

*Los fletes marítimos
en el comercio exterior
de América Latina*



Naciones Unidas

ALGUNAS PUBLICACIONES IMPRESAS DE LA COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA

Dólares

Estudios anuales

<i>Estudio Económico de América Latina, 1966</i>		
Septiembre 1967	436 páginas	
E/CN.12/767/Rev.1	Nº de venta: S 68.II.G.1	5.75
<i>Estudio Económico de América Latina, 1967</i>		
Julio 1968	262 páginas	
E/CN.12/808/Rev.1	Nº de venta: S 69.II.G.1	3.50
<i>Estudio Económico de América Latina, 1968</i>		
Julio 1969	257 páginas	
E/CN.12/825/Rev.1	Nº de venta: S 70.II.G.1	3.50

Desarrollo económico

<i>Educación, recursos humanos y desarrollo en América Latina</i>		
Diciembre 1967	220 páginas	
E/CN.12/800	Nº de venta: S 68.II.G.7	3.00
<i>El desarrollo económico y la distribución del ingreso en la Argentina</i>		
Diciembre 1968	264 páginas	
E/CN.12/802	Nº de venta: S 68.II.G.6	3.50
<i>Aspectos administrativos de la planificación</i>		
Diciembre 1968	461 páginas	
E/CN.12/811	Nº de venta: S 69.II.G.2	4.75

Agricultura y ganadería

<i>La ganadería en América Latina</i>		
<i>I. Colombia, México, Uruguay y Venezuela</i>		
Octubre 1961	100 páginas	
E/CN.12/620	Nº de venta: 61.II.G.7	1.50
<i>II. El Brasil</i>		
Diciembre 1963	82 páginas	
E/CN.12/636/Add.1	Nº de venta: 64.II.G.3	1.00
<i>Tendencias y Perspectivas de los Productos Forestales en América Latina</i>		
1962	133 páginas	
E/CN.12/624	Nº de venta: 63.II.G.1	1.50
<i>El Uso de Fertilizantes en América Latina</i>		
Diciembre 1966	96 páginas	
E/CN.12/760	Nº de venta: 67.II.G.3	1.25

Comercio

<i>El Mercado Común Latinoamericano</i>		
Julio 1959	127 páginas	
E/CN.12/531	Nº de venta: 57.II.G.4	1.25
<i>El Financiamiento Externo de América Latina</i>		
Diciembre 1964	258 páginas	
E/CN.12/649/Rev.1	Nº de venta: 65.II.G.4	3.50

Industria

<i>La Industria Textil en América Latina</i>		
<i>I. Chile</i>		
Noviembre 1962	97 páginas	
E/CN.12/622	Nº de venta: 63.II.G.5	1.50

LOS FLETES MARÍTIMOS EN EL COMERCIO
EXTERIOR DE AMÉRICA LATINA

Comisión Económica para América Latina
Programa de Transporte CEPAL/OEA

*Los fletes marítimos en el comercio
exterior de América Latina*

DEPARTAMENTO REGIONAL AMÉRICA LATINA



Naciones Unidas
Nueva York, 1969

E/CN.12/812
UP/OEA/SER.C.17/2

Diciembre de 1968

PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

No. de venta: S.69.II.G.7

Precio: \$ 4.00 dólares (o su equivalente en otras monedas)

ÍNDICE DE MATERIAS

	<i>Página</i>
CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN Y CONCLUSIONES	1
CAPÍTULO II. ASPECTOS GENERALES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAÍSES LATINOAMERICANOS	9
1. El movimiento de mercancías	9
2. Estructura de los servicios	22
CAPÍTULO III. EL SISTEMA DE CONFERENCIAS	26
CAPÍTULO IV. NIVEL Y ESTRUCTURA DE LOS FLETES MARÍTIMOS ACTUALES EN EL COMERCIO EXTERIOR LATINOAMERICANO Y FACTORES QUE LOS DETERMINAN . .	42
1. Estructura de los fletes	44
2. El nivel de los fletes	69
CAPÍTULO V. INFLUENCIA DE LOS FLETES MARÍTIMOS EN EL COMERCIO EXTERIOR DE AMÉRICA LATINA	94

Anexos

I. Fletes por tonelada, valor f.o.b. por tonelada y cantidad de los productos incluidos en el estudio transportada en las distintas rutas	101
II. Clasificación de los fletes correspondientes a los productos considerados en el estudio, según se coticen por peso, medida, peso o medida, o se aplique el flete para carga no especificada o la tarifa convencional	256
III. Las corrientes de tráfico marítimo en el comercio exterior latinoameri- cano en 1965	262
IV. Líneas regulares de navegación que sirven en el comercio exterior latino- americano	264
V. Conferencias de fletes y otros acuerdos que se aplican en el comercio ex- terior latinoamericano. Características principales	268
VI. Costos de manipuleo por tipo de producto	299
VII. Índice de costos portuarios	301
VIII. Tabla de distancias	302
IX. Factores de estiba de los productos incluidos en el estudio	305
X. Tasas de seguro aplicadas a las mercaderías en el transporte marítimo .	308
XI. Factores que determinan el nivel y la estructura de los fletes marítimos. Análisis de la lista presentada por los delegados de los Estados Unidos a la Conferencia Marítima Interamericana de 1940	310
XII. Detalles relativos a los modelos de regresión múltiple usados en el análisis del nivel y la estructura de fletes	315

Índice de cuadros

	<i>Página</i>
1. América del Sur y México: Tráfico marítimo y fluvial de comercio exterior	9
2. América Latina: Volumen total del intercambio entre países de la región y exportaciones a los Estados Unidos y el Canadá, Europa y el Japón, 1965	10
3. América Latina: Volumen total de las importaciones desde los Estados Unidos y el Canadá, Europa y el Japón, 1965	12
4. América Latina: Principales productos de exportación de carga general en el intercambio intrarregional, 1965	18
5. América Latina: Principales productos de exportación de carga general a Norteamérica, Europa y el Japón, 1965	20
6. América Latina: Distribución de los servicios regulares de transporte marítimo según las regiones que sirven, 1966	23
7. América Latina: Número de líneas de servicio regular que sirven las secciones geográficas más importantes para el comercio exterior de la región	24
8. América Latina: Número de Conferencias de fletes, acuerdos y tarifas que se aplican en el transporte marítimo del comercio exterior, 1966	27
9. América Latina: Clasificación, según el lugar de su emisión, de las tarifas de fletes que se aplican en el transporte marítimo del comercio exterior, 1966	28
10. América Latina: Proporción que representan las líneas regionales en las Conferencias, acuerdos y tarifas que se aplican en el transporte marítimo de su comercio exterior, 1966	29
11. América Latina: Número de compañías navieras que participan en las Conferencias, acuerdos y tarifas que se aplican en el transporte marítimo del comercio exterior, 1966	30
12. América Latina: Sistemas monetarios y de medida usados en las tarifas de fletes que se aplican en el transporte marítimo del comercio exterior, 1966	32
13. América Latina: Tipos de clasificación de fletes usados en las tarifas que se aplican en el transporte marítimo del comercio exterior, 1966	33
14. América Latina: Clasificación de los fletes marítimos en el comercio exterior de la región según se expresen por peso, volumen, peso o volumen, carga no especificada o convencional	34
15. América Latina: Tratamiento de los bultos de peso excesivo en las tarifas de fletes que se aplican en el transporte marítimo del comercio exterior. Límites máximos que se aceptan en el peso de los bultos para la aplicación de un flete sin recargo especial, 1966	35
16. América Latina: Tratamiento de los bultos de peso excesivo en las tarifas de fletes que se aplican en el transporte marítimo del comercio exterior. Recargos establecidos por bulto para la primera tonelada en exceso de la definida como normal	36
17. América Latina: Tratamiento de los bultos de largo excesivo en las tarifas de fletes que se aplican en el transporte marítimo del comercio exterior. Límites máximos que se aceptan en el largo de los bultos para la aplicación de un flete sin recargo especial, 1966	37
18. América Latina: Tratamiento de los bultos de largo excesivo en las tarifas de fletes que se aplican en el transporte marítimo del comercio exterior. Recargos para la primera unidad de medida (un metro o 3 pies, o fracción) en exceso del tamaño definido como normal, 1966	38
19. América Latina: Tipos de rebaja previstos en las tarifas de fletes que se aplican en el transporte marítimo del comercio exterior, 1966	39
20. América Latina: Tratamiento del Transporte en containers en las tarifas de fletes que se aplican en el transporte marítimo del comercio exterior, 1966	40
21. América Latina: Resultados generales de los principales modelos de regresión usados en el estudio de la estructura de fletes marítimos que se aplican en el comercio exterior, 1966	52
22. América Latina: Efectos sobre los resultados de los modelos de regresión usados para el estudio de la estructura de fletes marítimos de no incluir entre las observaciones los fletes expresados en términos de volumen	54
23. Rutas para las cuales el modelo representado por la ecuación 10 ($x_1 = b_1x_7 + b_2x_8 + b_3x_9$) es el más apropiado	57
24. Rutas para las cuales el modelo representado por la ecuación 11 ($x_1 = b_1x_7 + b_2x_9$) es el más apropiado	57
25. América Latina: Comparación del nivel de los fletes para carga no especificada con el flete promedio simple en las distintas rutas, 1966	61
26. Modelos de estructura de los fletes marítimos. Análisis del efecto en las ecuaciones de regresión correspondientes a seis rutas al no incluir entre las observaciones los fletes expresados por volumen	64
27. América Latina: Comparación de los fletes de los productos susceptibles de transportarse en cargamentos completos, con el flete medio simple en la ruta respectiva, 1966	68

28. América Latina: Comparación de los fletes de los productos que se transportan en bodegas refrigeradas, con el flete medio simple en la ruta respectiva, 1966	69
29. América Latina: Resultados generales de los principales modelos de regresión usados para estudiar el nivel de los fletes marítimos que se aplican en su comercio exterior, 1966	74
30. América Latina: Modelos reducidos que aparecen como más significativos en el análisis del nivel de los fletes que se aplican en el transporte marítimo del comercio exterior	83
31. Argentina: Comparación de los fletes de sus exportaciones al Brasil con los fletes en otras rutas de exportación	86
32. Brasil: Comparación de los fletes de sus exportaciones a la Argentina con los fletes en otras rutas de exportación	88
33. Chile: Comparación de los fletes de sus exportaciones al Perú con los fletes en otras rutas de exportación	90
34. Perú: Comparación de los fletes de sus exportaciones a Chile con los fletes en otras rutas de exportación	92
35. América Latina: Unidades regionales usadas para establecer los fletes que se aplican en el transporte marítimo del comercio exterior, 1966	97

Cuadros de los anexos

Anexo I

I-1. Argentina: tonelaje exportado, por país de destino, su valor f.o.b., la correspondiente tarifa de fletes, y el porcentaje del valor f.o.b. de la mercadería que representa el flete marítimo con sus recargos	106
I-2. Brasil: tonelaje exportado, por país de destino, su valor f.o.b., la correspondiente tarifa de fletes, y el porcentaje del valor f.o.b. de la mercadería que representa el flete marítimo con sus recargos	128
I-3. Colombia: tonelaje exportado, por país de destino, su valor f.o.b., la correspondiente tarifa de fletes, y el porcentaje del valor f.o.b. de la mercadería que representa el flete marítimo y sus recargos	146
I-4. Costa Rica: tonelaje exportado por país de destino, su valor f.o.b., la correspondiente tarifa de fletes y el porcentaje del valor f.o.b. de la mercadería que representa el flete marítimo y sus recargos	164
I-5. Chile: tonelaje exportado, por país de destino, su valor f.o.b., la correspondiente tarifa de fletes, y el porcentaje del valor f.o.b. de la mercadería que representa el flete marítimo y sus recargos	176
I-6. Ecuador: tonelaje exportado, por país de destino, su valor f.o.b., la correspondiente tarifa de fletes y el porcentaje del valor f.o.b. de la mercadería que representa el flete marítimo y sus recargos	196
I-7. México: tonelaje exportado, por país de destino, su valor f.o.b., la correspondiente tarifa de fletes, y el porcentaje del valor f.o.b. de la mercadería que representa el flete marítimo y sus recargos	198
I-8. Perú: tonelaje exportado, por país de destino, su valor f.o.b., la correspondiente tarifa de fletes, y el porcentaje del valor f.o.b. de la mercadería que representa el flete marítimo y sus recargos	222
I-9. Uruguay: tonelaje exportado, por país de destino, su valor f.o.b., la correspondiente tarifa de fletes, y el porcentaje del valor f.o.b. de la mercadería que representa el flete marítimo con sus recargos	234
I-10. Venezuela: tonelaje exportado, por país de destino, su valor f.o.b., la correspondiente tarifa de fletes y el porcentaje del valor f.o.b. de la mercadería que representa el flete marítimo y sus recargos	244

Anexo II

II-1. Clasificación de los fletes correspondientes a los productos-considerados en el estudio, según se coticen por peso, medida, peso o medida, o se aplique el flete para carga no especificada o la tarifa convencional	256

Anexo IV

IV-1. América Latina: número de líneas marítimas regulares que operan entre los países de la región, Europa, Japón y los Estados Unidos, 1966	266

X-1. Perú: tasas de seguro vigentes en el transporte marítimo de su comercio de exportación, 1966	308

Anexo XII

XII-1. América Latina: modelo general usado para el análisis de la estructura de los fletes marítimos que se aplican en su comercio exterior, 1966	317
XII-2. América Latina: modelo general usado para el análisis de la estructura de los fletes marítimos que se aplican en su comercio exterior, 1966	318
XII-3. América Latina: modelo general usado para el análisis de la estructura de los fletes marítimos que se aplican en su comercio exterior, 1966	319
XII-4. América Latina: modelo general usado para el análisis de la estructura de los fletes marítimos que se aplican en su comercio exterior, 1966	320
XII-5. América Latina: modelo general usado para el análisis del nivel de los fletes marítimos que se aplican en su comercio exterior, 1966	321

SÍMBOLOS EMPLEADOS

Tres puntos (...) indican que los datos faltan o no constan por separado.
 La raya (—) indica que la cantidad es nula o mínima.
 Un espacio en blanco () en un cuadro significa que el artículo no es aplicable.
 El punto (.) se usa para indicar decimales.
 Un espacio se usa para separar los millares y los millones (3 123 425).
 La diagonal (/) indica un año agrícola o fiscal (por ejemplo 1955/56).
 El uso de un guión entre fechas de años (1948-53) indica normalmente un promedio del período completo de años civiles que cubre los años inicial y final.
 El término "tonelada" se refiere a toneladas métricas, y "dólares" al dólar de los Estados Unidos, a no ser que se indique otra cosa.
 Debido a que a veces se redondean las cifras, los datos parciales y los porcentajes presentados en los cuadros no siempre suman el total correspondiente.
 Las iniciales "CEPAL" se refieren a la Comisión Económica para América Latina.
 Véanse otras explicaciones, equivalencias de símbolos y abreviaturas utilizadas en este estudio en la página 104.

