

# BOLETIN FAL

CENTRO DE DOCUMENTACIÓN  
SUBTRANS

NACIONES UNIDAS



CEPAL

## FACILITACION DEL COMERCIO Y EL TRANSPORTE EN AMERICA LATINA Y EL CARIBE

PREPARADO POR LA SECRETARIA DE LA COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL)

Año XX - N° 126 julio-agosto 1996

### LOS GRANDES EJES DE COMERCIO Y TRANSPORTE EN SUDAMERICA: REALIDADES Y POTENCIALES DE LOS CORREDORES TRANSCONTINENTALES

En las dos ediciones siguientes del Boletín se destacan partes de dos estudios recientes preparados por esta Comisión acerca de las realidades y potenciales de los corredores transcontinentales de Sudamérica. En esta edición se entregan pormenores sobre las relaciones que unen los tráficos con las infraestructuras, sobre la estructuración del mercado de servicios de transporte terrestre y sobre el marco institucional, tales como se describen en el documento *Una primera aproximación al estudio de los servicios de transporte en los espacios de integración: El caso de Argentina y Chile (LC/R.1633)*, CEPAL, abril de 1996.

#### Los corredores transcontinentales o bioceánicos

Los llamados corredores bioceánicos, cuya primera mención, en esta etapa reciente, se hizo en Bolivia en 1991, y que desde entonces ha sido retomada más frecuentemente por autoridades de Chile y de los países del MERCOSUR, se refieren a los potenciales grandes ejes de transporte y comercio que podrían unir las costas atlántica y pacífica del sur del continente sudamericano.

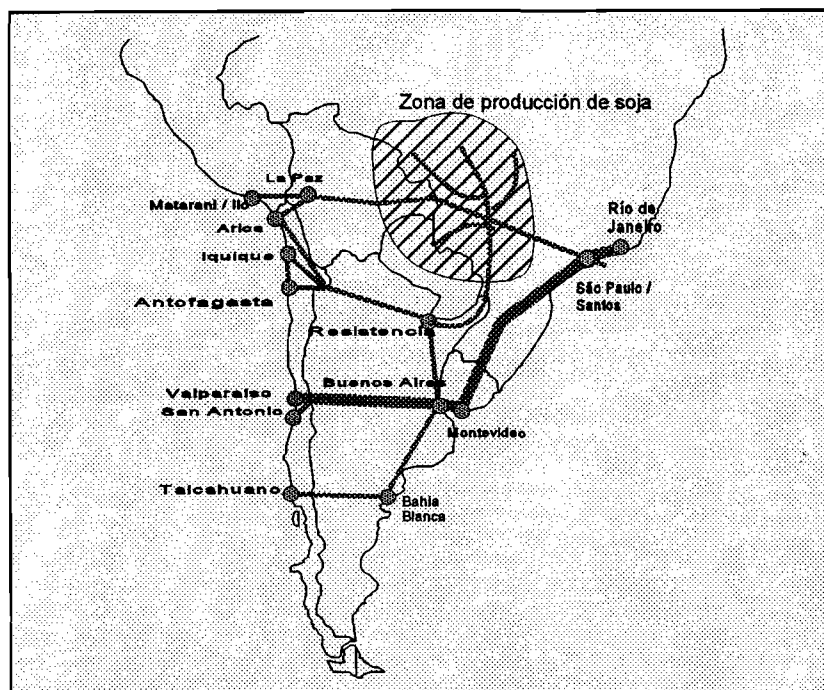
El deseo de acortar camino entre los mares no es nuevo y se ha concretado ya en varios lugares y circunstancias (canal de Suez, canal de Panamá, puentes terrestres en el sudeste asiático, etc.). En América del Sur, algunos estudios de transporte de principios de siglo también mencionan la posibilidad de extender la influencia de ciertos puertos del Pacífico hasta el litoral del Atlántico o de unir las dos costas por medio del ferrocarril. Las experiencias de travesía del continente utilizando las infraestructuras existentes, aunque más recientes, también forman parte del bagaje histórico del concepto de corredores. Una vez más, hoy en día, el tema ha despertado un enorme entusiasmo (sólo comparable al que ha despertado el desarrollo de la Hidrovía conformada por los ríos Paraná y Paraguay) en Chile y el Cono Sur y viene siendo, en los últimos dos años, objeto de declaración y debate en cuánto foro de transporte regional se dé

que reúna a representantes de países de ambas costas marítimas.

