cuadros A-12a y A-12b, por país para los años 1990 y 1991, en toneladas, y desagregados por dirección (importaciones y exportaciones), destacándose claramente que el tráfico está muy concentrado en un número reducido de puertos.

Como se puede ver en el cuadro A-9, durante 1991 más del 97% del tráfico que pasó por el Canal de Panamá, entre México y Chile, utilizó el puerto de Tampico/Altamira en la Costa del Golfo, mientras que el 69% y 25% del comercio de la Costa del Pacífico recaló en los de Manzanillo y Acapulco, respectivamente. En el mismo año, el 96% del tráfico entre estos países utilizó tres puertos chilenos: Valparaíso/San Antonio, que manipuló el 68% del comercio total correspondiente a ambas costas mexicanas, seguido por Arica con el 18%, y Antofagasta con el 11%. Además, Bolivia y Perú utilizaron los servicios de transporte marítimo regular de los puertos que atienden el comercio entre Chile y México para sus propios intercambios con este último, que son de un volumen muy reducido.¹⁴

Con la excepción de Valparaíso y Guayaquil, los demás puertos de la costa del Pacífico de América del Sur no disponen de grúas especializadas para la manipulación de contenedores, lo que obliga a las navieras a tenerlas en sus buques. En Chile, mediante un préstamo al Banco Mundial y con la participación de inversionistas privados se proyecta convertir algunos sitios de los puertos de Valparaíso y San Antonio en terminales para contenedores y, además, reconstruir otros terminales dañados por el terremoto de 1985.¹⁵ Sin embargo, las perspectivas de captar inversiones privadas en los puertos chilenos están restringidas por la influencia de grupos dominantes que obstaculizan la adopción de una legislación tendiente a descentralizar los puertos y a establecer claramente los derechos y deberes de los inversionistas privados.¹⁶ En cuanto a México, solamente Acapulco y Ensenada carecen de grúas especializadas para manipular contenedores. Mediante un préstamo del Banco Mundial se instalarán dos grúas de este tipo en Manzanillo, dos más para alcanzar un total de cuatro en Veracruz, y una adicional en Altamira que ya cuenta con una.¹⁷ Por último, se habilitará un terminal en el puerto de Manzanillo para la manipulación de fruta fresca, cuyo financiamiento contará con participación chilena.¹⁸

La productividad de los puertos chilenos y mexicanos ha mejorado mucho durante la década de los ochenta. En 1979, el Gobierno de Chile eliminó el régimen de reserva de carga, que exigía que el

50% de las cargas generales fueran transportadas por su flota nacional y, tres años después, desreglamentó la mano de obra de sus puertos. La primera medida se adoptó para asegurar que las navieras operaran en un ambiente competitivo y no se aprovecharan indebidamente de los beneficios que resultasen de la segunda. De hecho, tal desreglamentación fomentó el aumento de la productividad, al reducir el tiempo de estadía de los buques que cargan fruta de 129 a 40 horas y el costo de manipulación por caja de 0.54 a 0.26 dólares.¹⁹ Como consecuencia de estos cambios, las exportaciones han podido crecer más de lo previsto, y las navieras han indicado que se necesitarían inversiones por más de 1 000 millones de dólares para responder adecuadamente al desarrollo proyectado.²⁰ Sin embargo, en la actualidad, sólo se manipula un máximo de 14 contenedores por escotilla-hora, mientras que en los países industrializados se llega a 25 o 30. Aún así, los representantes de los trabajadores portuarios de Chile pretenden, por una parte, obtener beneficios semejantes a los de sus homólogos estadounidenses, mediante una especie de principio de extraterritorialidad, que exima a las actividades portuarias de la aplicación de las normas generales de la constitución nacional y de la política laboral del Gobierno y, por otra, pretenden seguir obteniendo otras ventajas a través de amenazas de un paro portuario a nivel nacional.²¹

En México, una vez cumplida la primera etapa de modernización del sistema portuario nacional, que permitió sanear las finanzas e incrementar la productividad, en el tercer trimestre de 1992 se anunció la privatización del organismo descentralizado Puertos Mexicanos, del fideicomiso Fondo Nacional para los Desarrollos Portuarios (FONDEPORT) y de nueve empresas de servicios portuarios. Durante la primera etapa de modernización y hasta el primer semestre de 1992, se acrecentó en 16% el volumen de mercancías manejado en los puertos en comparación con 1988. Además, los rendimientos portuarios han aumentado; si se toma como base de referencia el indicador, toneladas por hora por buque a principios de 1991, la productividad en el manejo de carga unitaria registró un crecimiento del 34% a principios de 1991 respecto a 1988. Los mejores desempeños de volúmenes de carga y de productividad correspondieron a los puertos de Veracruz, Tuxpan y Altamira, en el litoral del Golfo, y Salina Cruz, Guaymas y Manzanillo, en la costa del Pacífico.

Tales aumentos son muy loables, pero deberían resultar de la competencia entre y dentro de los puertos y no de los esfuerzos por satisfacer los acuerdos de rendimiento negociados por Puertos Mexicanos con los sindicatos de trabajadores portuarios con el fin de mejorar su productividad. Los trabajadores aún perciben una compensación por tonelada de carga movida, lo que les permite recibir una parte desproporcionadamente grande de la reducción de costos derivada del empleo de contenedores. Se piensa que la competencia entre los puertos mexicanos y estadounidenses debería eliminar éstos y otros impedimentos que limitan la productividad.²² Como consecuencia, en la segunda etapa de modernización portuaria el Gobierno de México podría considerar la adopción de un nuevo marco institucional que contemplara medidas de desreglamentación y descentralización, leyes antimonopólicas y otras específicamente destinadas a definir la participación de los intereses privados.²³

Este marco permitiría el libre juego de los mecanismos del mercado –oferta y demanda, utilidades y pérdidas, preferencias y aversiones del cliente, economías de escala y de alcance, autonomía de la gerencia y riesgo de quiebra– en las actividades portuarias, así como también contrarrestar las influencias de los grupos dominantes. Sin una base de esta naturaleza, se corre el riesgo de socializar las pérdidas y privatizar las ganancias, transferir un monopolio del sector público al privado, eliminar los beneficios de los trabajadores, y entregar la soberanía nacional al sector privado. La razón fundamental de la participación de éste último en los puertos del sector público es la creación de una sólida base para competir, de modo que se puedan reducir los costos, mejorar la productividad y apoyar así las políticas macroeconómicas orientadas hacia las exportaciones y, al mismo tiempo, modernizar las instalaciones físicas a través de estas mismas inversiones privadas.

La Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI) y Puertos Mexicanos firmaron un convenio con el fin de establecer una base de colaboración y, simultáneamente, fortalecer el acuerdo de complementación económica entre ambos países. Una de las decisiones ya adoptadas es que EMPORCHI y Puertos Mexicanos darán acceso los profesionales de cada país a sus respectivos programas de capacitación.

V. CONCLUSIONES

Debido a la ausencia de relaciones diplomáticas entre Chile y México desde 1973 hasta 1990, no existen antecedentes comerciales de un período lo suficientemente extenso como para identificar y, menos aún proyectar, las tendencias que pueden influir en los servicios transporte aéreo y marítimo regulares y portuarios. En estos momentos el intercambio entre Chile y México forma parte y gira en torno a las corrientes comerciales que unen a Chile con los Estados Unidos, por un lado, y a México con todos los países de la costa del Pacífico de América del Sur, por el otro. Siendo así, cualquier cambio en los servicios aéreos y marítimos regulares -fletes, aviones, buques e instalaciones en los aeropuertos y puertos utilizados en el comercio bilateral- se haría evidente primero en el tráfico que Chile mantiene con los Estados Unidos y en el de México con los países sudamericanos de la costa del Pacífico antes del que se desarrolla entre ellos mismos.