Capítulo I

INTRODUCCIÓN Y CONCLUSIONES

En los años anteriores a 1929, cuando las economías latinoamericanas se encontraban integradas a un sistema de comercio internacional en calidad de exportadoras de materias primas e importadoras de productos manufacturados, gozando la mayoría de los países de cómodos excedentes en sus cuentas internacionales, se suponía que el problema de los fletes marítimos, sin dejar de ser importante, no podía ejercer influencia significativa en los resultados del comercio exterior de los países de la región. Salvo algunos intentos aislados de destacar su importancia, en estudios generales sobre los servicios de transporte marítimo, no causaba preocupación en los planos gubernativos e internacional.

La crisis de 1929 y la segunda guerra mundial modificaron radicalmente ese panorama. En la posguerra, el saldo en la cuenta exterior de los países latinoamericanos pasó en muchos casos a ser deficitario y los problemas del desarrollo interno y de la capacidad para importar adquirieron primera prioridad. En cuanto al comercio internacional, se comenzó, como era natural con intentos de tipo macroeconómico para mejorar la situación, formulando hipótesis y políticas que abarcaban el conjunto de las cuentas exteriores o, específicamente, la exportación e importación de bienes y los movimientos de capital. Sólo en los últimos años, y en especial a raíz de la creación de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y de los estudios y discusiones relacionados con ella, se comenzaron a examinar con más detalle los problemas del comercio internacional. En ese examen se comienza a destacar la discusión que tiene lugar sobre los llamados rubros *invisibles* del balance de pagos, sobre todo el transporte marítimo. La magnitud de los egresos de América Latina en este rubro, que en 1965 alcanzaron a 2 606.6 millones de dólares, acusando un déficit de 728.1 millones,¹ indicó la posibilidad de mejorar apreciablemente la situación del balance de pagos de muchos de los países mediante una acción eficaz destinada a disminuir ese déficit.

El problema del transporte marítimo se ha

analizado desde diversos ángulos en varios círculos internacionales, gubernativos y privados, prestándose atención especial a los fletes. En muchos círculos existe la impresión de que el nivel y la estructura de los fletes, así como la forma en que operan las Conferencias y demás acuerdos relacionados con la actividad naviera, no son favorables a los países en vías de desarrollo. Al respecto se ha formado entre los países latinoamericanos una opinión, que reflejan varias resoluciones aprobadas, como es el caso de la Política de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre formulada por la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) y el Convenio de Transporte por Agua, también de la ALALC, resultante de esa política. En dichos documentos se plantea esta nueva urgencia frente a los fletes marítimos y se promueve la creación de Conferencias de fletes u otros acuerdos de índole regional, que permitan fijar fletes y condiciones de transporte sobre bases uniformes para todos los países latinoamericanos. De la misma manera, propician al control gubernativo de la actividad naviera a fin de adaptarla a la política de comercio exterior de cada país, velar por el cumplimiento de las condiciones de transporte establecidas y evitar la competencia desleal entre los transportadores y las discriminaciones injustas contra determinados usuarios.

En esas formulaciones de política hay un diagnóstico implícito, en el sentido de que las prácticas actuales en el transporte marítimo no son favorables a los países latinoamericanos, y que ellas deben modificarse para que ese servicio sea un instrumento adecuado de desarrollo interno y de promoción del comercio internacional de esos países. Estos fines quedaron claramente establecidos en la llamada "Carta del Tequendama", que los países de la región redactaron como parte de su trabajo preparatorio para la segunda Conferencia de la UNCTAD en Nueva Delhi. Los párrafos pertinentes de la Carta son los siguientes:

"2. Se recomienda sobre tarifas de fletes

a) Encarecer a los países miembros de la UNCTAD que colaboren con la Secretaría para la elaboración a

¹ Fondo Monetario Internacional, *Balance of Payments Yearbook*, vols. 17 y 18. Excluye Cuba.

la brevedad posible del programa de estudios relativos a fletes marítimos.

b) Recomendar que en la determinación de las tarifas de fletes se considere fundamentalmente la necesidad de colocar en los mercados internacionales los productos de los países en desarrollo en condiciones competitivas.

c) Manifestar la grave preocupación de los países latinoamericanos ante el hecho de que las tarifas de fletes de las Conferencias, además de continuar aumentando, siguen manteniendo carácter discriminatorio y restrictivo en relación con los países en desarrollo.

d) Condenar la práctica generalizada de las tarifas de fletes especiales aplicadas en el transporte de los productos no tradicionales de los países en desarrollo.

e) Recomendar la aplicación de fletes promocionales tendientes a facilitar la exportación de productos manufacturados de los países en desarrollo, elaborados con sus materias primas; tales fletes podrían fijarse a niveles que cubran solamente los costos marginales y adicionales involucrados en dichos transportes.

f) Encarecer a la Secretaría de la UNCTAD que termine a la brevedad posible los estudios sobre fijación de rutas."

"3. Prácticas de las Conferencias marítimas

a) Adoptar medidas concretas en la II UNCTAD en el sentido de eliminar las prácticas de las Conferencias marítimas contrarias a los países en desarrollo, tales como:

i) El carácter "cerrado" de muchas Conferencias;

ii) La falta de una representación efectiva de las Conferencias en varios puertos importantes de los países en desarrollo;

iii) La falta de publicidad o la publicidad inadecuada de las tarifas y otras condiciones de transporte.

b) Al respecto, recomendar la adopción por la II UNCTAD de los siguientes principios:

i) El reconocimiento del pleno derecho de los países en desarrollo a participar en toda Conferencia de fletes que tenga relación con su tráfico marítimo;

ii) El reconocimiento del derecho de los armadores de los países en desarrollo a participar en las Conferencias de fletes en igualdad de derechos con los armadores de los países desarrollados;

iii) La Conferencia de fletes que opera en el tráfico de exportación de un país en desarrollo, debe tener representación en ese mismo país;

iv) El derecho de los países en desarrollo a tener conocimiento pleno tanto de la estructuración cuanto de la fijación de las tarifas de fletes y demás condiciones de transporte aplicadas a los productos de su comercio y, asimismo, tener conocimiento con anticipación suficiente de cualquier modificación en dichas tarifas y condiciones."²

En este documento, se explica mejor la tesis de los países latinoamericanos con respecto al transporte marítimo al señalar que las tarifas

² Centro de Estudios Monetarios Latinoamericanos (CEMLA), volumen XIII, número 10 - Octubre 1967. *Carta del Tequendama*, pág. 558.

de fletes continúan subiendo, que tienen carácter discriminatorio y restrictivo y que desalientan las exportaciones no tradicionales de los países en desarrollo.

El diagnóstico anterior ha sustentado la actual política de transporte marítimo de los países que consiste, en esencia, en promover la creación de flotas mercantes regionales para contrarrestar los presuntos efectos negativos de las flotas extrarregionales, lograr una intervención en esos servicios con el fin de corregir las prácticas discriminatorias y restrictivas, y adaptarlas a las necesidades de los países de la región.

Pese a la firmeza con que se formuló esa política, los estudios detallados en que se basa son escasos y parciales. Sólo existen estudios de carácter general y referidos más bien a la calidad de los fletes marítimos y análisis restringidos sobre un pequeño número de productos o de tráficos. En consecuencia, varias hipótesis importantes sobre el tema no han podido comprobarse o rechazarse en forma definitiva, por falta de estudios cuantitativos adecuados. La necesidad de un estudio sobre la materia ha sido, sin embargo, tema de preocupación del Comité Interamericano de la Alianza para el Progreso (CIAP) desde hace algún tiempo, y ya a comienzos de 1966 el Comité señalaba "la importancia de efectuar un estudio sobre tarifas de fletes y seguros de transportes marítimos, ya que se están produciendo serios problemas en la medida en que las mejoras de precios de los artículos de exportación quedan anuladas por el alto costo de los transportes, puesto que muchos países latinoamericanos no pueden desarrollar un sistema propio de transporte".³ En virtud de ese mandato, el Programa Conjunto CEPAL/OEA inició la presente investigación en 1967 y en junio de ese año, presentó un informe preliminar a la quinta reunión del Consejo Interamericano Económico y Social (CIES) en Viña del Mar, Chile, indicando los progresos alcanzados hasta esa fecha.⁴ En esa reunión se acordó "proseguir los estudios iniciados por el Programa de Transporte CEPAL/OEA sobre nivel y estructura de los fletes marítimos, adecuándolos a los principios, normas y objetivos contenidos en la Declaración de Política de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre de la

³ Informe final de la octava reunión del Comité Interamericano de la Alianza para el Progreso, 21 al 23 de mayo de 1966, Washington, D. C., punto d. "Estudio de tarifas de fletes y seguros de transportes marítimos de productos básicos (Punto F-16, Doc. CIES/966, Rev. 2). (OEA/Ser.H/XIV y CIAP/24) (español).

⁴ "Influencia de los fletes marítimos en el comercio exterior de América Latina", resultados preliminares, (OEA/Ser.H/X.11 CIES/1144) (español), 23 de mayo de 1967.

ALALC (Resolución 120-V) y en el Convenio de Transporte por Agua⁵. El propósito de este estudio es, entonces, intentar un análisis general y profundo del nivel y la estructura de los fletes que rigen actualmente en el comercio exterior de América Latina, con el fin de proporcionar las bases adecuadas para formular políticas en esta materia. En forma más precisa, los objetivos del estudio son, en primer lugar, determinar los factores que han influido en el actual nivel y estructura de los fletes que se aplican en el comercio exterior de América Latina y, en segundo lugar, estimar los efectos de los fletes marítimos sobre el comercio exterior de la región. Dentro de este segundo punto, se pretende evaluar la adecuación de esa estructura de fletes a las necesidades de las economías latinoamericanas.

El énfasis del estudio está en la cuantificación. No se pretende ofrecer planteamientos generales sobre los diversos temas, sino recolectar cuanta información sea posible sobre ellos a fin de medir con la mayor precisión algunos aspectos del funcionamiento del transporte marítimo. Por lo complejo de esta actividad, dada la infinidad de combinaciones y tipos de servicios y la diversidad enorme de productos que se transportan, es necesario contar con un esquema conceptual que permita abordar racionalmente los dos objetivos mencionados. Por ser éste el primer estudio general sobre fletes marítimos que se realiza en esta forma, ha sido necesario diseñar una metodología totalmente nueva. Considerando que esa metodología pueda ser de utilidad en estudios semejantes en otras regiones, se le ha dado en el texto mismo un lugar destacado para su discusión. El esquema conceptual usado en esta investigación consistió en el planteamiento de un número considerable de hipótesis de trabajo relacionadas con ambos objetivos, ordenándose el estudio de manera de comprobar o rechazar esas hipótesis. Desde luego, la trascendencia del trabajo y el grado en que traduzca la situación actual del transporte marítimo dependen de lo adecuado de esas hipótesis cuya selección implica de por sí un juicio acerca de los aspectos de la actividad naviera que tienen importancia para el estudio del nivel y la estructura de los fletes. Por esta razón, se revisaron cuidadosamente los trabajos e investigaciones existentes sobre el tema y se analizaron con personas versadas los aspectos más importantes del problema. Fruto de esas investigaciones preliminares es el conjunto de hipótesis cuya docimasia o ensayo es el ob-

jetivo de este estudio, y que se detallan en los capítulos IV y V.

La definición de los campos precisos de investigación, por medio de hipótesis, es sólo el primer paso en el diseño del estudio. El área que se supone debe abarcar el comercio exterior de América Latina, es bastante amplia y compleja y desde un principio puede concluirse que no es posible efectuar un análisis en detalle del conjunto. Por ello, se seleccionaron las rutas y productos que se incluirían en el análisis. Al seleccionar las rutas se trató de obtener una muestra representativa de las condiciones que existen en el comercio exterior latinoamericano; la selección de productos se hizo procurando incluir todos los productos que son de importancia actual para los distintos países y los que, según las informaciones disponibles, tienen mayores posibilidades de intercambio en el futuro, y en especial las manufacturas. De este modo se seleccionaron 193 rutas (definidas como tráfico entre dos países), que tienen su origen en diez países (Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, México, Perú, Uruguay y Venezuela) y destino en todos los países latinoamericanos, los Estados Unidos y el Canadá, Europa y el Japón. La selección de productos recayó en 133 de ellos.

El problema central de un estudio sobre fletes marítimos es la recopilación de informaciones, y tratándose de un número tan elevado de rutas y de productos, la masa de informaciones con que debía contarse era considerable. El problema se complicó porque, como se verá en detalle más adelante, buena parte de las tarifas establecidas y usadas por las distintas Conferencias de fletes y otros acuerdos son confidenciales, y sólo en circunstancias muy calificadas se facilitan a otras entidades para usos distintos del que fueron diseñadas. La labor en este sentido, aunque larga y delicada, fue fructífera, pues, de las 121 tarifas de fletes que se aplicaban en el comercio exterior de la región a fines de 1966 —período al que se refiere el estudio— se obtuvieron 99, que corresponden a las de mayor trascendencia. Cabe destacar la importancia de contar con este material informativo, reunido por primera vez en esta forma. Ello ha permitido ofrecer un cuadro acabado de lo que son los fletes marítimos, cuyo detalle se incluye en el anexo I de este estudio y que, conjuntamente con otras informaciones contenidas en las mismas tarifas de fletes, constituyen la base del análisis efectuado en los capítulos siguientes.