La síntesis de los planteamientos que han sido difundidos por autoridades e instancias técnicas del sector indica que la potencialidad, factibilidad e inminencia del desarrollo de corredores transcontinentales o bioceánicos se basaría en tres constataciones fundamentales y aparentemente ineludibles:

■ El comercio de los países de la franja atlántica de América del Sur con los de la llamada Cuenca del Pacífico se encuentra en fase de expansión acelerada y necesita de un transporte más directo y más eficiente. Cabe destacar que el término Cuenca del Pacífico se refiere comúnmente al sudeste asiático, China, Japón, las dos Coreas y Taiwán, y en menor proporción a la costa pacífica del continente americano de Chile a Alaska y menor aún al Pacífico Sur.

#### CORREDORES BIOCEÁNICOS



Fuente: Elaboración propia en base a informaciones oficiales.

■ Los masivos flujos de intercambio que generaría este comercio con la Cuenca del Pacífico justificarían las mayores inversiones en infraestructura, tanto terrestre como portuaria, para absorber la multiplicación de los tráficos actuales. Las cifras que más corrientemente se mencionan alcanzarían unas 10 millones de toneladas anuales de tráfico de salida hacia el Pacífico, considerando "sólo" la soja brasileña producida en la región del Mato Grosso. Esta cifra debe compararse con las 3 millones de toneladas anuales que históricamente han manejado los puertos chilenos del norte en los últimos 50 años y las 300.000 toneladas anuales que en promedio han cruzado la cordillera en el mismo período.

■ Los puertos de todo el litoral de Chile, los del sur de Perú, los puertos argentinos y los del sur de Brasil, los caminos y redes ferroviarias del sur de Perú, nor-

te chileno, noroeste argentino, Bolivia, Paraguay y Brasil, en orden geográfico, ya se encuentran conectados y conforman las bases de un futuro desarrollo de corredores bioceánicos.

Los tres argumentos mencionados son concatenados, apuntan a un mismo necesario desenlace, y encuentran fundamento y justificación en los procesos de apertura de las economías nacionales de la región y en el proceso de liberalización global recientemente formalizado en los acuerdos del GATT. Este proceso incuestionado, y según algunos, incuestionable, permitiría pensar que la mayor restricción al desplazamiento de la carga radica en las limitaciones de la infraestructura y que la solución es materia de ingeniería e inversión financiera.

Esta visión uniforme y este pensamiento único son aceptados en todos los niveles de decisión y proyección, y son utilizados tanto por autoridades locales como por instancias centrales de las naciones para, ya sea augurar el renacimiento de una región, pregonar el necesario desarrollo portuario o ferroviario, o prever un nuevo auge de las relaciones comerciales y económicas en el Cono Sur.

Sin embargo, el concepto de corredor varía de acuerdo a la conveniencia de la persona, institución o grupo que lo maneja y, aunque en general se refiere a un conjunto de infraestructuras de transporte, no abarca sistemáticamente los mismos límites geográficos y económicos, ni las mismas proyecciones extracontinentales, dependiendo del uso que se le quiera dar al concepto de corredor para desarrollar un argumento u otro. No parece tampoco darse la unanimidad en los medios y acciones necesarios para desarrollar el corredor, también en función de la intención de sus promotores.