La antigua amenaza de inestabilidad política no constituye, como antes, una fuente de inseguridad para las corrientes comerciales entre Chile y México. Uno de los mayores riesgos que podrían surgir serían los derivados de la aparición de un proveedor más cercano a Chile o a México que les ofreciera productos semejantes a los que estos países mutuamente se venden. Debido a su favorable ubicación geográfica, tales fuentes podrían reducir los costos de transporte y aumentar la competencia. Por ejemplo, asumiendo que los productores de automóviles japoneses establecieran fábricas en uno o más países de América del Sur para abastecer el mercado regional, como se ha hecho en México para cubrir la demanda nacional y centroamericana, se crearía un nuevo foco de competencia para los automóviles que México vende a Chile. A diferencia de épocas anteriores, hoy los riesgos son de naturaleza más bien comercial que política, y los sectores privados de Chile y México, responsables del flujo de exportaciones, tienen que ser capaces de modificar sus conductas para enfrentarlos con éxito.

A nivel de un comportamiento general, se observa que el comercio bilateral entre estas naciones comprende una gran diversidad de productos, registra una alta concentración de valor en unos pocos de éstos, y usa un número limitado de puertos y aeropuertos. Los volúmenes de carga aérea son reducidos, pero con la firma del Acuerdo de Complementación Económica el intercambio de productos, en rubros tales como los perecibles y los electrónicos, podrían aumentar espectacularmente. Aunque las cifras del comercio marítimo de mercancías que se transportan en contenedores entre Chile y México sean aún estimativas, la existencia de un gran número de unidades vacías confirma lo declarado por las navieras en el sentido de que existe una capacidad ociosa de transporte marítimo regular entre Chile y México que podría absorber un aumento importante de la demanda. Además, cualquiera de las compañías navieras que ofrecen servicios regulares entre otros países de América del Sur y los Estados Unidos, también estarían en condiciones de participar en este comercio si los volúmenes de carga y los fletes lo justificaran.

Un proceso de apertura económica como el iniciado entre Chile y México implica la eliminación de todos los privilegios, monopolios y obstáculos burocráticos que pudieran entorpecer el comercio. El libre acceso de los aviones y buques de ambos países a cargas públicas y privadas, en el ámbito del comercio bilateral y también en el efectuado desde o hacia terceros países, es una condición necesaria para aumentar la productividad y reducir los costos de transporte a través de la competencia; sin embargo, esto no es suficiente. Los aviones y buques dependen de una amplia gama de servicios, la mayor parte de ellos proporcionados por puertos y aeropuertos y por medios aéreos o terrestres de transporte interior. Debido a esta interrelación, las compañías aéreas y navieras no pueden ser más productivas y eficientes que aquellas empresas que prestan los mencionados servicios. Para aumentar el comercio entre Chile y México, es importante enfocar los esfuerzos de ambos países en la solución de los principales problemas que restringen la productividad y aumentan los costos de los servicios regulares de transporte aéreos y marítimos, es decir, en los monopolios ejercidos por la administración gubernamental, los sindicatos y las empresas de transporte terrestre sobre las actividades del sector. Asimismo, es necesario armonizar los requisitos fitosanitarios y simplificar los trámites aduaneros.

Notas

¹Las estadísticas sobre el comercio de México están basadas en cifras nacionales, mientras que las de Chile provienen del Fondo Monetario Internacional, *Direction of Trade Statistics Yearbook 1991*, Washington, D.C., p. 132. La diferencia de 17 millones de dólares entre el total de las exportaciones de Chile a México y de México a Chile (85 millones + 29 millones = 114 millones de dólares) y el total de sus importaciones (33 millones + 98 millones = 131 millones de dólares), o sea casi el 13%, resulta presumiblemente del uso de los precios fob en el primero caso y cif en el segundo.

²Mauricio Carvallo, "El eje comercial de la próxima década está dado por México", *El Diario*, 2 de marzo de 1992, p. 31.

³Chile, Ministerio de Relaciones Exteriores, Dirección de Relaciones Económicas Internacionales, *Acuerdo de complementación económica entre Chile y México*, 22 de septiembre de 1991, pp. 13 y 18-20.

⁴Allen R. Wastler, "Nedlloyd Closing San Francisco Hub For Latin America Transshipment", *The Journal of Commerce*, 6 de agosto de 1992, p. 1B.

⁵"Lykes Mexican splash", *Containerisation International*, abril de 1992, pp. 9-10.

⁶Armada de Chile, Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, *Boletín estadístico marítimo*, ediciones 1991 y 1992, Santiago de Chile, cuadros 2.1.2 y 2.2.2.

⁷Comisión del Canal de Panamá, *Annual Report*, año fiscal que terminó el 30 de setiembre de 1991, cuadros 8 y 9.

⁸Getúlio Bittencourt, "As oportunidades do mercado brasileiro", *Gazeta Mercantil*, 30 de abril de 1992, p. 7.

⁹Andrew Lowry, "Mexico-U.S. Exports Grow Rapidly with Agreement in Prospect", *Business America*, U.S. Department of Commerce, 6 de abril de 1992, p. 24; Lawrence H. Kaufman, "Conference focuses on US-Mexico Transport", *The Journal of Commerce*, 5 de marzo de 1992, p. 2B; y International Monetary Fund, *Direction of Trade Statistics Yearbook, 1991*, Washington, D.C., pp. 132 y 279-280.

¹⁰"North America: NAFTA-Mexican Concessions Lead to Optimism", *South-North Development Monitor*, N° 2835, 8 de mayo de 1992, pp. 5-6; "Israel Builds Latin Ties", *Business Latin America*, 20 de abril de 1992, p. 123; Sistema Económico Latinoamericano (SELA), "La Iniciativa para la Américas: Evolución y perspectivas", *Comercio Exterior*, México vol. 42, N° 3, marzo de 1992, pp. 237-243; Irene Recio, "NAFTA or Not", *LatinFinance*, marzo de 1992, pp. 33-37; y Refik Erzan y Alexander Yeats, *Free Trade Agreements with the United States: What's in it for Latin America?*, Policy Research Working Papers, No.827, Banco Mundial, Washington, D.C., enero de 1992, p. 39.

¹¹Mark Magnier, "Singapore Signs Transshipment Deal with Adelaide", *The Journal of Commerce*, agosto de 1992; David Eller, "Last Gasps of a Major Trade", *Containerisation International*, mayo de 1992, pp. 29-34.

¹²"More U.S. Motor Carriers Enter Mexico Market", *Transportation & Distribution*, julio de 1992, p. 16; Gregory S. Johnson, "J.B. Hunt Announces Mexican Partnership", *The Journal of Commerce*, 15 de mayo de 1992, p. 3B; Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, *La marina mercante iberoamericana*, Buenos Aires, 1992, p. 138; y Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), "Progresos en la multimodalidad", *Boletín Informativo*, N° 598, marzo de 1991, p. 22.