Otro aspecto que debió considerarse son los diferentes tipos de servicios de transporte marítimo que operan normalmente. En este tra-

⁵ CIES, Informe del Relator de la Comisión II, pág. 27 (OEA/Ser.H/X.11 CIES/1270 (español) Rev., 21 de junio de 1967.

bajo se analizan solamente los servicios regulares, o sea los que prestan compañías que mantienen rutas y frecuencias estables durante largos períodos.

Los demás tipos de servicios, como los *tramps*, buques fletados por tiempo, etc., están sujetos a reglas y condiciones diferentes de las que rigen el funcionamiento de las líneas regulares de transporte. Por tal motivo, se hace referencia a ellos únicamente cuando afectan a determinados aspectos de la operación de los buques de línea, vale decir, de servicio regular, que interese analizar en el curso de la investigación.

Al analizar los factores que determinan el nivel y la estructura de los fletes, deben considerarse algunos de ellos (como el valor de los productos que se transportan, el tonelaje movilizado, los costos portuarios, la estructura de las corrientes de tráfico, la naturaleza de los servicios, etc.), que según los conocimientos existentes se supone que ejercen alguna influencia significativa, y sobre los cuales se formulan varias hipótesis en el capítulo IV. La inclusión de esos factores supuso varias investigaciones paralelas al estudio de los fletes mismos y, por consiguiente, el trabajo contiene también algunos estudios bastante complejos sobre esos factores.

De otro lado, al agregar estos factores a la gran masa de información sobre fletes ya existente, fue necesario formular un modelo de regresión múltiple que permitiese tratar simultáneamente varias de las hipótesis planteadas, y elaborar el material estadístico por medio de computadoras; de otra manera la investigación no habría sido factible. Este modelo y su alcance se describen en el capítulo IV.

Para evaluar en debida forma el alcance de esta investigación, hay que apreciar que se trata de la primera de esta naturaleza y que, por lo tanto, es de carácter esencialmente exploratorio. Se basa en el esquema teórico existente sobre fletes marítimos, que podía o no adecuarse a los servicios de los países latinoamericanos. Sus resultados pueden resumirse como sigue: se llegó a algunas conclusiones que, a juzgar por la evaluación efectuada y por la amplitud del campo que abarca, tienen suficiente solidez; además han permitido rectificar la formulación de algunas hipótesis, a fin de que su docimasia tenga una interpretación más lógica. Finalmente, del estudio mismo se desprenden varias hipótesis nuevas cuyo análisis debería ser objeto de investigación posterior.

El estudio consta de cinco capítulos, incluyéndose en este capítulo introductorio el resumen de las principales conclusiones. En el capítulo II se presentan algunas características generales del transporte marítimo de comercio

exterior de los países latinoamericanos, como el tonelaje transportado de carga general y las principales corrientes de tráfico, tanto intrarregionales como extrarregionales. Se efectúa también un breve análisis de la cantidad y calidad de los servicios regulares de transporte marítimo. En el capítulo III se analizan las características generales de las Conferencias de fletes y otros acuerdos similares, y de las tarifas de fletes que se aplican en los tráficos que se estudian.⁶ En el capítulo IV se presentan los resultados de la investigación hecha para identificar los factores que determinan el nivel y la estructura de los fletes marítimos, tema central de la investigación y, finalmente, en el capítulo V se discuten algunos efectos principales de ese nivel y estructura sobre el comercio exterior de la región.

El estudio se divide en dos partes claramente diferenciadas. Una, que corresponde a los anexos, en la que se ha recopilado la mayor parte de las informaciones disponibles sobre los fletes que se aplican en el comercio de exportación de los principales países latinoamericanos, además de otros antecedentes sobre diversos aspectos de la operación del sector. Esta recopilación tiene especial importancia por ser la primera vez que se lleva a cabo en forma completa. En la otra parte, que corresponde al texto del estudio propiamente tal, se ha elaborado esta información en determinada forma, para cumplir con los objetivos del estudio. Desde luego, las informaciones contenidas en los anexos pueden servir de base para muchos otros estudios, dependiendo de las finalidades que se persigan.

La naturaleza de las hipótesis usadas como base del análisis cuantitativo permite dos simplificaciones importantes en el método de investigación aplicado. La primera es la posibilidad de analizar por separado la estructura y el nivel de los fletes. El análisis de la estructura puede referirse a las causas de la diferencia de fletes entre los distintos productos en una misma ruta, y el análisis del nivel, a las causas de la diferencia de fletes de un mismo producto en varias rutas. La segunda simplificación consiste en la posibilidad de comprobar o rechazar simultáneamente varias hipótesis de cada uno de estos dos grupos mediante el uso de modelos matemáticos, procedimiento que se siguió en la investigación.

El modelo usado para analizar la estructura de los fletes dio resultados altamente satisfacto-

⁶ Por *tarifa de fletes* se entiende el documento que contiene el conjunto de fletes para productos específicos o por categoría y las condiciones del transporte que se aplican en un cierto tráfico, y que es emitida por una Conferencia de fletes o acuerdo similar.

rios. Como posibles determinantes de esa estructura se consideraron el valor por tonelada de los productos, el costo de manipuleo de las mercaderías (carga y descarga en los puertos), las posibilidades de daño y deterioro de los productos durante el viaje, la proporción del total que representa el tonelaje transportado de cada producto en una ruta, y los factores de estiba de cada producto.⁷ Todos ellos explican en gran parte las variaciones en los fletes por tonelada de los distintos productos en casi todas las rutas que se analizaron en detalle mediante la aplicación del modelo.

Sin embargo, los resultados indicaron que en muchos casos no es necesario aplicar un modelo que utilice todos esos factores explicativos, ya que basta con usar dos de ellos para obtener resultados igualmente satisfactorios. Estos dos factores son el valor del producto y el factor de estiba. El primero refleja las condiciones de la demanda y el otro representa indirectamente los costos, y ambos proporcionan una explicación adecuada de la estructura de los fletes. En algunos casos, bastó usar el valor del producto para lograr resultados satisfactorios.

De lo anterior se deduciría que, tanto el resto de los factores incluidos en el modelo, como otros que pueden no haberse considerado, no tendrían una importancia realmente significativa. Se encuentran en esta situación el costo de manipuleo, las posibilidades de daño y robo de las mercaderías y el tonelaje transportado. En cierta medida, la escasa importancia de estos factores puede deberse a problemas netamente estadísticos en la investigación misma; pero se estima que éstos no cambian sustancialmente los resultados, que indican que las compañías navieras no tienen muy en cuenta estos factores al determinar la estructura de los fletes, o los consideran a través de otros factores.

Las conclusiones derivadas del modelo usado para analizar el nivel de los fletes son menos claras que las anteriores. Los factores determinantes de ese nivel incluidos en el modelo fueron, el número de líneas regulares que sirven una ruta, la proporción de buques con más de diez años de edad que operan en cada ruta, los desequilibrios en las corrientes de tráfico, la distancia, los costos en puerto, y el tonelaje transportado de cada producto en una ruta. Este conjunto de factores no bastó, en muchos casos, para explicar las diferencias de flete por tonelada para un mismo producto en las diversas rutas, indicando que debe haber otros factores

importantes. Sin embargo, con respecto a muchos productos dichos factores proporcionaron una explicación razonable de parte importante de esas diferencias.

Tres de esos factores —el número de líneas regulares que sirven una ruta, la distancia y los costos portuarios— aparecen regularmente como significativos para la mayoría de los productos a los cuales se aplicó el modelo e incluso para muchos de éstos proporcionaron una explicación satisfactoria de su nivel de fletes. El primer factor es representativo de las condiciones de competencia y los dos restantes, de las condiciones de costos. La significación del número de líneas, en el sentido de que cuanto mayor sea éste menor será el nivel de los fletes, es un resultado importante, pues indica que existen algunas condiciones de competencia en la actividad del transporte marítimo que las Conferencias de fletes y otros acuerdos similares parecían haber dejado fuera.

Un aspecto especial de los resultados de la investigación sobre el nivel de los fletes es la disparidad que muestran los distintos productos en cuanto a los factores que determinarían el nivel de sus fletes, frente al resultado claramente homogéneo obtenido para la estructura de los mismos. Esto es explicable, ya que al analizar los factores que determinan la diferencia de flete por tonelada de distintos productos en una misma ruta, se están analizando las actuaciones de un solo centro de decisión —normalmente una Conferencia de fletes— que fija esa estructura. Por el contrario, al analizar el nivel de los fletes —fletes para un mismo producto en distintas rutas—, se estudian simultáneamente las actuaciones de varios centros de decisión. La falta de homogeneidad de los resultados debe interpretarse como que, en las diversas ramas de la actividad naviera, los factores analizados no se ponderan en la misma forma, lo que indica que se trata de una actividad cuyas condiciones de operación varían en cada rama. En qué medida esto es razonable, es difícil de establecer y requiere estudios específicos profundos.

También en este caso se observó que algunos factores consultados en la investigación —edad de los buques que sirven una ruta, desequilibrios en las corrientes de tráfico y tonelaje transportado de cada producto en una ruta— no aparecieron como significativos, y que por lo tanto era probable que las compañías navieras no los consideraran directamente para determinar el nivel de los fletes. Las razones para ello son varias, y se discuten en detalle en el capítulo IV.

El hecho de mayor transcendencia que se desprende de las conclusiones respecto a los

⁷ Se define como *factor de estiba* la cantidad de pies cúbicos que se calcula que ocupa en la bodega de los buques una tonelada de un producto determinado.

factores que determinan el nivel y la estructura de los fletes marítimos es la relativa sencillez de esas conclusiones. Normalmente este problema se ha considerado de extraordinaria complejidad, al suponer que los factores que pueden influir en determinadas circunstancias para fijar un flete son tantos, que no es posible generalizar nada al respecto. Las conclusiones de la presente investigación prueban lo contrario, al establecer que, si bien es cierto que puede haber muchos factores que influyen, tanto en la estructura como en el nivel de los fletes, basta un número reducido de ellos para encontrar una explicación razonable. Esto permite plantear esquemas simples, que pueden servir de base para formular políticas en materia de fletes marítimos, que sean sencillas y tengan posibilidades de producir efectos importantes sobre los fletes.

Los resultados de la investigación permiten también agregar antecedentes importantes al estudio de los efectos de los fletes sobre las corrientes de comercio exterior de América Latina. En este sentido se comprobó, por ejemplo, que si bien las exportaciones de manufacturas y de productos con un alto grado de elaboración soportan fletes con valores absolutos más altos, la proporción del valor del producto que éstos representan es inferior que en otros productos con menor grado de elaboración. Esto parecería indicar que es improbable que el flete propiamente tal (sin considerar los demás rubros que forman el costo total de transporte), frene de manera importante las posibilidades de exportación.

También fue posible establecer un número de indicadores que comprueban un determinado grado de poder monopólico de las Conferencias. Ello significa que el nivel de los fletes es, en general, superior al que existiría si hubiera mayor competencia. Por la naturaleza y alcance de esta investigación no fue posible establecer claramente el grado de poder monopólico contenido en esos acuerdos, ya que para ello se requerirían estudios de costos detallados. Sin embargo, se encontraron indicaciones de que a veces ese grado varía mucho entre los diversos servicios que cubren el comercio exterior de la región, pudiendo en algunos casos ser relativamente bajo.

Otro efecto de los fletes marítimos sobre la economía regional se deriva de los sistemas de fijación de esos fletes. En ellos figuran como zonas de origen o de destino regiones amplias que incluyen varios puertos e incluso varios países, de modo que en muchos casos se disminuyen notablemente los incentivos que tienen los puertos individuales para mejorar su eficiencia, ya que las posibles mejoras se diluyen entre

todos los puertos para los cuales rigen fletes iguales. El sistema existente, de recargos especiales a algunos puertos, no parece resolver este problema salvo cuando se implantan por ineficiencia o costo excesivo.

El detalle de la mayoría de las tarifas de fletes que se aplican en el comercio exterior de la región, con que se contó, permitió también analizar algunas características generales de las Conferencias y otros acuerdos de fletes, y de las tarifas mismas.

Pudo comprobarse así que, con excepción de algunas tarifas relativas al comercio intrarregional, gran parte de ellas se fijan fuera de la región, lo que indicaría que el control de los acuerdos de fletes se encuentra fuera de la región misma. Prueba de ello es que la participación de las líneas regionales en las Conferencias y otros acuerdos es minoritaria, salvo en algunos acuerdos relacionados con el comercio intrarregional en que es mayoritaria. Esto es comprensible en parte, pues de las 118 líneas de servicio regular que sirven a América Latina, sólo 17 son de bandera regional.

Sobre las características generales del conjunto de fletes que forman una tarifa, las Conferencias han logrado uniformidad en algunos aspectos importantes como la unidad monetaria en que se expresan (el dólar norteamericano) y el sistema que se utiliza, en que los fletes suelen indicarse por producto, y no por clases o categorías. La amplitud de las tarifas varía mucho dependiendo del tipo de producto: existen fletes específicos para casi todas las materias primas en todas las rutas, y en cierta medida sucede lo mismo con los productos semimanufacturados; sin embargo, para las manufacturas la proporción de fletes específicos disminuye notablemente. Para las manufacturas simples, la proporción de productos en las diversas rutas que requieren la aplicación del flete para carga no especificada es del 28.5 por ciento, y para las manufacturas complejas alcanza al 45.8 por ciento.