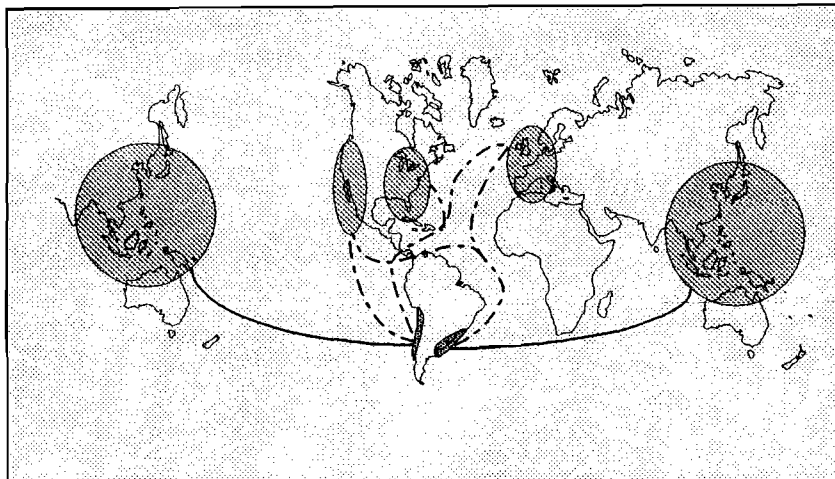
En el caso del tráfico bilateral argentino-chileno, los corredores bioceánicos y los planteamientos que conllevan están teniendo una importante presencia en materia de negociación con los países del MERCOSUR y, por lo tanto, aparecen como variables importantes en los estudios de inversión. El motivo de este interés proviene de las posibles consecuencias que en el futuro, y si se cumplen las previsiones, podrían llegar a tener estos procesos en los servicios de transporte y en el desarrollo de las economías regionales a ambos lados de la cordillera. Concretamente los corredores bioceánicos que interesan a Argentina y Chile se sitúan en dos grandes ejes potenciales al norte y sur de la frontera y un eje ya consolidado en el corredor central con extremos terrestres en los puertos de Valparaíso y de Buenos Aires, y conexiones de ultramar por un lado y extensiones terrestres a Brasil, Paraguay y Uruguay en el otro.

De los tres corredores delimitados, sólo el central cumple con las condiciones generales que debería ofrecer un corredor de servicios de transporte: multiplicidad de modos, sustitución, complementariedad e interconexiones entre ellos; economías de escala, flujos masivos y servicios regulares; servicios de apoyo al transporte y al comercio; infraestructura institucional y física adecuadas; conexiones o enlaces con otros corredores internacionales de similares características. El desarrollo conceptual de corredor que sirve de referencia en este caso se puede encontrar en el documento *Canales, Cadenas, Corredores y Competitividad: Un enfoque sistémico y su aplicación a seis productos latinoamericanos de exportación* (Cuaderno No 70), CEPAL, 1992.

En los otros dos casos, no se observan en la actualidad otros elementos que unas posibles vías de paso para transportes ocasionales de desarrollo reciente e improvisado, sin servicio regular de transporte, servicios de apoyo o conexiones con corredores de comercio internacional.

Esta observación no descarta en principio el potencial de crecimiento y desarrollo de la vía norte y sur como corredores internacionales, pero sí invalida de alguna forma el argumento según el cual los aportes en infraestructura podrían per se fomentar los necesarios grandes tráficos y supedita la inversión al desarrollo de un entorno comercial adecuado.

### RUTAS ALTERNATIVAS CONSIDERADAS PARA LOS CORREDORES BIOCEÁNICOS DESDE LOS PUERTOS DEL PACÍFICO Y ATLÁNTICO SUR A LOS PRINCIPALES MERCADOS DEL HEMISFERIO NORTE



Fuente: Elaboración propia.

## Corredores bioceánicos y distancias a los mercados de ultramar

Uno de los argumentos avanzados en las propuestas de desarrollo de los corredores para la salida de productos del interior del Cono Sur por los puertos del Pacífico, es la menor distancia que existiría entre estos puertos y los mercados de destino en la Cuenca del Pacífico. En el gráfico aparecen (en línea gruesa y continua) los itinerarios previstos de los servicios de transporte marítimo comparados con los itinerarios actuales de servicios regulares (en línea más fina y punteada) desde los litorales pacífico y atlántico sudamericanos y los mercados del hemisferio norte.