¹³México, Banco Nacional de Comercio Exterior, *Informe Especial N° 16*, agosto de 1992.

¹⁴"Denuncia de Paz Zamora sobre una salida al mar", *El Mercurio*, 24 de mayo de 1992, p. 13.

¹⁵Banco Mundial, *Staff Appraisal Report, Chile, Transport Infrastructure Project*, informe N° 9846-CH, Washington, D.C., 21 de noviembre de 1991, p. 65.

¹⁶"El modelo no calza con la realidad", *El Mercurio*, ediciones especiales, 30 de abril de 1992, p. 1; y Cámara Marítima de Chile, *Memoria Anual N° 48*, 1991, pp. 12-19.

¹⁷Puertos Mexicanos, *La cuenca del Pacífico, participación del sistema portuario nacional 1991*, pp. 14-21; y Banco Mundial, *Staff Appraisal Report, Mexico, Ports Rehabilitation Project*, informe N° 6743-ME, 25 de abril de 1988, pp. 72-75.

¹⁸"Frigorífico offshore", *AméricaEconomía*, N° 60, abril de 1992, p. 54; Charles W. Thurston, "Port Development Should Bolster Mexico's East-West Trade Corridor", *The Journal of Commerce*, 20 de abril de 1992, p. 8B; y ALAMAR, "México habilita terminal portuaria para comercio con Chile", *Boletín Informativo*, N° 610, marzo de 1992, p. 6.

¹⁹CEPAL, *Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe*, serie Cuadernos de la CEPAL, N° 65 (LC/G.1633-P), Santiago de Chile, marzo de 1992. Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: 90.II.6.10, pp.71-72.

²⁰René Jáuregui, "Navieras enfrentarán escenario altamente competitivo", *El Diario*, 15 de julio de 1992, p. 31.

²¹"Gobierno dispuesto a dialogar en caso puertos", *El Diario*, 13 de mayo de 1992, p. 19; "Portuarios solicitan protección policial durante próximo paro", *El Mercurio*, 9 de mayo de 1992, p. C14; "Formarán confederación de portuarios unitaria", *El Mercurio*, 8 de mayo de 1992, p. 13; "Crisis portuaria podría perdurar todo el año", *El Diario*, 7 de mayo de 1992, p. 8; "Urge superar el problema de eventuales", *El Diario*, 30 de abril de 1992, p. 8; "Desarrollo portuario debe ser misión del sector privado", *El Mercurio*, ediciones especiales, 30 de abril de 1992, p. 1; y Cámara Marítima de Chile, *Memoria Anual, N° 48*, 1991, p. 18.

²²Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), "México", *Boletín Informativo N° 598*, marzo de 1991, p. 32.

²³CEPAL, *La reestructuración de empresas públicas: El caso de los puertos de América Latina y el Caribe*, serie Cuadernos de la CEPAL, N° 68 (LC/G.1691-P), julio de 1992. Publicación de las Naciones Unidas N° de venta: 92.II.6.9.

ANEXO ESTADISTICO

Cuadro A-1
MEXICO: PARTICIPACION DE LAS VENTAS A CHILE EN EL VALOR TOTAL DE LAS EXPORTACIONES,
SEGUN PRINCIPALES CAPITULOS ARANCELARIOS, 1990
(En miles de dólares)

Clave	Capítulo arancelario	Exportaciones totales mexicanas		Exportaciones a Chile		(2)/(1) %
		Valor (1)	% acumulado	Valor (2)	% acumulado	
	TOTAL	24 849 945	100.00	84 924	100.00	0.34
87	Vehículos automóviles y partes	2 888 434	11.62	39 026	45.95	1.35
38	Productos de la industria química	110 532	0.44	6 343	7.47	5.74
29	Productos químicos orgánicos	599 238	2.41	5 272	6.21	0.88
84	Máquinas y aparatos mecánicos	2 041 152	8.21	4 651	5.48	0.23
39	Materias plásticas y sus manufacturas	403 520	1.62	4 527	5.33	1.12
86	Vehículos y materiales para vías férreas	21 821	0.09	3 868	4.55	17.73
27	Combustibles y aceites minerales	9 876 198	39.74	3 645	4.29	0.04
55	Fibras sintéticas o artificiales	98 386	0.40	3 613	4.25	3.67
52	Algodón	147 584	0.59	2 545	3.00	1.72
	Resto de los capítulos	8 663 080 ^a	34.86	11 434 ^b	13.46	0.13

Fuente: Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), Sistema de Información Comercial de México.

^aOtros 89 capítulos arancelarios.

^bOtros 59 capítulos arancelarios.

Cuadro A-2

MEXICO: PARTICIPACION DE LAS VENTAS A CHILE EN EL VOLUMEN TOTAL DE LAS EXPORTACIONES,
SEGUN PRINCIPALES CAPITULOS ARANCELARIOS, 1990
(En miles de unidades de volumen^a)

Clave	Capítulo arancelario	Exportaciones totales mexicanas		Exportaciones a Chile		(2)/(1) %
		Volumen (1)	% acumulado	Volumen (2)	% acumulado	
	TOTAL	26 370 104	100.00	19 273	100.00	0.07
39	Materias plásticas y sus manufacturas	390 396	1.48	5 210	27.03	1.33
29	Productos químicos orgánicos	1 289 619	4.89	4 313	22.38	0.33
55	Fibras sintéticas o artificiales	49 319	0.19	1 592	8.26	3.23
73	Manufacturas de fundición de hierro/acero	472 342	1.79	1 517	7.87	0.32
52	Algodón	75 019	0.28	1 192	6.19	1.59
38	Productos de la industria química	108 122	0.41	1 016	5.27	0.94
28	Productos químicos inorgánicos	1 216 145	4.61	704	3.65	0.06
34	Jabones, productos de limpieza y ceras	45 665	0.17	459	2.38	1.01
21	Preparaciones alimenticias diversas	17 690	0.07	443	2.30	2.50
32	Tintas, pigmentos y colorantes	39 961	0.15	389	2.02	0.97
	Resto de los capítulos	22 665 826 ^b	85.95	2 437 ^c	12.65	0.01

Fuente: Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), Sistema de Información Comercial de México.

^aLa denominación "unidades de volumen" se utiliza para uniformar las diversas medidas (kilogramos, metros cúbicos, cabezas de ganado, etc.) mencionadas en la fuente, dependiendo de la naturaleza de los productos incluidos en cada capítulo.

^bOtros 89 capítulos arancelarios.

^cOtros 58 capítulos arancelarios.