En otros aspectos no hay homogeneidad entre las distintas tarifas. Para muchos productos el flete se expresa en algunas rutas por peso, en otras por volumen, o se deja al transportador la opción de cobrar por peso o volumen, dependiendo de cuál le signifique mayor ingreso. Además, en los recargos aplicados a los bultos cuyo peso o largo se considera fuera de lo normal, existen más de 30 sistemas distintos en las 98 tarifas de fletes que se analizaron en detalle. Asimismo, los sistemas de medida usados son varios y suelen mezclarse el sistema métrico decimal con los usados en los Estados Unidos y algunos países de Europa. Estas dis-

paridades no tienen razón aparente y podrían lograrse avances importantes si se intentara una simplificación al respecto.

Las Conferencias, en 1966, no habían tampoco considerado en sus tarifas el transporte en *containers*. Sólo algunas de ellas, relacionadas con el tráfico entre los Estados Unidos y el Canadá, contenían disposiciones al respecto, y éstas, en su mayoría, implicaban que el transporte en *containers* resultaba más caro.

En general, son bastante claras las relaciones que existen entre las conclusiones del estudio y los planteamientos hechos por los países latinoamericanos en la Carta del Tequendama. Muchos de esos planteamientos no se analizaron en detalle, por requerir estudios adicionales, pero parece conveniente destacar algunos puntos relacionados con las afirmaciones contenidas en la mencionada Carta.

En primer lugar, las conclusiones confirman, en cierta medida, que los fletes para las exportaciones no tradicionales son más elevados de lo que sería necesario en una estructura de fletes racional, sobre todo por el sistema de fletes para carga no especificada que se aplica a menudo a los productos que no se transportan habitualmente. Éstos, como se indicó, suelen ser más altos que el promedio de los fletes. En este sentido, los sistemas de negociación entre los exportadores y las compañías navieras adquieren especial importancia, ya que de ellos depende que se realice una exportación prevista si fijan un flete razonable. El probable efecto negativo de la estructura tarifaria actual sobre las exportaciones no tradicionales podría evitarse mediante un mecanismo adecuado que permitiera establecer un flete específico para cada producto que se encontrase en esa situación, antes y no después de que se comenzara a exportar en cantidades realmente significativas.

En segundo lugar, por no haberse analizado en detalle el nivel y la estructura de los fletes de importación, es imposible juzgar si las Conferencias contienen una discriminación eventual en contra de los productos latinoamericanos, aparte la indicada en el párrafo anterior. Por de pronto, la posible discriminación que supone el uso de los fletes para carga no especificada es aplicable también a los productos de importación de América Latina. La diferencia fundamental debe buscarse en las discrepancias de los mecanismos de negociación de ambas partes; en la medida que los exportadores de los países desarrollados logren obtener fletes específicos para sus productos no tradicionales, y que los exportadores de los países latinoamericanos no estén en condiciones de conseguirlos, puede pensarse que existe un cierto grado de discrimina-

ción en contra de estos últimos. En general, un análisis detallado de los efectos de los fletes marítimos sobre el comercio de exportación de los países latinoamericanos requiere distinguir claramente entre la situación en que se encuentran las llamadas exportaciones tradicionales, que normalmente se realizan en grandes cantidades, y las exportaciones no tradicionales. Con respecto a las primeras, puede decirse que el proceso de negociación de los fletes se ha prolongado mucho, pese a que los exportadores eran entidades comerciales importantes, por lo que puede suponerse que los efectos negativos de los fletes derivados de un proceso de negociación defectuoso ya han desaparecido. En el caso de las exportaciones no tradicionales, este proceso no ha terminado, e incluso en muchos casos ni siquiera ha comenzado.

Un aspecto que no está dentro del alcance de esta investigación, pero que debe considerarse en un programa amplio de estudios relativos al transporte marítimo que sirve a los países latinoamericanos, es la estimación de las consecuencias que tienen sobre los niveles de los fletes, los excesos de capacidad ofrecidos por los transportadores, y la mala organización de los servicios, por ejemplo, el exceso de puertos de escala. Los mayores costos que implican esas situaciones, y sus efectos sobre los fletes, pueden ser mucho más significativos que las eventuales distorsiones en la estructura de éstos.

De los resultados de la investigación se desprendieron varias hipótesis nuevas, muchas de ellas referidas a aspectos concretos del transporte marítimo y que apuntan a la necesidad de efectuar estudios adicionales para obtener un conocimiento más acabado acerca de las condiciones de operación de esta actividad. Estas hipótesis nuevas son numerosas y se encuentran distribuidas a través de todo el texto. Algunas de ellas, sin embargo, son de especial importancia para la elaboración de futuros programas de trabajo cuyos resultados pueden servir directamente de base para formular políticas. Estas hipótesis se refieren a los siguientes aspectos del transporte marítimo:

a) El conocimiento que se tiene de muchos factores determinantes del nivel y la estructura de los fletes es muy impreciso lo que, además de dificultar el análisis de los fletes, implica desconocimiento de algunos aspectos significativos de la actividad naviera. Entre éstos, se destacan especialmente los relacionados con los gastos en que incurren los buques en los puertos, sobre los cuales se contó sólo con informaciones generales para los puertos considerados en el estudio. A juzgar por los resultados peculiares que arrojó el uso de los costos portuarios como

variable explicativa del nivel de los fletes, parece necesario analizarlos con mayor detalle a fin de obtener un conocimiento más preciso del nivel y la estructura de estos costos.

Otras variables que se utilizaron como explicativas del nivel y la estructura de los fletes fue la composición de las corrientes de tráfico, y los desequilibrios que se registran en los movimientos en ambos sentidos que se producen en secciones geográficas determinadas. Esos desequilibrios, al considerarlos globalmente, es decir, para todos los productos que componen la carga general, no influyeron de manera importante en el nivel de los fletes, sin que se haya podido establecer las causas de ello. Una investigación más a fondo de esos movimientos, así como de la importancia que determinados productos pueden tener para el total, contribuiría a aclarar los resultados obtenidos.

Desde luego, la importancia de esos y algunos otros factores podía preverse antes de iniciarse el estudio, y los resultados sólo la confirman. Las investigaciones adicionales que se indican más arriba ya se habían incluido en el programa de estudios económicos básicos en el campo del transporte marítimo elaborado por el Programa Conjunto CEPAL/OEA.

b) Los resultados de los modelos aplicados indicaron que los factores que explican la diferencia de fletes varían entre las rutas, de la misma manera que varían según el producto los factores que determinan el nivel de los fletes para un mismo producto en distintas rutas. En algunos casos se encontraron explicaciones adecuadas para esas diferencias, pero en la mayor parte de ellos sólo se pudieron formular algunas hipótesis. La aclaración definitiva de estos resultados requiere estudios acabados sobre las condiciones del transporte marítimo en esas rutas, o con relación a esos productos. Estas investigaciones deberían tomar la forma de monografías referidas a cada ruta o producto.

c) Muchas de las incógnitas que quedaron sin resolver en el trabajo derivan de un conocimiento deficiente de las condiciones en que operan las Conferencias de fletes, sus motivaciones centrales, estructura interna de poder, descentralización regional en la toma de decisiones, competencia interna entre las líneas participantes, etc. De la misma manera, aunque pudo establecerse que las Conferencias ejercen poder monopólico, no fue posible determinar en qué grado. Un estudio profundo de estos aspectos permitiría disipar gran parte de las dudas que existen al respecto.

d) Como se indicó, la investigación abarcó sólo los servicios regulares de transporte marítimo, sin considerar explícitamente los que no tienen las características básicas de éstos. Sin embargo, como los servicios no regulares tienen importancia en algunas rutas y para algunos productos, sería conveniente investigar con algún detalle las condiciones en que operan esos servicios para poder llegar a obtener una visión general más cabal de los servicios marítimos regionales.

e) Otro punto que debe estudiarse con más detalle para aclarar algunos aspectos de la operación del transporte marítimo es la calidad de los servicios mismos, considerada tanto en forma global como en relación con rutas y servicios específicos. Por calidad de los servicios se entiende la oferta de éstos, definida en términos precisos de frecuencia, tonelaje y tipos de buques, instalaciones de carga, naturaleza y calidad de los servicios complementarios del transporte mismo, etc.

f) El estudio del nivel y la estructura de los fletes, planteado en términos generales, requiere profundizar en algunos aspectos específicos como, por ejemplo, la significación económica del complicado sistema actual de recargos para bultos de peso y largo excesivos. También podría realizarse una vasta labor de simplificación y estandarización de las tarifas de fletes en aspectos tales como sistema de medidas que usan, tipos de rebajas que conceden, fletes para el transporte en *containers*, recargos para puertos secundarios, etc.

g) Un aspecto de la influencia que ejercen los fletes sobre el comercio exterior de la región que sólo se consideró indirectamente en la investigación, fue el nivel y la estructura de los fletes para los productos de importación. A este respecto, los dos problemas principales que no se analizaron en forma sistemática fueron: si los factores que determinan el nivel y la estructura de los fletes de importación son los mismos que en el caso de los fletes de exportación, y si el nivel de los fletes para un mismo producto es igual en el comercio de importación y en el de exportación. Sin embargo, el análisis cuidadoso de estos dos problemas presenta dificultades metodológicas importantes y requiere un cúmulo de informaciones con las que no se contaba para realizar este estudio. Ello no significa, desde luego, que el tema no sea de trascendencia y que no deba ser abordado cuanto antes, una vez que se disponga de los elementos indispensables.

Capítulo II

ASPECTOS GENERALES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAÍSES LATINOAMERICANOS

1. El movimiento de mercancías

El transporte marítimo es indudablemente el de mayor significación en el comercio exterior de América Latina. En 1965 —último año para el que se dispuso de estadísticas completas— el comercio internacional de los diez países que forman la ALALC alcanzó a 318.3 millones de toneladas, de las cuales 308.1, que representaban 97 por ciento del total, se transportaron por vías marítima y fluvial. (Véase el cuadro 1.) Esta proporción aparece aumentada por las cifras de Venezuela, que incluyen el gran volumen de sus exportaciones de petróleo que se transportan siempre por vía marítima, y que en 1965 alcanzaron a 191.3 millones de toneladas. Sin considerar a Venezuela, la proporción del comercio exterior de la región movilizaba por vías marítima y fluvial fue de 92 por ciento.

La situación general descrita varía entre los distintos países. Para Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela, el porcentaje del comercio exterior transportado por vía marítima fluctúa entre 98 y 100 por ciento.

El Paraguay y el Uruguay forman un grupo especial, con un porcentaje levemente inferior, lo que se explica por el mayor intercambio por vía terrestre que tienen con sus países limítrofes, situación que en los últimos años ha comenzado a adquirir importancia, sobre todo en el caso del Uruguay. Por último, el porcentaje para México, de 56 por ciento, es mucho más bajo que para el resto de los países, debido al gran intercambio que tiene con los Estados Unidos, que se realiza principalmente por vía terrestre.

Los porcentajes anteriores podrían todavía afinarse subdividiendo el total del volumen transportado por tipos de mercaderías. Una división entre cargas a granel (incluidos los combustibles líquidos) y la llamada carga general mostraría, de acuerdo con las informaciones disponibles, que el porcentaje del intercambio de carga general realizado por vía marítima es inferior al indicado para cada uno de los países en el cuadro 1. Ello es así ya que en la mayor parte de los casos, el grueso de su intercambio por vía terrestre consiste en carga general, y lo mismo sucede con la pequeña pro-

Cuadro 1

AMÉRICA DEL SUR Y MÉXICO: TRÁFICO MARÍTIMO Y FLUVIAL DE COMERCIO EXTERIOR
(Millones de toneladas)

País	1963			1964			1965		
	Total comercio exterior	Por vía marítima y fluvial	Porcentaje	Total comercio exterior	Por vía marítima y fluvial	Porcentaje	Total comercio exterior	Por vía marítima y fluvial	Porcentaje
Argentina	16.6	16.1	96	21.9	21.7	99	26.7	26.3	98
Brasil	31.8	31.5	99	32.8	32.4	99	36.3	35.8	99
Colombia	6.9	6.8	98	7.5	7.4	99	8.7	8.6	99
Chile	12.5	12.3	98	14.5	14.4	99	16.1	16.0	99
Ecuador	1.8	1.8	99	1.7	1.7	99	2.0	2.0	99
México	16.2	7.7	48	18.0	10.0	56	20.0	11.2	56
Paraguay	0.6	0.6	94	0.7	0.7	94	0.8	0.8	94
Perú	11.2	11.2	99	11.9	11.9	99	13.7	13.6	99
Uruguay	1.4	1.4	97	2.6	2.5	96	2.7	2.5	94
Venezuela	175.2	175.2	100	187.2	187.2	100	191.3	191.3	100
Total	274.2	264.6	96	298.8	289.9	97	318.3	308.1	97

FUENTE: Anuarios de Comercio Exterior de los respectivos países.