Las rutas directas al sudeste asiático desde ambas costas se pueden llegar a crear y desarrollar en la medida en que se obtengan las concentraciones de carga suficientemente importantes como para atraer buques y frecuencias correspondientes/conmensurados. Incluso en este caso no aparece claramente la ventaja de las salidas al Pacífico, ya que sus alternativas

simétricas por el Atlántico arrojarían distancias y tiempos de viaje muy similares. En cambio, las estructuras existentes de comercialización, transporte terrestre y operación portuaria favorecen, en el estado actual de las cosas, el uso de las vías de acceso y salida al Atlántico.

Para poder competir con los actuales corredores de salida hacia el Atlántico, se necesitaría desarrollar servicios de apoyo al comercio y transporte y hacer de estas nuevas vías de salida verdaderos corredores de mercancías comerciales, de información, de tramitación administrativa. Los corredores deberían contar con una infraestructura física de centrales de carga para la transferencia de mercancías con terminales o depósitos de carga y centros de acopio así como para la organización y contratación de fletes, terminales de etapa para el hospedaje de las personas y servicios para vehículos, también de asistencia y seguridad en carretera.

Los itinerarios futuros probables de los servicios regulares se esquematizan de acuerdo a las tendencias observadas en el transporte marítimo que incluyen procesos de fuerte concentración tanto en los servicios, mediante alianzas operativas de grandes empresas (megacarriers), como en los tráficos por efecto de estos procesos y del desarrollo de puertos pivotes (feeder ports) o concentradores de carga que alimentan y se alimentan de tráficos regionales menores que los intercontinentales. En este esquema, los especialistas tienden a pensar que no se darán tráficos directos desde la región sudamericana a los mercados de Europa, Estados Unidos o sudeste asiático y Japón sino a través de puertos pivotes y centros de concentración de carga en el hemisferio norte, en particular en la zona central del continente al norte del canal de Panamá.

# CONCLUSIONES, RECOMENDACIONES Y ORIENTACIONES DE TRABAJO

## 1. Posible congestión en las infraestructuras por abundancia de tráfico

La constatación de la insuficiencia de la infraestructura de tránsito, tanto en los pasos fronterizos como en los puertos, y el consecuente presagio de una congestión importante del tráfico se ha transformado en un tópico de los últimos veinte años en Chile.

El impacto directo sobre la infraestructura disponible, tanto vial como portuaria, es conocido y debería encontrar solución de mejora en el marco de los numerosos proyectos actuales de inversión tanto en materia de nuevos proyectos como de mejora de lo existente. No queda sin embargo clara la coordinación entre sectores estatales y empresariales en cada país y entre los países sobre la elección de las inversiones.

Más allá de los procesos de decisión de inversión que deberían tender a desarrollar la oferta de infraestructuras conforme a la demanda existente y potencial, cabe destacar que el punto más problemático se sitúa en el reparto modal claramente sesgado hacia el transporte carretero y al que parecen no prestar la atención necesaria las autoridades a ambos lados de la cordillera.

La tendencia al crecimiento del intercambio entre Argentina y Chile parece ser constante y, de no producirse una fuerte inflexión, seguirá aumentando el volumen de tráfico y, así mismo, lo haría el movimiento de camiones de confirmarse el reparto modal actual claramente desfavorable para el transporte por ferrocarril, cuyo único espacio de intervención se da en el corredor norte y con fuertes limitaciones de capacidad de arrastre. El aumento en los volúmenes de comercio transportado vía terrestre podría tener impactos no sólo en las infraestructuras físicas e institucionales de puertos y pasos de frontera, sino también en los accesos de las ciudades, en el tráfico de turismo y efectos retroactivos negativos de éstos sobre el transporte de carga. Las externalidades, como la congestión y su impacto sobre la calidad del transporte y la movilidad real de bienes y personas, pueden llegar a ser muy superiores al costo de las inversiones necesarias para el desarrollo de vías alternativas.

## 2. Mercado del transporte automotor muy segmentado

Las observaciones efectuadas durante el estudio muestran una segmentación progresiva del mercado automotor con tres grandes categorías de operadores:

■ Los simples transportistas cuyas funciones se limitan al acarreo de carga y pueden llegar a incluir la carga y descarga del camión pero no más allá. Estas empresas suelen tener servicios de comercialización muy precarios y su oferta está disponible tanto para consumidores finales como para otras empresas de transporte que las contratan según sus necesidades.