Cuadro A-3

MEXICO: PARTICIPACION DE LAS VENTAS A CHILE EN EL VALOR TOTAL DE LAS EXPORTACIONES,
SEGUN PRINCIPALES CAPITULOS ARANCELARIOS, 1990
(En miles de dólares)

Clave	Capítulo arancelario	Exportaciones totales mexicanas		Exportaciones a Chile		(2)/(1) %
		Valor (1)	% acumulado	Valor (2)	% acumulado	
	TOTAL	24 849 945	100.00	84 924.04	100.00	0.34
27	Combustibles y aceites minerales	9 876 198	39.74	3 644.87	4.29	0.04
87	Vehículos automóviles y partes	2 888 434	11.62	39 026.27	45.95	1.35
84	Máquinas y aparatos mecánicos	2 041 152	8.21	4 650.67	5.48	0.23
07	Legumbres y hortalizas	989 626	3.98	0.00	0.00	0.00
85	Máquinas, aparatos y material eléctrico	634 074	2.55	1 199.77	1.41	0.19
29	Productos químicos orgánicos	599 238	2.41	5 272.40	6.21	0.88
73	Manufacturas de fundición de hierro/acero	472 342	1.90	1 406.42	1.66	0.30
71	Perlas, piedras preciosas	418 892	1.69	81.98	0.10	0.02
39	Materias plásticas y sus manufacturas	403 520	1.62	4 527.19	5.33	1.12
25	Sal, azufre, tierras, yeso, cemento	388 865	1.56	15.37	0.02	0.00
72	Fundición, hierro y acero	380 981	1.53	175.42	0.21	0.05
09	Café, té, yerba mate y especias	380 032	1.53	0.00	0.00	0.00
01	Animales vivos	348 886	1.40	0.97	0.00	0.00
28	Productos químicos inorgánicos	312 490	1.26	723.67	0.85	0.23
74	Cobre y manufacturas de cobre	304 690	1.23	26.05	0.03	0.01
03	Pescados, crustáceos y moluscos	303 532	1.22	0.00	0.00	0.00
22	Bebidas, líquidos alcohólicos	269 606	1.08	111.52	0.13	0.04
08	Frutos comestibles	264 956	1.07	0.00	0.00	0.00
26	Minerales, escorias y cenizas	264 783	1.07	431.04	0.51	0.16
	Otros 83 capítulos	3 307 645	13.31	23 630.43	27.83	0.71

Fuente: Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), Sistema de Información Comercial de México.

Cuadro A-4

MEXICO: PARTICIPACION DE LAS COMPRAS A CHILE EN EL VALOR TOTAL DE LAS IMPORTACIONES,
SEGUN PRINCIPALES CAPITULOS ARANCELARIOS, 1990
(En miles de dólares)

Clave	Capítulo arancelario	Importaciones totales mexicanas		Importaciones desde Chile		(2)/(1) %
		Valor (1)	% acumulado	Valor (2)	% acumulado	
	TOTAL	22 457 281	100.00	32 940	100.00	0.15
23	Alimentos preparados para animales	136 959	0.61	12 051	36.59	8.80
07	Legumbres y hortalizas	294 961	1.31	4 360	13.24	1.48
08	Frutos comestibles	59 659	0.27	3 390	10.29	5.68
28	Productos químicos inorgánicos	265 515	1.18	2 499	7.59	0.94
16	Preparaciones de carne/pescado/crustáceos	52 609	0.23	1 943	5.90	3.69
29	Productos químicos orgánicos	1 053 190	4.69	1 378	4.18	0.13
20	Preparaciones de legumbres u hortalizas	57 863	0.26	1 154	3.50	1.99
	Resto de los capítulos	20 536 525 ^a	91.45	6 165 ^b	18.71	0.03

Fuente: Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI) Sistema de Información Comercial de México.

^aOtros 92 capítulos arancelarios.

^bOtros 62 capítulos arancelarios.

Cuadro A-5

**MEXICO: PARTICIPACION DE LAS COMPRAS A CHILE EN EL VOLUMEN TOTAL DE LAS IMPORTACIONES,
SEGUN PRINCIPALES CAPITULOS ARANCELARIOS, 1990**
(En miles de unidades de volumen^a)

Clave	Capítulo arancelario	Importaciones totales mexicanas		Importaciones desde Chile		(2)/(1) %
		Volumen (1)	% acumulado	Volumen (2)	% acumulado	
	TOTAL	34 134 175	100.00	53 223	100.00	0.16
23	Alimentos preparados para animales	481 260	1.41	28 117	52.83	5.84
28	Productos químicos inorgánicos	655 374	1.92	7 096	13.33	1.08
07	Legumbres y hortalizas	447 746	1.31	5 548	10.42	1.24
08	Frutos comestibles	83 984	0.25	2 899	5.45	3.45
15	Grasas/aceites animales/vegetales	851 096	2.49	2 608	4.90	0.31
29	Productos químicos orgánicos	589 540	1.73	1 704	3.20	0.29
20	Preparaciones de legumbres u hortalizas	61 248	0.18	1 479	2.78	2.42
16	Preparaciones de carne/pescado/crustáceos	35 337	0.10	1 149	2.16	3.25
	Resto de las importaciones	30 928 590 ^b	90.61	2 622 ^c	4.93	0.01

Fuente: Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), Sistema de Información Comercial de México.

^aLa denominación "unidades de volumen" se utiliza para uniformar las diversas medidas (kilogramos, metros cúbicos, cabezas de ganado y otras) mencionadas en la fuente, dependiendo de la naturaleza de los productos incluidos en cada capítulo.

^bOtros 91 capítulos arancelarios.

^cOtros 61 capítulos arancelarios.

Cuadro A-6

**MEXICO: PARTICIPACION DE LAS COMPRAS A CHILE EN EL VALOR TOTAL DE LAS IMPORTACIONES,
SEGUN PRINCIPALES CAPITULOS ARANCELARIOS, EN 1990**
(En miles de dólares)

Clave	Capítulo arancelario	Importaciones totales mexicanas		Importaciones desde Chile		(2)/(1) %
		Valor (1)	% acumulado	Valor (2)	% acumulado	
	TOTAL	22 457 281	100.00	32 939.54	100.00	0.15
84	Máquinas y aparatos mecánicos	3 992 360	17.78	557.77	1.69	0.01
85	Máquinas, aparatos y material eléctrico	2 447 429	10.90	86.59	0.26	0.00
27	Combustibles y aceites minerales	1 102 810	4.91	0.00	0.00	0.00
29	Productos químicos orgánicos	1 053 190	4.69	1 377.63	4.18	0.13
10	Cereales	869 005	3.87	0.00	0.00	0.00
87	Vehículos automóviles y partes	844 521	3.76	0.36	0.00	0.00
39	Materias plásticas y sus manufacturas	816 168	3.63	149.98	0.46	0.02
04	Lácteos y comestibles de origen animal	691 056	3.08	2.34	0.01	0.00
90	Instrumentos de óptica/fotografía/médicos	646 039	2.88	65.24	0.20	0.01
72	Fundición, hierro y acero	607 849	2.71	132.04	0.40	0.02
17	Azúcar y artículos de confitería	586 661	2.61	0.06	0.00	0.00
73	Manufacturas de fundición de hierro y acero	437 392	1.95	400.03	1.21	0.09
47	Pastas de madera, desechos de papel	384 987	1.71	225.50	0.68	0.06
48	Papel y cartón y sus manufacturas	373 669	1.66	96.98	0.29	0.03
12	Semillas/frutos oleaginosos y otros	371 915	1.66	14.09	0.04	0.00
02	Carnes y despojos comestibles	357 902	1.59	0.01	0.00	0.00
15	Grasas y aceites animales y vegetales	354 682	1.58	559.52	1.70	0.16
61	Prendas y complementos de vestir	346 992	1.55	85.42	0.26	0.02
40	Caucho y manufacturas de caucho	336 495	1.50	8.95	0.03	0.00
98	Importación temporal de mercancías	303 971	1.35	0.00	0.00	0.00
07	Legumbres y hortalizas	294 961	1.31	76.68	13.24	1.48
38	Productos de la industria química	273 522	1.22	0.20	0.00	0.00
28	Productos químicos inorgánicos	265 515	1.18	2 499.03	7.59	0.94
88	Navegación aérea o espacial	253 725	1.13	0.00	0.00	0.00
	Otros 77 capítulos	4 444 462	19.79	22 317.97	67.75	0.50

Fuente: Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI), Sistema de Información Comercial de México.