AMÉRICA LATINA: VOLUMEN TOTAL DEL INTERCAMBIO ENTRE PAÍSES DE LA REGIÓN Y
(En millones de dólares)

Destino Origen	Tipo de carga	Argen- tina	Boli- via	Bra- sil	Colom- bia	Chi- le	Ecu- dor	Méxi- co	Para- guay	Perú	Uru- guay	Vene- zuela	Sub- total
Argentina	Carga a granel	—	18 917	1 365 239	30 000	98 033	—	1 559	78 331	370 797	65 886	15 827	2 044 581
	Combust. líquidos	—	—	—	—	—	—	—	62 496	44 524	23 078	—	130 099
	Carga general	—	28 854	116 899	18 003	101 123	1 526	8 650	25 767	43 998	33 833	26 866	405 511
Bolivia	Carga a granel	—	—	16 566	—	9 500	—	—	—	530	—	—	26 596
	Combust. líquidos	59 469	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59 469
	Carga general	11 727	—	3 942	—	3 853	4	—	—	918	—	5	20 444
Brasil	Carga a granel	887 899	—	—	—	51 764	—	—	—	—	25 938	—	965 622
	Carga general	1 101 446	5 446	—	6 326	27 422	89	12 640	3 917	86 951	75 740	6 579	1 326 556
Colombia	Carga a granel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Combust. líquidos	—	—	17 304	—	—	—	—	—	—	—	—	17 304
	Carga general	20 293	—	5 779	—	561	8 342	8 531	—	165 276	445	53 572	262 799
Chile	Carga a granel	314 900	920	39 283	—	—	—	—	—	—	—	—	355 103
	Combust. líquidos	26 688	—	4 104	—	—	—	—	—	—	—	—	30 792
	Carga general	91 313	4 098	69 153	7 023	—	8 412	30 342	171	34 410	7 649	3 318	255 888
Ecuador (1964)	Carga a granel	—	—	—	—	501	—	—	—	—	—	—	501
	Combust. líquidos	16 511	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 511
	Carga general	711	16	29	13 612	29 965	—	3	1	13 449	22	34	57 843
México	Carga a granel	—	—	12 998	19 048	22 487	—	—	—	—	—	—	54 533
	Combust. líquidos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Carga general	15 641	528	22 125	9 779	28 531	2 843	—	82	6 102	2 055	18 112	105 799
Paraguay	Carga general	298 633	300	1 792	2	1 119	101	3	—	317	18 663	—	320 938
Perú	Carga a granel	22 442	—	452	—	68 131	915	—	—	—	—	—	91 944
	Combust. líquidos	80 243	—	94 147	707	67 008	—	—	—	—	1 918	—	244 021
	Carga general	35 628	2 703	13 411	22 693	22 456	4 261	36 783	33	—	3 121	22 953	164 044
Uruguay	Carga a granel	4 800	—	66 073	—	—	—	—	—	—	—	—	70 873
	Carga general	8 423	1 109	37 194	4 031	5 186	53	146	525	2 578	—	26	59 277
Venezuela ^a	Carga a granel	—	—	20 761	—	—	—	—	—	—	—	—	20 761
	Combust. líquidos	1 111 468	—	4 304 580	10 904	1 048 065	385 814	—	11 889	397 024	886 999	—	8 156 744
	Carga general	93 293	5	18 269	6 291	11 150	107	376	—	54 560	—	—	184 051
Subtotal ALALC		4 201 528	62 896	6 230 100	148 419	1 596 857	412 467	99 033	183 212	1 221 434	1 145 367	147 292	15 448 605
	Carga a granel	1 230 041	19 837	1 521 372	49 048	250 416	915	1 559	78 331	371 327	91 844	15 827	3 630 511
	Combust. líquidos	1 294 379	—	4 455 863	11 611	1 115 073	385 814	—	74 385	441 548	911 995	—	8 654 941
	Carga general	1 677 108	43 059	288 593	87 760	231 368	25 738	97 474	30 496	408 559	141 528	131 465	3 163 144
Costa Rica	Carga a granel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Carga general	—	1	—	1 347	1	17	973	—	6 371	—	5	8 713
El Salvador	Carga a granel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Combust. líquidos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Carga general	—	—	1	—	2	14	3	—	3	—	8	31
Guatemala	Carga a granel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Combust. líquidos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Carga general	1	—	—	—	—	1	52	—	16	—	32	102
Honduras	Carga a granel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Carga general	—	—	—	15	—	—	1 561	—	407	—	810	2 797
Nicaragua	Carga a granel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Carga general	—	—	—	860	—	16	7	—	—	—	—	883
Panamá	Carga a granel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Combust. líquidos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Carga general	—	—	—	2 500	—	14	—	—	773	—	301	3 588
Trinidad y Tabago	Carga a granel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Combust. líquidos	—	—	35 728	490	83 875	—	—	—	—	—	28	120 121
	Carga general	80 283	—	119 986	2	5 395	—	3	—	470	—	305	206 444
Total		4 281 812	62 897	6 385 815	153 633	1 686 130	412 529	101 632	183 212	1 229 474	1 145 367	148 781	15 791 282
	Carga a granel	1 230 041	19 837	1 521 372	49 048	250 416	915	1 559	78 331	371 327	91 844	15 827	3 630 511
	Combust. líquidos	1 294 379	—	4 455 863	12 101	1 198 948	385 814	—	74 385	441 548	911 995	—	8 775 061
	Carga general	1 757 392	43 060	408 580	92 484	236 765	25 800	100 073	30 496	416 599	141 528	132 926	3 385 700

FUENTE: Anuarios de Comercio Exterior y boletines estadísticos de los países respectivos.

^a Puede haber discrepancias en las cifras debido a que el Anuario de Comercio Exterior es casi ilegible.

^b Alemania occidental, Bélgica, Checoslovaquia, Dinamarca, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Irlanda, Islandia, Noruega, Polonia, Suecia.

^c Austria, España, Grecia, Italia, Portugal y Yugoslavia.

EXPORTACIONES A LOS ESTADOS UNIDOS Y EL CANADÁ, EUROPA Y EL JAPÓN, 1965
(en toneladas)

Costa Rica	El Salvador	Guatemala	Haití	Honduras	Nicaragua	Panamá	Rep. Dominicana	Trinidad y Tabago	Total América Latina	Reino Unido y norte de Europa b	Mediterráneo c	Japón	Estados Unidos y Canadá	Total general
—	—	—	—	—	—	—	4 199	1 143	2 049 931	3 040 984	3 168 620	293 437	77 903	8 630 875
432	291	318	2	137	559	506	7 136	3 186	130 098	—	—	—	718 096	848 194
—	—	—	—	—	—	—	—	—	418 086	1 846 509	314 154	148 038	175 647	2 902 434
—	—	—	—	—	—	—	—	—	26 596	7 509	—	8 814	56 773	99 692
—	—	—	—	—	—	—	—	—	59 469	—	—	—	—	59 469
—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 449	61 622	15	2 900	26 100	111 086
—	—	—	—	—	—	—	—	12 927	978 548	6 660 591	2 368 338	962 119	3 735 534	14 705 130
65	85	129	—	36	37	143	7	192	1 327 250	1 610 754	222 726	97 535	857 143	4 115 408
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 500	91 146	101 646
36 764	6 854	4 852	—	702	2 493	128 466	10 299	1 637 980	1 783 750	1 312 332	334 726	—	2 118 463	5 549 271
—	—	—	—	—	—	41 798	—	48	366 609	458 645	48 480	22 267	788 834	1 684 835
—	—	—	—	—	—	—	—	—	355 103	979 625	121 462	6 909 765	3 157 228	11 523 183
77	82	112	54	10	10	2 397	2	93	30 792	—	—	—	—	30 792
—	—	—	—	—	—	—	—	—	258 726	518 642	51 711	57 450	265 581	1 152 110
—	—	—	—	—	—	—	—	—	501	8 946	—	—	52 401	61 848
364	11	10	—	1	9	4 565	—	—	16 511	—	—	—	—	16 511
—	—	—	—	—	—	—	—	—	62 802	405 597	9 566	157 401	591 519	1 226 885
5 371	18 528	—	—	—	4 210	63 260	500	—	146 402	1 668 936	—	1 045 304	3 761 068	6 621 710
2 053	4 159	1 495	—	—	17 212	18 707	—	—	18 707	884	808	10 940	1 510 983	1 542 322
—	—	9 531	96	1 412	4 102	7 334	698	351	135 534	181 239	44 004	157 400	4 674 351	5 192 528
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	320 940	49 956	11 172	546	47 793	430 407
—	—	—	—	—	—	—	—	—	91 940	1 876 881	266 469	4 579 140	1 403 235	8 217 665
51	210	158	—	2	8	449	57	36	244 023	144 482	—	31 296	61	419 862
—	—	—	—	—	—	—	—	—	165 015	1 092 176	232 508	110 332	577 180	2 177 211
—	—	—	—	—	—	—	—	—	70 873	23 935	—	—	—	94 808
1	—	28	—	3	—	23	—	—	59 326	143 389	70 961	4 813	30 295	308 784
—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 761	3 767 041	773 278	126 904	12 336 768	17 024 752
96 248	416 340	442 453	16 880	4 824	224 278	1 325 995	97 400	6 787 030	17 568 191	25 697 230	3 833 199	1 376 212	64 349 940	112 824 772
14 120	19 443	12 014	—	16	8 853	—	1 260	8 272	248 029	924 161	28 931	25 853	1 984 781	3 211 755
155 546	466 003	471 100	17 032	7 143	244 559	1 592 158	121 558	8 451 258	26 974 962	52 482 066	11 901 128	16 138 966	103 388 823	210 885 945
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 371	18 528	—	—	—	4 210	63 260	4 699	14 070	3 740 655	18 034 448	6 698 167	13 935 983	24 672 056	67 081 309
96 248	416 340	443 948	16 880	4 824	224 278	1 471 673	97 400	8 425 010	19 851 541	27 154 928	4 168 733	1 418 448	68 697 543	121 291 193
53 927	31 135	27 152	152	2 319	16 071	57 225	19 459	12 178	3 382 766	7 292 690	1 034 228	784 535	10 019 224	22 513 443
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	14 384	13 371	—	5 793	21 421	11 885	—	—	75 569	48 086	7 089	1 789	37 959	37 959
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	5 565	—	7 390	485	—	—	—	13 440	—	—	—	8 125	21 565
43 858	—	59 926	—	51 784	—	1 347	—	—	156 915	—	—	—	—	156 915
6 153	—	51 579	—	26 178	11 620	1 497	38	—	97 096	93 756	3 052	59 506	76 273	329 683
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 321	129 729	—	—	30 362	8 161	284	—	—	174 959	103 516	7 621	50 540	31 171	31 171
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80 307	416 943
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	55 444	13 559	—	—	2 539	—	—	—	71 542	—	—	—	35 350	106 892
5 603	114 954	16 286	—	—	7 583	4 921	—	—	152 140	147 839	9 405	26 097	514 565	850 046
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26 701	12 460	2 789	—	6 370	—	687	—	—	49 890	81 217	13 202	203 509	40 454	40 454
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74 055	421 873
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
666	—	—	—	—	—	—	—	—	666	160 087	—	—	15 601	15 601
1 476	6 008	89	—	284	370	—	212	—	12 027	54 445	6	65 096	557 790	783 639
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 669	349 028	420 175
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	145 826	—	—	63 239	209 065
4 570	—	5 796	2 179	15 399	1 190	3 622	7 526	—	160 403	5 084 854	431 328	13 842	6 703 992	12 394 419
3 101	—	1 009	3	9 251	2 789	75	450	—	223 122	125 310	2 114	3 378	422 450	776 374
253 995	798 982	641 069	19 214	159 954	300 717	1 616 476	129 784	8 451 258	28 162 731	58 527 002	12 374 945	16 567 392	112 730 698	228 362 768
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5 371	73 972	19 124	—	7 390	7 234	63 260	4 699	14 070	3 825 637	18 180 274	6 698 167	13 935 983	24 903 955	67 544 016
145 342	416 340	509 670	19 039	72 007	225 468	1 476 642	104 926	8 425 010	20 169 525	32 399 869	4 600 061	1 497 386	75 959 325	134 626 166
103 282	308 670	112 275	155	80 557	68 015	76 574	20 159	12 178	4 167 569	7 946 859	1 076 717	1 134 023	11 867 418	26 192 586

AMÉRICA LATINA: VOLUMEN TOTAL DE LAS IMPORTACIONES DESDE
(En millones de dólares)

<i>Países de origen</i>	<i>Países de destino</i>	<i>Tipo de carga</i>	<i>Argentina</i>	<i>Bolivia</i>	<i>Brasil</i>	<i>Colombia</i>	<i>Chile</i>	<i>Ecuador</i>
Estados Unidos y Canadá		Carga a granel	720 654	—	1 741 101	—	175 875	55 377
		Combustibles líquidos	50 807	—	—	—	49 510	—
		Carga general	650 821	155 450	925 863	580 068	945 131	115 738
<i>Reino Unido y Norte de Europa</i>								
Alemania occidental		Carga a granel	35 438	—	199 352	—	—	—
		Carga general	249 061	27 456	198 778	61 251	113 047	37 280
Bélgica		Carga a granel	—	—	600	—	—	—
		Carga general	59 949	6 497	47 438	24 296	46 971	28 923
Checoslovaquia		Carga general	4 393	2 648	21 598	2 489	1 400	1 721
Dinamarca		Carga general	1 484	1 279	31 403	2 732	22 035	1 348
Finlandia		Carga general	142 745	249	29 013	42 381	5 403	1 293
Francia		Carga a granel	—	—	—	—	—	—
		Combustibles líquidos	6 041	—	—	—	—	—
		Carga general	122 085	4 570	66 644	13 093	33 525	8 250
Reino Unido		Carga a granel	13 868	—	—	—	—	—
		Combustibles líquidos	—	—	1 175	—	—	—
		Carga general	193 718	16 310	44 591	29 185	58 824	10 079
Holanda		Carga a granel	8 476	—	—	—	—	—
		Combustibles líquidos	1 458	—	8 965	—	53 220	—
		Carga general	62 394	9 292	55 609	16 807	37 556	5 548
Irlanda		Carga general	1	1	—	—	1	5
Islandia		Carga general	10	—	1 825	—	—	2
Noruega		Carga general	15 318	487	19 254	443	1 994	2 679
Polonia		Carga a granel	132 968	—	—	—	—	—
		Carga general	12 993	697	32 533	8 696	503	679
Suecia		Carga general	127 065	1 151	27 837	12 276	6 296	5 543
Suiza		Carga general	159 977	683	3 163	2 005	2 449	980
<i>Totales desde Reino Unido y norte de Europa</i>								
		Carga a granel	190 750	—	199 952	—	—	—
		Combustibles líquidos	7 499	—	10 140	—	53 220	—
		Carga general	1 007 193	71 320	579 686	215 654	330 004	104 233
<i>Mediterráneo</i>								
Austria		Carga general	21 910	207	2 756	657	4 844	1 673
España		Combustibles líquidos	80	—	—	—	—	—
		Carga general	14 186	363	17 761	10 398	9 034	759
Grecia		Carga general	1 634	—	2 226	—	11	—
Italia		Carga a granel	11 408	—	—	—	—	—
		Combustibles líquidos	14 628	—	—	—	—	—
		Carga general	140 339	1 713	31 277	4 487	9 202	3 377
Portugal		Carga general	7 576	119	6 385	142	178	23
Yugoslavia		Carga general	1 086	51	45 081	520	631	11
<i>Totales del Mediterráneo</i>								
		Carga a granel	11 408	—	—	—	—	—
		Combustibles líquidos	14 708	—	—	—	—	—
		Carga general	186 731	2 453	105 486	16 204	23 900	6 163
Japón		Carga general	254 575	28 901	104 316	55 174	23 002	6 833

FUENTE: Anuarios de comercio exterior de los respectivos países.