■ Las empresas medianas y grandes que además de ofrecer servicios de transporte a sus clientes, organizan el transporte para estos clientes subcontratando como se ha dicho a otras empresas y efectúan las operaciones aledañas al transporte como la recepción de la carga en almacén y la tramitación de los distintos procedimientos administrativos aplicables. Estas empresas suelen mantener relaciones de medio y largo plazo con sus clientes ya sea mediante relaciones informales habituales o de contratos. Dentro de esta categoría se encuentran también empresas especializadas en el ru-

bro de producto que tratan, presentando sus servicios una marcada orientación al producto ya sea en cuanto a equipos de transporte, carga descarga y almacenamiento como en el caso de los productos refrigerados ya sea en la gestión y programación de sus servicios los que diseñan y adaptan periódicamente con sus clientes habituales.

■ Las empresas que ofrecen servicios de transporte intermodal mediante subcontratación. Suelen ser grandes en capital y desarrollan negocios de largo plazo mediante contratos con sus clientes, ofrecen así mismo una gama completa de servicios que van desde el empaque al almacenamiento y acondicionamiento del producto e incluso su distribución final al negocio de detalle en el mercado de destino.

Si la situación observada en los últimos cinco años se confirma como el principio de una tendencia, la estructuración futura del mercado de servicios de transporte automotor en el Cono Sur, y por tanto en el comercio entre Argentina y Chile, estaría dirigida hacia una cada vez mayor especialización de los servicios.

En todo caso, se observa una tendencia de los usuarios a exigir una mejor gestión de servicios anexos al transporte como el almacenamiento, el desaduanamiento, la distribución, y las entregas "justo a tiempo". Es decir, se observa nuevamente una demanda creciente sobre la reestructuración del transporte por parte del sector comercio.

## 3. Controles simplificados poco eficientes para la autoridad de control

Los avances en materia de controles en frontera han sido grandes tanto en materia de procedimientos como en la simplificación de documentos. Todas las partes consultadas, tanto operadores como ejecutantes, usuarios de los pasos de frontera entre Chile y Argentina han declarado no sufrir perjuicios ni demoras en los controles que se practican, y han coincidido en que esta frontera es mucho más ágil que las equivalentes en otros puntos de cruce internacional en el Cono Sur. Esta marcada diferencia también se expresa con respecto al pasado reciente en los mismos pasos cordilleranos.

Sin embargo, esta simplificación en beneficio del usuario no lo ha sido en favor de la autoridad. Las mejoras se deben más a un reconocimiento de la innecesaria complejidad anterior que a una mayor eficiencia de la gestión de los controles: siguen poco desarrollados los controles informáticos y prácticamente inexistentes los controles *a posteriori*. Ambas facetas de la intervención administrativa permiten a la vez la simplificación para el usuario y la mejora del control por parte de la autoridad.

En forma general, se puede decir que las normas jurídico administrativas aplicables al comercio y transporte bilateral y de tránsito están sectorializadas y puntualizadas. Es decir, son tratadas por instancias técnicas y desarrolladas en función de los problemas o necesidades que se van presentando en el sector de actividad, ya sea la administración del transporte, el control sanitario o fitosanitario, el nivel de protección arancelaria, la construcción o mejoramiento de infraestructura, la cooperación entre aduanas, etc., para los cuales se realizan reuniones periódicas de instancias formales permanentes o conformadas para la circunstancia. Los avances paralelos en cada una de estas materias no cuentan con un mecanismo de coordinación fuera de la presencia en casi todas las instancias

de los servicios correspondientes de los respectivos ministerios de relaciones exteriores, los que, de alguna forma, deberían garantizar una visión transversal.