Cuadro A-7

SERVICIOS AEREOS ENTRE CIUDAD DE MEXICO Y SANTIAGO, 1992

Empresa	Número de vuelos semanales	Tiempo de tránsito ^a (días)
SERVICIOS DIRECTOS		
LAN-Chile	3	5
LADECO	2	5
SERVICIOS INDIRECTOS		
LAN-Chile	11 (vía Miami, conexión con Amerijet)	6
Ladeco	13 (vía Miami, conexión con Aeroméxico)	6
Aerolíneas Argentinas	3 (vía Buenos Aires)	8
American Airlines	10 (vía Miami)	8
Avianca	3 (vía Bogotá)	6
Ecuatoriana	2 (vía Quito)	5
FastAir	2 (vía Miami)	5
United Airlines	5 (vía Miami)	8
Varig	2 (vía São Paulo)	9

Fuente: Elaborado sobre la base de información proporcionada por las líneas aéreas.

^aEl tiempo de tránsito comprende la duración del vuelo y los plazos para la recepción de la carga antes de la partida y para su entrega en el lugar de destino.

Cuadro A-8

ALGUNOS SERVICIOS MARITIMOS ESPECIALES ENTRE MEXICO Y CHILE, 1991

(Período comprendido entre enero y abril)

Línea	Frecuencia	Agente
Compañía Sudamericana de Vapores	cada 8 días	Transpac
Lauritzen	2 naves	Genmar
Pacific Seaways	4 naves	Segrove

Fuente: Elaborado sobre la base de información proporcionada por agentes marítimos.

Cuadro A-9

**RESUMEN DE LA PARTICIPACION DE LOS PUERTOS EN EL TRAFICO
DE SERVICIO REGULAR ENTRE CHILE Y MEXICO, 1990 Y 1991**
(En toneladas métricas y porcentajes)

Puerto	Costa del Pacífico				Costa del Golfo			
	Acapulco	Manzanillo	Otros puertos	Total	Tampico/Altamira	Houston	Veracruz	Total
1990								
TOTAL DE LOS PUERTOS CHILENOS	9 100.19	22 232.24	8 803.36	40 135.79	23 404.12	849.5	100.27	24 353.89
Por costa	22.67%	55.39%	21.93%	100.00%	96.10%	3.49%	0.41%	100.00%
Por columna	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Arica	870.2	6 229.14	-	7 099.34	2 754.43	-	22.98	2 777.41
	9.56%	28.02%		17.69%	11.77%		2.71%	11.40%
Iquique	1 626.53	682.97	-	2 309.5	5.1	-	2.6	7.7
	17.87%	3.07%		5.75%	0.02%		0.31%	0.03%
Antofagasta	-	10.4	-	10.4	2 163.56	-	-	2 163.56
		0.05%		0.03%	9.24%			8.88%
Valparaíso/San Antonio	6 603.46	15 309.73	8 803.36	30 716.55	18 481.03	823.92	100.27	19 405.22
	72.56%	68.86%	100.00%	76.53%	78.96%	96.99%	100.00%	79.68%
1991								
TOTAL DE LOS PUERTOS CHILENOS	12 189.66	34 034.82	3 017.56	49 242.04	4 4443.83	747.73	566.69	45 758.25
Por costa	24.75%	69.12%	6.13%	100.00%	97.13%	1.63%	1.24%	100.00%
Por columna:	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Arica	465.68	3 834.15	12.5	4 312.33	12 253.98	-	18.18	12 272.16
	3.82%	11.27%	0.41	8.76	27.57%		3.21%	26.82%
Iquique	1 114.92	2 257.43	-	3 372.35	63.47	-	-	63.47
	9.15%	6.63%		6.85%	0.14%			0.14%
Antofagasta	-	7 798.66	164.45	7 963.11	2 155.89	185.26	473.29	2 814.44
		22.91%	5.45%	16.17%	4.85%	24.78%	83.52%	6.15%
Valparaíso/San Antonio	10 609.06	20 144.58	2 840.61	33 594.25	29 970.49	562.47	75.22	30 608.18
	87.03%	59.19%	94.14%	68.22%	67.43%	75.22%	13.27%	66.89%

Fuente: Elaborado sobre la base de manifiestos de carga de las empresas navieras.

Cuadro A-10

TRAFICO DE SERVICIO REGULAR ENTRE CHILE Y MEXICO, 1990 Y 1991
(En toneladas métricas y porcentajes)

Naviera y dirección	1990			1991		
	Costa del Pacífico	Costa del Golfo	Total	Costa del Pacífico	Costa del Golfo	Total
TOTAL						
Chile a México	23 320.1	9 206.1	32 526.2	21 309.4	20 112	41 421.4
Por costa:	71.70%	28.30%	100.00%	51.45%	48.55%	100.00%
Por columna:	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
México a Chile	16 966	15 147.7	32 113.7	28 164.4	25 472.9	53 637.3
Por costa:	52.83%	47.17%	100.00%	52.51%	47.49%	100.00%
Por columna:	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
TMM						
Chile a México	4 823.6	-	4 823.6	13 495.6	-	13 495.6
Por costa:	20.68%	-	14.83%	63.33%	-	32.58%
México a Chile	12 020.5	-	12 020.5	17 016.5	562.2	17 578.7
Por costa:	70.85%	-	37.43%	60.42%	2.21%	32.77%
CSAV						
Chile a México	52.2	4 585	4 637.2	372.8	10 897	11 269.8
Por costa:	0.22%	49.80%	14.26%	1.75%	54.18%	27.21%
México a Chile	177.1	3 771.3	3 948.4	1 846.2	9 620.4	11 466.6
Por costa:	1.04%	24.90%	12.30%	6.56%	37.77%	21.38%
Santa						
Chile a México	-	1 831.7	1 831.7	-	6 071.2	6 071.2
Por costa:	-	19.90%	5.63%	-	30.19%	14.66%
México a Chile	-	7 056.9	7 056.9	-	10 649.5	10 649.5
Por costa:	-	46.59%	21.97%	-	41.81%	19.85%
Navicana						
Chile a México	3 956.8	-	3 956.8	7 060.3	-	7 060.3
Por costa:	16.97%	-	12.16%	33.13%	-	17.05%
México a Chile	4 516	-	4 516	4 721.1	-	4 721.1
Por costa:	26.62%	-	14.06%	16.76%	-	8.80%
RIOPLAT						
Chile a México	7 931.8	-	7 931.8	-	-	-
Por costa:	34.01%	-	24.39%	-	-	-
México a Chile	-	-	-	-	-	-
MARPAC						
Chile a México	4 200	-	4 200	-	-	-
Por costa:	18.01%	-	12.91%	-	-	-
México a Chile	-	-	-	-	-	-
EMSA						
Chile a México	-	1 303.4	1 303.4	-	-	-
Por costa:	-	14.16%	4.01%	-	-	-
México a Chile	-	2 381.7	2 381.7	-	2 139.2	2 139.2
Por costa:	-	15.72%	7.42%	-	8.40%	3.99%
FMG						
Chile a México	-	-	-	364.1	-	364.1
Por costa:	-	-	-	1.71%	-	0.88%
México a Chile	-	-	-	3 580.2	-	3 580.2

(cont.)