NOTA: No incluye cifras referentes a Guatemala, Haití, República Dominicana y Trinidad y Tabago.

^a Cifras para 1964.^b Volúmenes estimados para maquinarias en general, artículos eléctricos, tractores, automóviles y herramientas.^c No incluye bebidas ni licores.

LOS ESTADOS UNIDOS Y EL CANADÁ, EUROPA Y EL JAPÓN, 1965
(en millones de dólares)

México	Paraguay	Perú	Uruguay ^b	Venezuela	Subtotal ALALC	Costa Rica	El Salvador	Honduras	Nicaragua ^c	Panamá	Total
135 975	—	137 628	37 344	594 612	3 598 566	2 986	30 144	—	34 187	30 164	3 696 047
41 403	—	—	—	—	141 720	590	684	14 484	51 223	—	208 701
515 951	39 022	506 843	72 353	1 114 364	9 621 604	246 393	142 965	145 093	117 292	162 538	10 435 886
—	—	—	500	—	235 290	—	—	—	—	—	235 290
105 889	14 429	142 105	33 668	268 077	1 252 041	42 671	79 192	17 636	13 442	19 401	1 424 383
—	—	—	—	—	600	—	—	—	—	—	600
20 554	2 529	64 755	22 685	132 650	457 247	24 914	37 168	11 269	25 249	21 430	577 277
2 900	—	5 916	1 240	14 039	58 344	2 091	548	1 491	1 170	—	63 644
5 337	—	4 748	594	16 902	87 862	361	1 941	954	1 391	—	92 509
24 115	—	23 074	5 201	11 632	285 006	684	941	709	38	—	287 378
—	—	12 659	—	11 209	23 868	—	—	—	—	—	23 868
—	—	—	—	—	6 041	—	—	—	—	—	6 041
39 154	1 176	35 968	15 221	106 009	445 695	11 488	4 282	2 408	1 091	3 386	468 350
—	—	—	—	—	13 868	—	—	—	—	—	13 868
—	—	—	—	—	1 175	—	—	—	—	—	1 175
62 966	6 254	54 409	31 048	105 701	613 085	8 275	9 444	4 465	6 880	9 820	651 969
—	—	—	—	—	8 476	—	—	—	—	—	8 476
—	—	—	—	—	63 643	—	—	—	—	—	63 643
31 418	551	41 474	11 730	47 610	319 989	21 473	29 430	10 031	12 043	17 991	410 957
—	—	12	7	651	678	21	—	144	—	—	843
—	—	16	—	434	2 287	—	—	6	—	—	2 293
25 159	—	11 850	188	24 735	102 107	814	468	285	160	—	103 834
—	—	—	2 571	—	135 539	—	—	—	—	—	135 539
7 290	—	4	297	6 532	70 224	150	89	228	—	—	70 691
18 952	2 666	15 878	7 944	25 165	250 772	2 669	3 346	794	1 446	—	259 027
17 517	—	5 362	791	6 128	55 061	663	371	152	391	318	56 956
—	—	12 659	3 071	11 209	417 641	—	—	—	—	—	417 641
—	—	—	—	—	70 859	—	—	—	—	—	70 859
362 251	27 605	405 571	130 614	766 265	4 000 398	116 274	167 220	50 572	63 301	72 346	4 470 111
1 262	—	2 439	1 192	12 350	49 290	640	204	477	727	—	51 338
—	—	—	—	—	80	—	—	—	—	—	80
16 158	662	2 366	2 066	12 509	86 262	2 587	418	191	139	—	89 597
—	—	19	70	509	4 469	1	4	11	—	—	4 485
—	—	—	—	—	11 408	—	—	—	—	—	11 408
—	—	—	—	—	14 628	—	—	—	—	—	14 628
24 735	—	14 124	9 177	67 721	306 152	2 756	4 269	866	13 647	2 070	329 760
6 461	—	1 002	580	3 995	26 672	2 440	14	11	23	—	29 160
—	33	678	81	568	48 847	441	—	13	—	—	49 301
—	—	—	—	—	11 408	—	—	—	—	—	11 408
—	—	—	—	—	14 708	—	—	—	—	—	14 708
48 616	695	20 628	13 166	97 652	521 692	8 865	4 909	1 569	14 536	2 070	553 641
65 238	—	102 899	1 522	159 574	802 032	37 928	20 004	6 325	19 669	17 510	903 468

porción que en la actualidad se moviliza por vía aérea. A la inversa, la casi totalidad del comercio internacional de graneles y de combustibles líquidos se realiza por vía marítima.

Con respecto a la estructura misma del comercio latinoamericano, se han confeccionado los cuadros 2 y 3, que contienen las cifras del volumen total del comercio entre los países de la región, y entre éstos y los Estados Unidos y el Canadá, Europa y el Japón. Un análisis en detalle de esos cuadros lleva a una primera conclusión: que la magnitud del intercambio es muy dispar. De las 544 opciones de intercambio entre pares de países que se consideran en ambos cuadros,¹ 233 que representan 42.8 por ciento del total, no alcanzaron a las 2 500 toneladas anuales de carga general, cantidad que, desde el punto de vista de un servicio regular de transporte marítimo, es despreciable si se la considera aisladamente. En 95 de esas combinaciones de pares de países, lo que representa el 17.5 por ciento del total de ellos, no se movilizó carga alguna durante 1965. La mayor concentración de estas rutas con un movimiento inferior a las 2 500 toneladas cada una se encuentra en las que tienen origen o destino en países centroamericanos, cuyo intercambio con los países de América del Sur es muy reducido. Entre países sudamericanos propiamente tales, se encontraron sólo 46 combinaciones en que el intercambio era inferior a la cifra indicada, la mayor parte de ellas con origen o destino en el Paraguay, Bolivia y el Uruguay.

Por otra parte, el número de combinaciones de pares de países en que el intercambio intrarregional durante 1965 alcanzó a más de 50 000 toneladas es relativamente bajo, 17 en total, de las cuales sólo tres tuvieron lugar entre países centroamericanos. Los movimientos más importantes se registran, desde luego, entre la Argentina y el Brasil. Lo anterior significa que el grueso del comercio entre los países de la región es esencialmente entre las 2 500 y las 50 000 toneladas anuales de carga general, cifras que, en una primera aproximación, configuran un mercado intralatinoamericano relativamente pequeño para el transporte marítimo.

La mayor concentración de carga tiene lugar en el comercio entre los países de la región y los Estados Unidos y el Canadá, Europa y ocasionalmente el Japón. De los 144 tráficos de este tipo registrados en los cuadros 2 y 3, 64 de ellos, vale decir 44.4 por ciento del total, representan más de 100 000 toneladas anuales de carga general y en varios casos, como entre

¹ No fue posible obtener información sobre el tonelaje importado en 1965 por Guatemala, Haití, la República Dominicana y Trinidad y Tabago.

la Argentina y Europa, el Brasil y Europa, el Perú y Europa, Venezuela y los Estados Unidos y el Canadá, sobrepasan el millón de toneladas anuales. Este hecho es de especial importancia, ya que claramente es el comercio extrarregional, en ciertas rutas, y no el intrarregional, el que condiciona la estructura del transporte marítimo en la región. Con la posible excepción de la sección Argentina-Brasil, esta estructura queda determinada por el comercio de los países respectivos con los Estados Unidos y con Europa.²

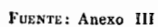
La influencia del comercio con países fuera de la región puede palpase mejor al analizar no sólo la naturaleza del intercambio entre los diversos países considerados, sino la estructura de las corrientes de tráfico en las distintas secciones geográficas. Por "corriente de tráfico" se entenderá la densidad del movimiento que tiene lugar en una determinada región, o que "pasa" por ella, independientemente de los puntos de origen o destino de ese movimiento. Así, cuando se diga que la corriente de tráfico entre los puertos de Callao y Guayaquil fue de 3 033 000 toneladas en 1965, no significa que la carga con origen en Callao y destino en Guayaquil sea de esa cuantía, sino que la carga que pasa entre ambos puertos en el viaje entre su origen y destino suma los tres millones de toneladas. En otra forma, puede decirse que la corriente de tráfico entre dos puntos es la carga que llevan en un período determinado los buques que pasan por esos dos puntos.

La estimación de la corriente total de comercio exterior de carga general de América Latina en 1965 aparece en el gráfico I y en el anexo III.³

² Por la forma en que se calculó el movimiento de carga general entre los distintos países puede haberse subestimado levemente el tonelaje transportado en algunos casos y haberse sobrestimado en otros. El procedimiento seguido fue restarle al total del tonelaje transportado entre dos países los productos que normalmente no se movilizan en buques de línea, sino en cargamentos completos, considerándose que el saldo corresponde a la carga general. Sin embargo, en algunos casos la división no es tan estricta y, si bien el grueso de un determinado producto puede transportarse habitualmente en buques *tramps*, como los cereales, en muchos casos una proporción variable puede transportarse en buques de línea, cantidades que habría que agregar al total definido como carga general. A la inversa, otros productos que suelen transportarse en los servicios regulares, como la harina de pescado y las bananas, pueden transportarse en una cierta proporción en cargamentos completos. La clarificación de estos problemas requeriría detallados estudios que están fuera del alcance de esta investigación. Las cifras consignadas en los cuadros 2 y 3 deben considerarse, entonces, como primeras estimaciones al respecto.

³ La estimación de la corriente total de tráfico es un problema complejo. La base estadística son los cuadros 2 y 3, cuyas cifras tienen las limitaciones indicadas en la nota 2, anterior. El criterio para asignar el tráfico entre dos países a una determinada ruta fue, en

AMÉRICA LATINA: ESTIMACIÓN DE LA CORRIENTE GLOBAL DE COMERCIO
EXTERIOR DE CARGA GENERAL, 1965
(En miles de toneladas)



En el gráfico pueden observarse claramente dos grandes grupos de corrientes de tráfico. El primero se relaciona con el comercio de la región con los Estados Unidos y Europa y el segundo, con el comercio intrarregional, sobre todo en América del Sur. En el primer grupo, el mayor movimiento es de sur a norte, es decir, desde América Latina a esas regiones. Existe una sola excepción, que el movimiento entre Venezuela y los países del Mediterráneo, en que el sentido principal del tráfico es hacia la región, aunque el tonelaje no es de mayor trascendencia. Este resultado general era de esperarse, dada la naturaleza del comercio entre las dos regiones, porque los países industrializados envían fundamentalmente productos manufacturados, en cantidades comparativamente bajas, y los países de la región exportan sobre todo productos no elaborados o semielaborados, en grandes cantidades.

En términos de tonelaje absolutos, entre las corrientes de tráfico de mayor importancia se destaca la que tiene lugar entre Argentina y Brasil y Europa del Norte, en que el total de carga general hacia Europa es de 3 600 000 toneladas, y desde Europa de 1 720 000 toneladas. El tráfico entre la misma región y los Estados Unidos (suponiendo un transporte directo desde el Brasil a la costa del Atlántico de los Estados Unidos) es también de magnitud semejante, aunque la carga transportada se encuentra más equilibrada en ambos sentidos del tráfico, siendo las cifras del movimiento hacia el norte de 2 960 000 toneladas y hacia el sur de 2 680 000 toneladas. Las corrientes de tráfico desde la costa del Pacífico de América del Sur a Europa del Norte y a la costa del Atlántico de los Estados Unidos son también de trascendencia, aunque los desequilibrios en el tráfico son mucho más pronunciados. En efecto, en el tramo Panamá-Europa del Norte, la exportación hacia Europa alcanza a 2 230 000 toneladas, en circunstancias en que la importación desde Europa alcanza sólo a 1 410 000 toneladas. De la misma manera, el tráfico hacia la costa del Atlántico de los Estados Unidos es de 2 320 000 toneladas y hacia Sudamérica de 1 290 000 toneladas.

general, elegir la que significaba una menor distancia, tomando en consideración la existencia del Canal de Panamá. Este criterio no fue estricto, ya que simultáneamente se analizó la estructura de servicios regulares disponibles, y en los casos en que no había servicios directos por la vía más corta, se consideraba que las cargas usaban los servicios regulares existentes. A lo anterior deben agregarse las estimaciones efectuadas con relación a los países cuyo comercio se realiza a través de dos costas, como México, varios de los países centroamericanos y Colombia. Se contó con informaciones precisas al respecto sólo para algunos casos, y en el resto las estimaciones debieron basarse en los datos parciales conocidos.

La magnitud de estos desequilibrios en el tráfico en ambos sentidos en una determinada sección geográfica y, en general, en una determinada ruta, puede tener gran importancia para el establecimiento del nivel de los fletes en esas secciones o rutas. Ello se debe a que, si en una ruta determinada el tonelaje transportado entre los puntos A y B es mayor del que se moviliza entre B y A, la capacidad de bodega que deberá proveerse estará determinada por el tonelaje transportado entre A y B, existiendo en ese caso capacidad sin utilizar en el viaje de retorno. Ello significa que los costos que deben considerarse en el viaje de retorno son los costos marginales de transportar una cantidad adicional de carga, ya que el costo total del viaje redondo debe ser atribuible a la carga que se mueve entre A y B. Las consecuencias para la estructura tarifaria de una situación como esa son claras: se esperaría que los fletes entre A y B fueran superiores que los entre B y A, hasta el punto en que la cantidad de carga transportada en ambos sentidos se equilibre.⁴ Como se indicó, la estructura actual de la corriente de comercio exterior de la región se basa en su carácter de exportadora de materias primas e importadora de productos manufacturados. Una ventaja adicional que podría obtenerse al diversificar la estructura de su comercio exterior, promoviendo la exportación de productos manufacturados e incluso importando algunas materias primas, podría ser la reducción de estos desequilibrios en el tráfico actual, con la consiguiente disminución de los fletes marítimos. Esto se daría, desde luego, siempre que los desequilibrios en la corriente de tráfico fuesen realmente importantes como factor determinante de la estructura de fletes, y que no existiera capacidad ociosa en ambos sentidos del tráfico.