## 4. Evolución de los servicios terrestres y sistemas de información

Las medidas de corto plazo estarían centradas en aspectos institucionales y operativos de la intervención administrativa y desarrollo de la gestión empresarial:

■ La intervención administrativa debería dar espacio a flujos directos y continuos en base a operaciones modales o intermodales. Para ello es necesario que los controles se desplacen del lugar de movimiento al lugar en que se inmovilizan las operaciones, es decir, hacia los centros de transferencia, trasbordo u origen y destino del transporte. Este desplazamiento debería acompañar el establecimiento y operación de servicios de información que anticipen el conocimiento de las autoridades y suministren los datos de los controles *a posteriori* de los tráficos así como los de los registros estadísticos. El desarrollo de sistemas de intercambio electrónico de datos que unan los puntos de cruce de la Cordillera de los Andes con los centros de transferencia, origen y destino no debería presentar mayores dificultades dadas la tecnologías de recolección de información y telecomunicación disponibles actualmente.

■ La coherencia efectiva entre las distintas normativas, reglamentaciones o medidas administrativas acordadas por los respectivos niveles de decisión y negociación relacionados con el transporte y el comercio bilaterales, debería ser estudiada con miras a identificar posibles contradicciones cruzadas u obstáculos jurídico administrativos al desarrollo futuro de la integración bilateral.

■ En lo que a gestión y desarrollo empresarial atañe, parece recomendable que las empresas de transporte vayan configurando servicios integrados diseñados en base a las necesidades de sus clientes. Esta programación conjunta entre prestatario de servicio de transporte y usuarios es cada vez más común en los países socios comerciales de ultramar de Argentina y Chile, por lo que la experiencia en ese tipo de relación también se va haciendo más extensa entre los operadores de estos dos países. La ventaja de un mejor conocimiento del medio con la que cuentan los transportistas de la región puede ir perdiendo importancia con respecto a posibles futuros competidores exteriores que ofrecieran servicios más acordes con las necesidades.

## 5. Reestructuración de los mercados y aprovechamiento de las infraestructuras

Las acciones de mediano plazo deberían tender a un doble objetivo: el mejor aprovechamiento de las infraestructuras y la reestructuración de los mercados de servicios de transporte y comercialización.

Las mejoras en materia de uso de la infraestructura deberían tender a la construcción o la habilitación de los eslabones faltantes en materia de infraestructura (en el sur, en invierno en el centro, y la pavimentación en el norte) y darle espacio al transporte intermodal o la complementación de medios (norte, sur y centro). Este espacio debería ser otorgado vía marco institucional (aduanas, controles sanitarios en terminales y centros de transferencia, códigos de inversión) pero seguramente financiado por el sector empresarial.

Como se ha mencionado, las diferencias en los tipos de tráfico y tipos de productos, así como los tipos de equipos de transporte necesarios para cada uno, podrían llegar a crear desequilibrios en el sentido de los flujos y por lo tanto llegar a colmar la infraestructura antes de haber alcanzado su máximo potencial.

Una de las soluciones posibles a este tipo de efectos no deseados, consistiría en direccionar los tráfico de tal forma que puedan minimizarse los efectos de los fletes falsos o retornos en vacío otorgándole al transporte la posibilidad de ir a buscar carga dónde en principio el acceso a la misma le resultaba difícil. Esta dificultad de acceso a la carga se suele dar por prohibición expresa, como en el caso del cabotaje reservado a las empresas nacionales, o por rentabilidad escasa de operación, como el caso del sobre costo que representa precisamente el retorno en vacío.

La apertura a tráfico antes impracticables pasa por una serie de medidas administrativas y reglamentarias que deberían ser negociadas bi o multilateralmente y que pueden resumirse en las siguientes:

■ El cabotaje nacional estaría abierto a empresas extranjeras siempre que se inserte en el ciclo de una operación de transporte internacional;

■ Se otorgaría libertad de contratación de operadores sin limitación de bandera o destino y origen del transporte en el marco de operaciones de transporte tanto modales como intermodales.

■ La intervención en tráfico bilaterales por parte de empresas de terceros países quedaría sujeta a tráfico en los que una parte de la operación es bi nacional (quinta libertad restringida).

En cuanto a la reestructuración de los mercados de servicios de transporte, ésta debería realizarse en torno a una mayor transparencia y a la modernización empresarial en el sector.

Un estudio de las condiciones en que las empresas chilenas y argentinas compiten entre ellas y con las empresas de los demás países del Cono Sur debería permitir identificar los obstáculos que enfrentan el sector de transporte terrestre y sus interfaces con otros modos a un desarrollo más adaptado al comercio intrarregional.