Cuadro A-10 (concl.)

Naviera y dirección	1990			1991		
	Costa del Pacífico	Costa del Golfo	Total	Costa del Pacífico	Costa del Golfo	Total
Nedlloyd				12.71%	-	6.97%
Chile a México	10.7 0.05%	100.3 1.09%	111 0.34%	16.6 0.08%	-	16.6 0.04%
México a Chile		368.5 2.43%	368.5 1.15%	408 1.45%	18.2 0.07%	426.2 0.79%
Neptuno						
Chile a México	-	1 385.7 15.05%	1 385.7 4.26%	-	3 122.2 15.52%	3 122.2 7.54%
México a Chile	-	1 469.1 9.70%	1 469.1 4.57%	-	-	-
VENLINE						
Chile a México	-	-	-	-	-	-
México a Chile	-	-	-	-	2 010.1 7.89%	2 010.1 3.75%
Otras compañías^a						
Chile a México	2 345 10.06%	-	2 345 7.21%	-	21.6 0.11%	21.6 0.05%
México a Chile	252.4 1.49%	100.2 0.66%	352.6 1.10%	592.4 2.10%	473.3 1.86%	1 065.7 1.99%

Fuente: Elaborado sobre la base de manifiestos de carga de las empresas navieras.

^aOtras compañías: CIAMAR, Achiles Lauro, ELMA, ICN, Maritime Overseas, CCNI y Lykes Brothers.

Cuadro A-11

**PARTICIPACION DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS AEREAS EN EL TRAFICO
DE SERVICIO REGULAR ENTRE CHILE Y MEXICO, 1990 Y 1991**
(En toneladas métricas y porcentajes)

Empresa naviera	Costa del Pacífico		Costa del Golfo		Total	
	Chile a México	México a Chile	Chile a México	México a Chile	Chile a México	México a Chile
1990						
TOTAL	23 320.1	16 966	9 206.1	1 5147.7	32 526.2	32 113.7
Por costa y dirección:	71.70%	52.83%	28.30%	47.17%	100.00%	100.00%
Por columna:	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
TMM	4 823.6	12 020.5	-	-	4 823.6	12 020.5
	20.68%	70.85%			14.83%	37.43%
Consorcio 1	-	-	5 970.7	5 240.4	5 970.7	5 240.4
Del cual:			64.86%	34.60%	18.36%	16.32%
CSAV	-	-	4 585	3 771.3	4 585	3 771.3
			76.79%	71.97%	76.79%	71.97%
Neptuno	-	-	1 385.7	1 469.1	1 385.7	1 469.1
			23.21%	28.03%	23.21%	28.03%
Consorcio 2	4 009	4 693.1	-	-	4 009	4 693.1
	17.19%	27.66%			12.33%	14.61%
Del cual:						
CSAV	52.2	177.1	-	-	52.2	177.1
	1.30%	3.77%			1.30%	3.77%
FMG	-	-	-	-	-	-
Navicana	3 956.8	4 516	-	-	3 956.8	4 516
	98.70%	96.23%			98.70%	96.23%
Santa	-	-	1 831.7	7 056.9	1 831.7	7 056.9
			19.90%	46.59%	5.63%	21.97%
Otras compañías	1 4487.5	252.4	1 403.7	2 850.4	15 891.2	3 102.8
	62.12%	1.49%	15.25%	18.82%	48.86%	9.66%

(cont.)

Cuadro A-11 (concl.)

Empresa naviera	Costa del Pacífico		Costa del Golfo		Total	
	Chile a México	México a Chile	Chile a México	México a Chile	Chile a México	México a Chile
1991						
TOTAL	21 309.4	28 164.4	20 112	25 472.9	41 421.4	53 637.3
Por costa y dirección:	51.45%	52.51%	48.55%	47.49%	100.00%	100.00%
Por columna:	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
TMM	13 495.6	17 016.5	-	562.2	13 495.6	17 578.7
	63.33%	60.42%		2.21%	32.58%	32.77%
Consorcio 1	-	-	14 019.2	9 620.4	14 019.2	9 620.4
			69.71%	37.77%	33.85%	17.94%
<i>Del cual:</i>						
CSAV	-	-	10 897	9 620.4	10 897	9 620.4
			77.73%	100.00%	77.73%	100.00%
Neptuno	-	-	3 122.2	-	3 122.2	-
			22.27%		22.27%	
Consorcio 2	7 797.2	1 0147.5	-	-	7 797.2	10 147.5
	36.59%	36.03%			18.82%	18.92%
<i>Del cual:</i>						
CSAV	372.8	1 846.2	-	-	372.8	1 846.2
	4.78%	18.19%			4.78%	18.19%
FMG	364.1	3 580.2	-	-	364.1	3 580.2
	4.67%	35.28%			4.67%	35.28%
Navicana	7 060.3	4 721.1	-	-	7 060.3	4 721.1
	90.55%	46.52%			90.55%	46.52%
Santa	-	-	6 071.2	10 649.5	6 071.2	10 649.5
			30.19%	41.81%	14.66%	19.85%
Otras compañías	16.6	1 000.4	21.6	4 640.8	38.2	5 641.2
	0.08%	3.55%	0.11%	18.22%	0.09%	10.52%

Fuente: Elaborado sobre la base de manifiestos de carga de las empresas navieras.

PARTICIPACION DE LOS PUERTOS EN EL TRAFICO DE SERVICIO REGULAR ENTRE MEXICO Y CHILE, 1990
(En toneladas métricas y porcentajes)

Tráfico	Costa del Pacífico							Costa del Golfo			TOTAL	
	Acapulco	Ensenada	Salina Cruz	Manzanillo	Los Angeles	Lázaro Cárdenas	Total costa	Houston	Tampico/ Altamira	Veracruz		Total costa
PARTICIPACION TOTAL DE LOS PUERTOS CHILENOS												
Desde los puertos chilenos con destino a México:												
	9 096.99	605.17	182.5	6 941.75	-	-	16 826.41	849.5	14 298.35	-	15 147.85	31 974.26
Por puerto	54.06%	3.60%	1.08%	41.26%			52.62%	5.61%	94.39%		47.38%	100.00%
Por columna	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%			100.00%	100.00%	100.00%		100.00%	100.00%
Hacia los puertos chilenos proveniente de México:												
	3.2	-	4 487.65	15 290.49	83.84	3 444.2	23 309.38	-	9 105.77	100.27	9 206.04	32 515.42
Por puerto	0.01%		19.25%	65.60%	0.36%	14.78%	71.69%		98.91%	1.09%	28.31%	100.00%
Por columna	100.00%		100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%		100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
PARTICIPACION DEL PUERTO DE ARICA												
Desde	867	-	-	300.61	-	-	1 167.61	22.98	863.99	-	886.97	2 054.58
Hacia	9.53%	-	-	4.33%	-	-	6.94%	2.71%	6.04%	-	5.86%	6.43%
	3.2	-	-	5 928.53	-	-	5 931.73	-	1 890.44	-	1 890.44	7 822.17
	100.00%	-	-	38.77%	-	-	25.45%	-	20.76%	-	20.53%	24.06%
<i>Del cual:</i>												
Tráfico chileno												
Desde	-	-	-	3.76	-	-	3.76	22.98	295.97	-	318.95	322.71
Hacia	3.2	-	-	1.25%	-	-	0.32%	100.00%	34.26%	-	35.96%	1.01%
	100.00%	-	-	4 661.67	-	-	4 664.87	-	779.55	-	779.55	5 444.42
		-	-	78.63%	-	-	78.64%	-	41.24%	-	41.24%	16.74%
Tráfico boliviano												
Desde	867	-	-	279.08	-	-	1 146.08	-	568.02	-	568.02	1 714.1
Hacia	100.00%	-	-	92.84%	-	-	98.16%	-	65.74%	-	64.04%	5.36%
	-	-	-	1 266.86	-	-	1 266.86	-	1 110.89	-	1 110.89	2 377.75
	-	-	-	21.37%	-	-	21.36%	-	58.76%	-	58.76%	7.31%
Tráfico peruano												
Desde	-	-	-	17.77	-	-	17.77	-	-	-	17.77	17.77
	-	-	-	5.91%	-	-	1.52%	-	-	-	-	0.06%

(cont.)