La conclusión general respecto a la corriente de tráfico extrarregional, en el sentido de que el tráfico de sur a norte es más importante que el de norte a sur, se aplica también al comercio de los países latinoamericanos con la costa del Pacífico de América del Norte y con el Japón, en que el tráfico se supone que va desde Panamá hacia el norte, por la costa del Pacífico de los países centroamericanos y México. La estructura de la corriente de tráfico se encuentra en este caso influenciada por el comercio entre México y los Estados Unidos el que, pese a realizarse sólo en pequeña proporción por vía marítima, es de suficiente importancia como para

⁴ Desde luego, un equilibrio en el tonelaje o volumen de carga en ambos sentidos no será necesariamente la combinación que maximice las ganancias del armador, ya que ello dependerá también de los fletes que puedan percibirse por la carga transportada en ambos sentidos.

elevar el tonelaje transportado en la sección geográfica correspondiente a 4 430 000 toneladas de sur a norte, y a 2 180 000 en el sentido inverso. Comparativamente, el total en la sección entre América del Norte y el Japón, en la que se ha incluido prácticamente todo el comercio entre el Japón y América Latina, es de 1 130 000 toneladas hacia Japón, y 870 000 toneladas de regreso.⁵

Con respecto a las corrientes de tráfico en las secciones geográficas dentro de la región, las de mayor interés son todas las que completan la circunvalación de América del Sur.⁶ La primera conclusión que se desprende del análisis del gráfico 1 es que, con la excepción de las secciones entre Chile y el Perú y entre la costa del Atlántico de Colombia y Panamá, en todas ellas el mayor movimiento se registra en el sentido en que se mueven las manecillas de un reloj. En general, sin embargo, el desequilibrio en la mayoría de las secciones no es muy pronunciado, y el menor movimiento en un sentido es de 53.9 a 93.9 por ciento del que tiene lugar en el sentido contrario. Los mayores desequilibrios se encuentran en las secciones Venezuela-Brasil, con 53.9 por ciento y entre la costa del Atlántico de Colombia y Venezuela, con 57.6 por ciento. La excepción que se presenta en la sección Chile-Perú se explica por la naturaleza de las exportaciones chilenas que se dirigen al norte, las que usan en gran medida buques de línea, como son el cobre, el papel y la celulosa, y por la naturaleza de sus importaciones, que incluyen varios productos agrícolas, sobre todo de regiones tropicales, y que representan grandes cantidades. La explicación para la sección costa del Atlántico de Colombia-Panamá no es tan evidente y requiere un análisis más profundo de los productos.

En muchos casos, las diferencias en ambos sentidos no son significativas. Incluso, hay que reconsiderar el problema expuesto antes sobre la definición que se dio a la carga general en estos cálculos, en la que se han incluido algunos productos que sólo en parte se transportan por buques de línea —como es el caso de la harina de pescado y las bananas— lo que tiene especial influencia en las corrientes de tráfico en la costa del Pacífico al norte del Perú. Sin embargo,

⁵ No se ha tenido en cuenta el intercambio entre el Japón y los Estados Unidos que no es materia de este estudio.

⁶ Hay que recordar nuevamente la definición de corriente de tráfico. Al referirse a las corrientes de tráfico que completan la circunvalación de América del Sur, se está incluyendo también el comercio extrarregional de varios países, en la medida que *pasen* por alguna de esas secciones. No debe entenderse entonces que incluyen solamente al comercio intrazonal.

como en otros casos se han considerado como graneles productos parte de cuyo transporte también se hace en buques de línea, se estima, según los estudios hechos al respecto, que en general las proporciones y los desequilibrios en las corrientes de tráfico se ajustan bastante bien a la realidad.

En términos absolutos, las secciones geográficas más importantes son las comprendidas entre la costa del Pacífico de Colombia y Panamá, con 7 800 000 toneladas en ambos sentidos; entre el Ecuador y la costa del Pacífico de Colombia, con 7 100 000 toneladas y entre el Brasil y el Uruguay, con 6 900 000 toneladas. La sección con menor movimiento es la comprendida entre Chile y la Argentina, vía estrecho de Magallanes, con 490 000 toneladas.

En resumen, la estructura de las corrientes de carga general en el comercio exterior de América Latina tiene dos características básicas. La primera es que, en prácticamente todas las corrientes de tráfico relacionadas con el comercio de la región con los Estados Unidos y el Canadá, Europa y el Japón, existe un desequilibrio en el tráfico cuyo mayor movimiento es de sur a norte. Este desequilibrio, que varía en las diferentes rutas, está condicionado por la naturaleza de las importaciones y exportaciones latinoamericanas. La segunda característica es que, en las corrientes de tráfico de América del Sur, existen también desequilibrios en los dos sentidos del tráfico —aunque menos pronunciados— en la mayoría de las secciones geográficas. En este caso, el comercio intrarregional actúa como elemento compensador. El mayor movimiento, con sólo dos excepciones, se registra en el sentido en que se mueven las manecillas del reloj.

Con respecto a la estructura de las corrientes de tráfico de productos específicos, los cuadros del anexo 1 contienen la información básica sobre los 133 productos considerados en el estudio, todos los cuales corresponden a exportaciones de América Latina.

La obtención de esta información del anexo 1 es complicada, por lo que se han confeccionado los cuadros 4 y 5; el primero contiene, para cada uno de los diez países incluidos en el estudio, los cinco productos más importantes de exportación de carga general a otros países de América Latina, con los principales destinos, y el segundo contiene la misma información, pero referida al comercio de la región con los Estados Unidos y el Canadá, Europa y el Japón.

Con respecto al intercambio dentro de América Latina, un análisis de los principales productos para los diez países, indica que 11 eran materias primas, 20 semimanufacturas, 18 manufacturas simples y uno era una manufactura

Cuadro 4

AMÉRICA LATINA: PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN DE CARGA GENERAL EN EL
INTERCAMBIO INTRARREGIONAL, 1965^a

(En toneladas)

<i>País y producto</i>	<i>Clasificación^b</i>	<i>Total exportado</i>	<i>Destinatario principal</i>	<i>Total destinatario principal</i>
A. Argentina				
1. Manzanas	1	64 979	Brasil	57 011
2. Aceites comestibles	3	29 440	Perú	13 577
3. Grasa y sebo vacuno	2	18 971	Colombia	12 020
4. Extracto de quebracho	2	17 186	Chile	3 683
5. Tubos de hierro/acero	3	15 558	Venezuela	10 008
B. Brasil				
1. Madera pino Brasil aserrada	2	442 046	Argentina	425 116
2. Bananos	1	211 927	Argentina	194 415
3. Chapas hierro/acero	3	147 058	Argentina	144 741
4. Arroz sin cáscara	2	76 535	Perú	76 532
5. Celulosa	3	44 959	Argentina	42 869
C. Colombia				
1. Cemento Portland	3	39 425	Costa Rica	38 591
2. Alquitrán/asfalto	2	30 163	Argentina	28 760
3. Madera en troncos	2	5 489	México	5 485
4. Fibras textiles artificiales	4	2 237	Ecuador	1 122
5. Café	2	2 198	Argentina	1 979
D. Chile				
1. Papel para diarios	3	61 283	Argentina	18 841
2. Cobre electrolítico	3	19 365	Argentina	10 814
3. Celulosa	3	18 187	Argentina	15 982
4. Madera en bruto	2	12 381	Argentina	12 220
5. Madera aserrada	2	11 164	Argentina	6 475
E. Costa Rica				
1. Fertilizantes	3	34 802	Guatemala	9 962
2. Animales vacunos vivos	1	4 360	Perú	4 218
3. Cemento	3	2 988	Nicaragua	2 934
4. Chapas acero galvanizado	3	2 611	Nicaragua	2 208
5. Cacao en grano	2	2 068	Panamá	982
F. Ecuador				
1. Bananos	1	30 414	Chile	22 508
2. Arroz abrillantado	2	10 570	Chile	5 184
3. Cacao	2	10 495	Colombia	10 152
4. Fruta cítrica	1	2 531	Perú	2 033
5. Animales vacunos vivos	1	633	Perú	633
G. México				
1. Azúcar semielaborada	2	22 487	Chile	22 487
2. Tubos de hierro y acero	3	17 660	Chile	9 311
3. Algodón en rama	1	16 322	Chile	13 229
4. Azufre en estado natural	1	16 046	Brasil	12 998
5. Zinc afinado	2	10 681	Brasil	4 654
H. Perú				
1. Algodón desmotado	1	39 567	Argentina	17 162
2. Zinc	2	17 989	Brasil	11 207
3. Aceite de pescado	2	12 865	Colombia	12 788
4. Plomo en barras	2	2 902	Chile	1 459
5. Conservas de pescado y mariscos	3	1 184	Argentina	190

(Continúa)

Cuadro 4 (continuación)

AMÉRICA LATINA: PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN DE CARGA GENERAL EN EL INTERCAMBIO INTRARREGIONAL, 1965^a

(En toneladas)

<i>País y producto</i>	<i>Clasificación^b</i>	<i>Total exportado</i>	<i>Destinatario principal</i>	<i>Total destinatario principal</i>
I. Uruguay				
1. Cemento	3	36 698	Brasil	34 923
2. Arroz	1	4 457	Chile	4 457
3. Lana sucia	1	3 375	Colombia	3 375
4. Cebada malteada	2	2 528	Brasil	2 528
5. Tubos de hierro	3	1 852	Argentina	1 852
J. Venezuela				
1. Aceites lubricantes	3	61 484	Argentina	39 439
2. Cemento Portland	3	58 925	Perú	51 158
3. Hierro y acero en barras	2	58 923	Argentina	54 018
4. Asfalto	2	57 217	Guatemala	11 409
5. Fertilizantes/urea	3	1 010	Rep. Dominicana	1 010

FUENTE: Anexo 1.

^a Incluye para cada país los cinco principales productos de exportación a otros países de la región, considerando como base la muestra de 133 productos usada en la investigación.^b 1 = Materias primas, 2 = Semimanufacturas, 3 = Manufacturas simples, 4 = Manufacturas complejas.^c 1964.

compleja.⁷ Las principales corrientes de tráfico de productos específicos considerados como carga general en el comercio intralatinoamericano corresponden a: manzanas desde la Argentina al Brasil (57 011 toneladas en 1965); madera de pino, bananas y chapas de hierro y acero desde el Brasil a la Argentina (425 116, 194 415 y 144 741 toneladas, respectivamente); cemento Portland desde Colombia a Costa Rica (38 591 toneladas); papel para diarios desde Chile a la Argentina (18 841 toneladas); bananas desde el Ecuador a Chile (22 508 toneladas); azúcar semielaborada desde México a Chile (22 487 toneladas); algodón desde el Perú a la Argentina (17 162 toneladas), y hierro y acero en barras desde Venezuela a la Argentina (54 018 toneladas).

En las exportaciones al resto del mundo, el predominio de las materias primas y los productos semimanufacturados es mucho mayor. En este caso, de los cincuenta productos incluidos en el cuadro 5, 15 son materias primas, 24, semimanufacturas y 11, manufacturas simples, no figurando ninguna manufactura compleja. Las principales corrientes de tráfico son: carne de vacuno, de la Argentina a Europa del Norte (190 094 toneladas); manzanas, de la Argenti-

na a Europa del Norte (186 531 toneladas); café, desde el Brasil a los Estados Unidos (376 569 toneladas) y a Europa del Norte (286 772 toneladas),⁸ madera aserrada, frutas cítricas y algodón, del Brasil a Europa del Norte (197 009, 141 040 y 117 226 toneladas, respectivamente); café, desde Colombia a los Estados Unidos (233 650 toneladas) y a Europa del Norte (128 365 toneladas); bananas, desde Colombia a Europa del Norte (171 413 toneladas); cobre electrolítico, desde Chile a Europa del Norte (158 591 toneladas); bananas, desde Costa Rica a los Estados Unidos (294 547 toneladas); bananas, desde el Ecuador a los Estados Unidos (537 789 toneladas), a Europa del Norte (359 414 toneladas) y al Japón (153 551 toneladas); algodón, desde México al Japón (153 618 toneladas) y a los Estados Unidos (117 942 toneladas); harina de pescado, desde el Perú a Europa del Norte (835 588 toneladas) y a los Estados Unidos (213 003 toneladas); asfalto, desde Venezuela a los Estados Unidos (453 218 toneladas) y aceites lubricantes, a Europa del Norte (122 888 toneladas).⁹

Al comparar las cifras relativas a las corrientes de tráfico globales, analizadas en los párrafos anteriores, con las de estos productos específicos, se comprueba que, en muchos casos, las pri-

⁷ La clasificación usada en este estudio de los productos que se incluyen en la muestra contiene los cuatro grupos indicados. El criterio seguido para clasificarlos fue su grado de elaboración. Véase el anexo I para el detalle de esta clasificación y los productos que se incluyeron dentro de cada una de esas categorías.

⁸ Informaciones tomadas directamente del anexo 1.

⁹ Informaciones posteriores indican que gran parte de las exportaciones de asfalto desde Venezuela a los Estados Unidos se efectuarían a granel.