## 6. Desarrollo de las Infraestructuras

Las acciones de largo plazo estarían enfocadas al diseño de corredores de integración que permitan nuevos flujos de comercio más importantes y más regulares y paralelamente el desarrollo de nuevos servicios de transporte dentro de la región así como la interconexión de estos con los servicios extrarregionales.

En esta tarea están ya lanzadas varias iniciativas de las cuales la más destacable es la que desarrollando el llamado Grupo Multilateral de Corredores terrestres bioceánicos que reúne a los de Ministros de Obras Públicas y Transporte de siete países del Cono Sur. Cabe en el contexto de este estudio, hacer algunas observaciones en cuanto a la definición de corredores, al marco de negociación del que deberían ser objeto y a los instrumentos de análisis que deberían ser sometidos por a las repercusiones que su desarrollo pueda llegar a tener.

Son tres las áreas en que se necesitaría elaborar consensos y consecuentemente desarrollar enfoques comunes y labores coordinadas entre los distintos socios del Cono Sur:

### a) Definición de corredores de servicios de transporte

Sea importante llegar a acordar un concepto homogéneo de corredor para poder abordar tanto sus requisitos como sus alcances. Entre los requisitos generales que debería cumplir un corredor de servicios de transporte se pueden mencionar los siguientes:

■ Ofrecer una multiplicidad de modos de transporte complementados e interconectados entre ellos;

■ Procurar que se den economías de escala y de densidad, lo que en la práctica se traduce en flujos masivos y servicios regulares;

■ Contar con los necesarios servicios de apoyo al transporte y al comercio;

■ Disponer de la infraestructura adecuada, tanto institucional como física y

■ Ofrecer conexiones o enlaces con otros corredores internacionales de similares características.

### b) El marco de negociación internacional

El marco para concertar el desarrollo de un corredor bioceánico en el Cono Sur debería ser el de una negociación multilateral. Primero, porque son múltiples los espacios territoriales nacionales que recorrerían los corredores y la fluidez en estos corredores depende de la posibilidad de aplicar reglamentaciones uniformes y procedimientos de operación coherentes. En segundo lugar, porque en las negociaciones externas con operadores y autoridades extrarregionales, e incluso con organismos internacionales de cooperación y financiamiento, el peso de la región en su conjunto, en términos de volúmenes de carga, de capacidad institucional y financiera, siempre será mayor que las participaciones individuales de los países que la integran. El foro adecuado para esta negociación multilateral debe ser definido teniendo en cuenta la existencia de otras instancias de discusión y negociación tales como las reuniones de ministros de América del sur, del Grupo Andino y del Cono Sur.

### c) Red de análisis y seguimiento

Ante las múltiples facetas del desarrollo de los corredores así como las alternativas de reparto modal que plantean, parece razonable establecer mecanismos sectoriales de consulta y configurar una red de instancias para el análisis y diseño de corredores regionales de integración eficientes tanto económicamente como socialmente.

Estas instancias parecen ser necesarias en por lo menos en dos grandes rubros:

■ La economía del transporte: para analizar la operación, su potencial y las necesidades financieras e institucionales con grupos de trabajo que cuenten con la presencia de empresas de transporte, comercialización, autoridades de control, servicios bancarios y de seguros, redes de información y telecomunicaciones e incluso con la participación de operadores extrarregionales;

■ Las externalidades de los corredores: para analizar las repercusiones en el desarrollo de las ciudades y el medio ambiente con grupos de trabajo que cuenten con la presencia de autoridades urbanas, de medio ambiente, de salud, y de control sanitario y fitosanitario entre otras posibles.

NACIONES UNIDAS

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Comisión Económica para América Latina y el Caribe  
Unidad de Transporte  
Facsimile: +56 2 2081946 Internet: trans@eclac.cl  
Casilla 179-D  
Santiago de Chile

02082:FAL

CLO

JEFE  
OFICINA DE PLANIFICACION  
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES  
AMUNATEGUI 139, PISO 3  
SANTIAGO  
CHILE

IMPRESOS  
VIA AEREA