Tráfico	Costa del Pacífico							Costa del Golfo			TOTAL	
	Acapulco	Ensenada	Salina Cruz	Manzanillo	Los Angeles	Lázaro Cárdenas	Total costa	Houston	Tampico/Altamira	Veracruz		Total costa
PARTICIPACION DEL PUERTO DE IQUIQUE												
Desde	1 626.53	-	-	399.25	-	-	2 025.78	2.6	5.1	-	7.7	2 033.48
Hacia	17.88%	-	-	5.75%	-	-	12.04%	0.31%	0.04%	-	0.05%	6.36%
	-	-	-	283.72	-	-	283.72	-	-	-	-	283.72
	-	-	-	1.86%	-	-	1.22%	-	-	-	-	0.87%
<i>Del cual:</i>												
<i>Tráfico chileno</i>												
Desde	1 471.03	-	-	314.37	-	-	1 785.4	2.6	5.1	-	7.7	1 793.1
Hacia	90.44%	-	-	78.74%	-	-	88.13%	100.00%	100.00%	-	100.00%	5.61%
	-	-	-	283.72	-	-	283.72	-	-	-	-	283.72
	-	-	-	100.00%	-	-	100.00%	-	-	-	-	0.87%
<i>Tráfico boliviano</i>												
Desde	155.5	-	-	84.88	-	-	240.38	-	-	-	-	240.38
Hacia	9.56%	-	-	21.26%	-	-	11.87%	-	-	-	-	0.75%
PARTICIPACION DEL PUERTO DE ANTOFAGASTA												
Desde	-	-	-	8.14	-	-	8.14	-	2 090.79	-	2 090.79	2 098.93
Hacia	-	-	-	0.12%	-	-	0.05%	-	14.62%	-	13.80%	6.56%
	-	-	-	2.26	-	-	2.26	-	72.77	-	72.77	75.03
	-	-	-	0.01%	-	-	0.01%	-	0.80%	-	0.79%	0.23%
<i>Del cual:</i>												
<i>Tráfico chileno</i>												
Desde	-	-	-	8.14	-	-	8.14	-	1 346.73	-	1 346.73	1 354.87
Hacia	-	-	-	100.00%	-	-	100.00%	-	64.41%	-	64.41%	4.24%
	-	-	-	2.26	-	-	2.26	-	72.77	-	72.77	75.03
	-	-	-	100.00%	-	-	100.00%	-	100.00%	-	100.00%	0.23%
<i>Tráfico boliviano</i>												
Desde	-	-	-	-	-	-	-	-	705.32	-	705.32	705.32
Hacia	-	-	-	-	-	-	-	-	33.73%	-	33.73%	2.21%
<i>Tráfico peruano</i>												
Desde	-	-	-	-	-	-	-	-	38.74	-	38.74	38.74
Hacia	-	-	-	-	-	-	-	-	1.85%	-	1.85%	0.12%

(cont.)

Cuadro A-12a (concl.)

Tráfico	Costa del Pacífico						Costa del Golfo				TOTAL	
	Acapulco	Ensenada	Salina Cruz	Manzanillo	Los Angeles	Lázaro Cárdenas	Total costa	Houston	Tampico/ Altamira	Veracruz		Total costa
PARTICIPACION DE LOS PUERTOS DE VALPARAISO Y SAN ANTONIO												
Desde	6 603.46	605.17	182.5	6 233.75	-	-	13 624.88	823.92	11 338.47	-	12 162.39	25 787.27
Hacia	72.59%	100.00%	100.00%	89.80%	83.84	3 444.2	17 091.67	96.99%	79.30%	100.27	7 242.83	80.65%
	-	-	4 487.65	9 075.98	100.00%	100.00%	73.33%	-	78.44%	100.00%	78.67%	24 334.5
			100.00%	59.36%	100.00%	100.00%						74.84%
<i>Del cual:</i>												
Tráfico chileno												
Desde	6 603.46	605.17	182.5	6 115.48	-	-	13 506.61	823.92	11 239.21	-	12 063.13	25 569.74
Hacia	100.00%	100.00%	100.00%	98.10%	-	3 444.2	15 149.62	100.00%	99.12%	30.39	4 494.04	79.97%
	-	-	4 487.65	7 217.77	-	100.00%	88.64%	-	62.49%	30.31%	62.05%	19 643.66
			100.00%	79.53%	-							60.41%
Tráfico argentino												
Desde	-	-	-	21.38	-	-	21.38	-	-	-	-	21.38
Hacia	-	-	-	0.34%	83.84	-	0.16%	-	2 670.91	69.88	2 740.79	0.07%
			1 858.21	20.47%	100.00%		1 942.05		37.39%	69.69%	37.84%	4 682.84
							11.36%					14.40%
Tráfico boliviano												
Desde	-	-	-	18.5	-	-	18.5	-	84.17	-	84.17	102.67
Hacia	-	-	-	0.30%	-	-	0.14%	-	0.74%	-	0.69%	0.32%
			69.16	1.11%			69.16		15.09		15.09	84.25
							0.51%		0.13%		0.12%	0.26%
Tráfico uruguayo												
Desde	-	-	-	9.23	-	-	9.23	-	-	-	-	9.23
Hacia	-	-	-	0.10%	-	-	0.05%	-	-	-	-	0.03%
									8		8	8
									0.11%		0.11%	0.02%

Fuente: Elaborado sobre la base de manifiestos de carga de las empresas navieras.

PARTICIPACION DE LOS PUERTOS EN EL TRAFICO DE SERVICIO REGULAR ENTRE MEXICO Y CHILE, 1991
(En toneladas métricas y porcentajes)

Tráfico	Costa del Pacífico						Costa del Golfo				TOTAL	
	Acapulco	Ensenada	Salina Cruz	Manzanillo	San Francisco	Total costa	Houston y Charleston	Tampico/ Altamira	Veracruz	Coatzacoalcos		Total
PARTICIPACION TOTAL DE LOS PUERTOS CHILENOS												
Desde los puertos chilenos con destino a México:												
	12 189.66	396.32	945.66	14 400.68	-	27 932.32	61.32	24 418.46	692.47	473.29	25 645.54	53 577.86
Por puerto	43.64%	1.42%	3.39%	51.56%		52.13%	0.24%	95.22%	2.70%	1.85%	47.87%	100.00%
Por columna	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%		100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%
Hacia los puertos chilenos proveniente de México												
	-	-	1 658.95	19 634.14	16.63	21 309.72	32.08	20 025.37	55.26	-	20 112.71	41 422.43
Por puerto			7.78%	92.14%	0.08%	51.44%	0.16%	99.57%	0.27%		48.56%	100.00%
Por columna			100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%		100.00%	100.00%
PARTICIPACION DEL PUERTO DE ARICA												
Desde	465.68	-	-	1 051.34	-	1 517.02	18.18	2 323.4	-	-	23 41.58	3 858.6
Hacia	3.82%	-	-	7.30%	-	5.43%	29.65%	9.51%	-	-	9.13%	7.20%
	-	-	-	2 782.81	12.5	2 795.31	-	9 930.58	-	-	9 930.58	12 725.89
				14.17%	75.17%	13.12%		49.59%			49.37%	30.72%
<i>Del cual:</i>												
Tráfico chileno												
Desde	33.84	-	-	65.02	-	98.86	18.18	291.68	-	-	309.86	408.72
Hacia	7.27%	-	-	6.18%	-	6.52%	100.00%	12.55%	-	-	13.23%	0.76%
	-	-	-	-	-	-	-	1 264.47	-	-	1 264.47	1 264.47
								12.73%			12.73%	3.05%
Tráfico boliviano												
Desde	358.39	-	-	971.82	-	1 330.21	-	2 023.25	-	-	2 023.25	3 353.46
Hacia	76.96%	-	-	92.44%	-	87.69%	-	87.08%	-	-	86.41%	6.26%
	-	-	-	2 782.81	-	2 782.81	-	8 666.11	-	-	8 666.11	11 448.92
				100.00%		99.55%		87.27%			87.27%	27.64%
Tráfico peruano												
Desde	73.45	-	-	14.5	-	87.95	-	8.47	-	-	8.47	96.42
Hacia	15.77%	-	-	1.38%	-	5.80%	-	0.36%	-	-	0.36%	0.18%
	-	-	-	-	12.5	12.5	-	-	-	-	-	12.5
					100.00%	0.45%						0.03%

(cont.)

Cuadro A-12b (cont.)

Tráfico	Costa del Pacífico						Costa del Golfo				TOTAL	
	Acapulco	Ensenada	Salina Cruz	Manzanillo	San Francisco	Total costa	Houston y Charleston	Tampico/Altamira	Veracruz	Coahuila-coalcos		Total
PARTICIPACION DEL PUERTO DE IQUIQUE												
Desde	1 114.92	-	-	577.72	-	1 692.64	-	63.47	-	-	63.47	1 756.11
Hacia	9.15%	-	-	4.01%	-	6.06%	-	0.26%	-	-	0.25%	3.28%
	-	-	-	1 679.71	-	1 679.71	-	-	-	-	-	1 679.71
				8.56%		7.88%						4.06%
<i>Del cual:</i>												
<i>Tráfico chileno</i>												
Desde	1 061.72	-	-	397.33	-	1 459.05	-	63.47	-	-	63.47	1 522.52
Hacia	95.23%	-	-	68.78%	-	86.20%	-	100.00%	-	-	100.00%	2.84%
	-	-	-	1 679.71	-	1 679.71	-	-	-	-	-	1 679.71
				100.00%		100.00%						4.06%
<i>Tráfico boliviano</i>												
Desde	53.2	-	-	135.44	-	188.64	-	-	-	-	-	188.64
Hacia	4.77%	-	-	23.44%	-	11.14%	-	-	-	-	-	0.35%
	-	-	-	44.95	-	44.95	-	-	-	-	-	44.95
				7.78%		2.66%						0.08%
PARTICIPACION DEL PUERTO DE ANTOFAGASTA												
Desde	-	-	-	47.6	-	47.6	-	1 398.83	130	473.29	2 002.12	2 049.72
Hacia	-	-	-	0.33%	-	0.17%	-	5.73%	18.77%	100.00%	7.81%	3.83%
	-	-	-	7 751.06	-	7 915.51	-	757.06	55.26	-	812.32	8 727.83
				9.91%		37.15%		3.78%	100.00%		4.04%	21.07%
<i>Del cual:</i>												
<i>Tráfico chileno</i>												
Desde	-	-	-	30.08	-	30.08	-	632.38	130	473.29	1 235.67	1 265.75
Hacia	-	-	-	63.19%	-	63.19%	-	45.21%	100.00%	100.00%	61.72%	2.36%
	-	-	-	7 751.06	-	7 915.51	-	757.06	55.26	-	812.32	8 727.83
				100.00%		100.00%		100.00%	100.00%		100.00%	21.07%
<i>Tráfico boliviano</i>												
Desde	-	-	-	-	-	-	-	616.01	-	-	616.01	616.01
Hacia	-	-	-	-	-	-	-	44.04%	-	-	30.77%	1.15%
	-	-	-	17.52	-	17.52	-	150.44	-	-	150.44	167.96
				36.81%		36.81%		10.75%			7.51%	0.31%

(cont.)

Cuadro A-12b (concl.)

Tráfico	Costa del Pacífico					Costa del Golfo					TOTAL	
	Acapulco	Ensenada	Salina Cruz	Manzanillo	San Francisco	Total costa	Houston y Charleston	Tampico/ Altamira	Veracruz	Coatzacoalcos		Total
PARTICIPACION DE LOS PUERTOS DE VALPARAISO Y SAN ANTONIO												
Desde	10 609.06	396.32	945.66	12 724.02	-	24 675.06	-	43.14	20 632.76	562.47	21 238.37	45 913.43
Hacia	87.03%	100.00%	100.00%	88.36%	4.13	8 919.19	-	70.35%	84.50%	81.23%	82.82%	85.69%
	-	-	1 494.5	7 420.56	24.83%	41.86%	-	32.08	9 337.73	-	9 369.81	18 289
			90.09%	37.79%				100.00%	46.63%		46.59%	44.15%
<i>Del cual:</i>												
<i>Tráfico chileno</i>												
Desde	10 524.99	396.32	945.66	12 598.44	-	24 465.41	-	43.14	20 370.56	562.47	20 976.17	45 441.58
Hacia	99.21%	100.00%	100.00%	99.01%	4.13	8 725.32	-	100.00%	98.73%	100.00%	98.77%	84.81%
	-	-	1 494.5	7 226.69	100.00%	97.83%	-	32.08	8 796.72	-	8 828.8	17 554.12
			100.00%	97.39%				100.00%	94.21%		94.23%	42.38%
<i>Tráfico argentino</i>												
Desde	-	-	-	113	-	113	-	-	1.87	1.87	114.87	-
Hacia	-	-	-	0.89%	-	0.46%	-	-	0.01%	0.01%	0.21%	-
				193.87	-	193.87	-	-	541.01	-	541.01	734.88
				2.61%	-	2.17%	-	-	5.79%	-	5.77%	1.77%
<i>Tráfico boliviano</i>												
Desde	84.07	-	-	0.9	-	84.97	-	-	61.97	-	61.97	146.94
Hacia	0.79%	-	-	0.01%	-	0.34%	-	-	0.30%	-	0.29%	0.27%
<i>Tráfico peruano</i>												
Desde	-	-	-	11.68	-	11.68	-	-	198.36	-	198.36	210.04
Hacia	-	-	-	0.09%	-	0.05%	-	-	0.96%	-	0.93%	0.39%

Fuente: Elaborado sobre la base de manifiestos de carga de las empresas navieras.