Cuadro 5

AMÉRICA LATINA: PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN DE CARGA GENERAL
A NORTEAMÉRICA, EUROPA Y EL JAPÓN, 1965^a
(En toneladas)

<i>País y producto</i>	<i>Clasificación^b</i>	<i>Total exportado</i>	<i>Destinatario principal^c</i>	<i>Total destinatario principal</i>
A. Argentina				
1. Carne vacuna	2	306 284	Reino Unido y Europa del Norte	190 094
2. Manzanas	1	187 413	idem	186 531
3. Aceites comestibles	3	74 201	idem	74 062
4. Extracto de quebracho	2	69 431	idem	27 807
5. Lana sucia	1	64 428	idem	42 900
B. Brasil				
1. Café	2	729 568	Estados Unidos y Canadá	376 569
2. Madera aserrada	2	218 906	Reino Unido y Europa del Norte	197 009
3. Algodón en rama	1	145 990	idem	117 226
4. Frutas cítricas	1	143 578	idem	141 040
5. Fibra de sisal	1	117 242	idem	63 497
C. Colombia^d				
1. Café	2	385 013	Estados Unidos y Canadá	233 650
2. Bananas	1	171 413	Reino Unido y Europa del Norte	171 413
3. Madera aserrada	2	56 539	Estados Unidos y Canadá	53 681
4. Madera en troncos	2	42 714	idem	37 748
5. Azúcar en bruto	2	30 665	idem	30 665
D. Chile				
1. Cobre electrolítico	3	195 645	Reino Unido y Europa del Norte	158 591
2. Harina de pescado	3	66 730	idem	61 817
3. Alambre de cobre	3	32 565	idem	17 289
4. Madera aserrada	2	25 481	idem	25 481
5. Legumbres secas	2	14 424	idem	13 809
E. Costa Rica				
1. Bananas	1	315 608	Estados Unidos y Canadá	294 547
2. Café	2	48 221	Reino Unido y Europa del Norte	26 726
3. Fertilizantes	3	5 528	Mediterráneo	5 068
4. Cacao	2	4 649	Estados Unidos y Canadá	3 995
5. Carne fresca	2	3 907	idem	3 907
F. Ecuador^d				
1. Bananas	1	1 054 155	Estados Unidos y Canadá	537 789
2. Azúcar en bruto	2	58 041	idem	52 402
3. Café	2	24 303	idem	13 171
4. Cacao	2	17 559	idem	7 783
5. Madera aserrada	2	9 277	idem	7 752
G. México				
1. Algodón en rama	1	346 788	Japón	153 618
2. Plomo afinado	2	95 691	Estados Unidos y Canadá	92 151
3. Fruta fresca cítrica	1	88 376	Reino Unido y Europa del Norte	48 316
4. Café en grano	2	77 735	Estados Unidos y Canadá	68 639
5. Fibra de henequén	1	42 294	idem	41 086
H. Perú				
1. Harina de pescado	3	1 048 591	Reino Unido y Europa del Norte	835 588
2. Plomo refinado	2	81 448	idem	27 968
3. Aceite de pescado	2	69 533	idem	69 533
4. Algodón	1	64 093	idem	45 390
5. Cobre electrolítico	3	36 222	Estados Unidos y Canadá	34 007

(Continúa)

Cuadro 5 (continuación)

AMÉRICA LATINA: PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACIÓN DE CARGA GENERAL
A NORTEAMÉRICA, EUROPA Y EL JAPÓN, 1965^a

(En toneladas)

<i>País y producto</i>	<i>Clasificación^b</i>	<i>Total exportado</i>	<i>Destinatario principal</i>	<i>Total destinatario principal</i>
I. Uruguay				
1. Carne bovina congelada	2	43 798	Reino Unido y Europa del Norte	22 557
2. Lana sucia	1	43 746	idem	24 473
3. Conservas de carne	3	18 520	idem	11 242
4. Arroz	1	11 385	idem	9 658
5. Lana peinada tops	3	8 371	idem	5 459
J. Venezuela				
1. Asfalto	2	456 196	Estados Unidos y Canadá	453 218
2. Aceites lubricantes	3	149 656	Reino Unido y Europa del Norte	122 888
3. Cemento	3	30 440	Mediterráneo	27 954
4. Arroz	1	20 000	Reino Unido y Europa del Norte	20 000
5. Café	2	18 245	Estados Unidos y Canadá	15 068

FUENTE: Anexo I.

^a Incluye para cada país los cinco principales productos de exportación a los países que se indican, considerando como base la muestra de 133 productos usada en la investigación.^b 1 = Materias primas, 2 = Semimanufacturas, 3 = Manufacturas simples, 4 = Manufacturas complejas.^c Véase el cuadro 3 para el detalle de los países incluidos en cada uno de estos grupos.^d 1964.

meras están condicionadas fundamentalmente por uno o más de estos productos que se transportan en gran volumen. El tráfico en la costa del Pacífico de América del Sur, por ejemplo, depende fundamentalmente de las exportaciones de harina de pescado del Perú, bananas del Ecuador, cobre de Chile y café de Colombia. Este es un aspecto de sumo interés, cuya profundización requeriría un estudio especial, pero que en todo caso caracteriza la demanda de servicios de transporte marítimo originada en América Latina como dependiente en gran medida del movimiento de sólo unos cuantos productos. Además, la experiencia indica con respecto a estos productos que el tonelaje exportado por los países latinoamericanos no varía mucho de año en año, sino en períodos más largos; lo que fluctúa son sus precios y ello podría influir en el nivel de los fletes que las compañías navieras estén en condiciones de cobrar.¹⁰ Aún más —como se

indicó anteriormente— muchos de esos productos que representan el grueso del tráfico en determinadas rutas, aunque suele clasificárseles como carga general, son susceptibles de transportarse en cargamentos completos, en buques fletados especialmente, a los fletes vigentes en el mercado internacional, ya que las grandes cantidades transportadas hacen económico ese tipo de contrato. Lo anterior significa una competencia importante para las líneas regulares, las que se ven obligadas a establecer fletes de competencia para esos productos y buscar alguna compensación para sus ingresos en los fletes de los demás productos que transporten.

Esta concentración del movimiento total del comercio de exportación en un número reducido de productos puede analizarse también considerando el número de los productos incluidos en el estudio que se transportan entre los distintos países. En la muestra considerada, se analizaron en detalle 193 combinaciones de pares de países, definidas como rutas, y que comprenden los intercambios intrarregionales y extrarregionales descritos en páginas anteriores. Para estas rutas es posible confeccionar la siguiente distribución de frecuencias que indica el número de produc-

¹⁰ No existen prácticamente estudios que analicen la evolución en los últimos años del nivel general de fletes con relación al comercio latinoamericano, debido en parte, a dificultades metodológicas. La única investigación existente la realizó hace más de diez años, la Organización de los Estados Americanos (Economic Conference of the Organization of American States, "Report of the Ad Hoc Committee to Study the System of Establishing Freight and Insurance Rates in Inter-American Trade", Doc. 9, julio de 1957). En ella se llegó a la conclusión que los fletes variaban con lentitud y permanecían estables por largos períodos. Sin embargo, como se usaron promedios no ponderados de

fletes, lo que significa que no se midió la importancia de cada producto, y por ende de su flete en el comercio que tiene lugar, no es posible concluir si esa estabilidad era general, o solamente para un cierto grupo de productos.

tos incluidos en el estudio que se transportan en ellas.

Núm. de productos que se transportan	Núm. de rutas
0	34
Entre 1 y 5	58
Entre 6 y 10	35
Entre 11 y 15	20
Entre 16 y 20	11
Más de 20	35
<i>Total</i>	<i>193</i>

De esta distribución se desprende que en aproximadamente 18 por ciento de las rutas consideradas, no se movilizó ningún producto incluido en la muestra. La mayoría de estas rutas tienen su origen o destino en los países centroamericanos. En 30 por ciento, los productos transportados son menos de seis, y en otro 18 por ciento son menos de once, lo que confirma la tesis planteada anteriormente sobre la gran dependencia de los servicios de transporte de la demanda generada por un número relativamente reducido de productos, algunos de los cuales tienen importancia especial. En 24 por ciento de las rutas se transportaron más de quince productos.

2. Estructura de los servicios

Como ya se indicó, los servicios de transporte marítimo pueden ser de distinto tipo, refiriéndose esta investigación solamente a los servicios regulares, aunque no exista una definición precisa de lo que se entiende por tal expresión.

Normalmente, se supone que son servicios regulares todos los que operan en una ruta fija predeterminada, por un período de tiempo prolongado, y con frecuencias estables y fechas de salida y llegada conocidas de antemano. Dentro de una definición como ésa, caben muchas posibilidades; por ejemplo, las frecuencias pueden ser muy variadas, y una compañía naviera que mantenga una frecuencia de tres o cuatro salidas por año en una determinada ruta podría asimilarse a los servicios regulares. Por consiguiente, en este trabajo no se adoptó una definición tan amplia, y se supuso que una línea es regular solamente si se encuentra dispuesta a transportar cualquier tipo de carga general y con una frecuencia de al menos una salida por mes en la ruta que se supone que sirve.

Conforme a esa definición, habría 118 líneas regulares que servirían a América Latina, cuyo detalle aparece en el anexo IV.¹¹ La importancia

¹¹ Aparte de estas 118 líneas, las Conferencias y acuerdos de fletes relacionados con la región indican la existencia de otras 12 líneas, cuyas frecuencias e itinerarios no fue posible conseguir, y que también aparecen mencionados en el anexo indicado.

de cada una de ellas varía enormemente. Hay algunas cuyos servicios abarcan prácticamente toda la región, como es el caso de Grace Line, Hamburg-Amerika Linie, Moore-McCormack Lines, Westfal-Larsen Line, "K" Line, ELMA, etc., y cuyas frecuencias son muy altas; se trata de líneas que tienen servicios semanales o quincenales. No existen informaciones sobre la proporción del transporte total de carga general servido por estas grandes empresas, pero las informaciones indirectas disponibles, sobre frecuencias y tamaño de sus buques, y los tráficos que cubren, indican que debe ser muy alta. En el extremo opuesto, existen algunas líneas pequeñas que sirven una sola ruta, con una frecuencia de un buque mensual, como es el caso de Fabre Line, que opera exclusivamente entre México y el Mediterráneo; de Birka Line, que une al Brasil con el norte de Europa; de Djakarta Lloyd, que presta servicios entre México y el Japón, etc. Algunas de estas líneas pueden ser de gran importancia mundial, pero sus servicios dentro de la región no son significativos.

De estas 118 líneas, sólo 17, vale decir 14.4 por ciento, son regionales. Esta proporción puede parecer muy baja, si se piensa en el gran número de empresas navieras que existen en América Latina, sobre todo en la Argentina y el Brasil. Sin embargo, por tratarse en su mayoría de empresas que no encuadran en la definición un tanto estricta de servicio regular que se usó para seleccionarlas, no se incluyeron. Gran número de empresas argentinas y brasileñas de navegación transportan en sus buques trigo argentino a granel al Brasil, de acuerdo con las necesidades del Banco do Brasil, único importador de trigo en ese país. Esto significa que los puertos argentinos de carga y los brasileños de descarga pueden variar en cada viaje. Por otra parte, la mayoría de estos buques vuelven a la Argentina con cargamentos de madera o bananas, y son relativamente pocos los que se dedican al transporte de carga general. La proporción de líneas regulares pertenecientes a países latinoamericanos puede, sin embargo, subestimar en alguna medida su importancia en la provisión total de los servicios ya que, si bien existen algunas líneas extranjeras que prestan un gran volumen de servicios, muchas de ellas lo hacen en proporción menor que las líneas regionales.

La distribución geográfica de los servicios es tarea difícil por la diversidad de criterios en que puede basarse. Posiblemente el más adecuado sea la densidad de esos servicios, medida por el número de líneas que sirve cada zona y la frecuencia con que se presten. Sin embargo, la medición del número de líneas que sirven las distintas regiones puede ser un primer índice de

esa distribución, en el supuesto de que la estructura de frecuencia de los servicios que se presten sea semejante en las distintas zonas. En el cuadro 6, se da una distribución de los servicios según la ruta que sirven, considerando para estos fines diez grandes rutas. No se usó la compañía naviera como unidad sino los servicios que presta, de tal manera que si una de ellas aparece operando en más de una de las grandes rutas definidas, se contabilizó tantas veces como rutas distintas servía.

Los resultados indican que la mayor concentración de servicios se encuentra en el área del Caribe, América Central y México, en que los servicios a los Estados Unidos y a Europa representan el 29.1 por ciento y el 20.6 por ciento, respectivamente, de los servicios totales. Si a lo anterior se agrega que 4 por ciento del total tiene lugar entre esta misma zona y el Japón, prácticamente 54 por ciento del total de los servicios se encuentran concentrados aquí. Hay varias explicaciones para ello. La primera es que al hacer la clasificación se consideró que una línea que tenga, por ejemplo, un recorrido desde la costa del Pacífico de América del Sur a Europa, deberá pasar necesariamente por el Caribe, por lo cual debe contabilizarse como un servicio más desde esta última región a Europa, siempre que tenga recaladas allí. La otra razón, de mayor peso, es el gran volumen del comercio generado en los países latinoamericanos del Caribe, en América Central y en México, con destino a los Estados Unidos y Europa. Es bien conocida, por ejemplo, la importancia del comercio entre Venezuela y los Estados Unidos, lo que puede apreciarse parcialmente en el anexo 1.

Son importantes también los servicios regulares entre la costa del Atlántico de América del Sur y Europa, donde operan 30 líneas regulares, que representan el 17.1 por ciento del total de los servicios. De menor importancia son los servicios entre ambas costas de América del Sur y el Japón, pues en cada caso operan tres servicios, provistos por las mismas líneas.

Finalmente, es interesante destacar que sólo una empresa, la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, tiene servicios regulares exclusivamente dentro de la región. Esto es muy significativo y aunque no existe una explicación definitiva al respecto, pueden plantearse algunas posibilidades. En primer lugar, deben considerarse razones históricas ya que, salvo contadísimas excepciones en el siglo pasado y a comienzos de éste, la mayoría de los servicios de transporte marítimo eran provistos por compañías navieras extrazonales, que los han ido adaptando a los cambios que se han producido en las corrientes de comercio. Estas compañías extrazo-

Cuadro 6

AMÉRICA LATINA: DISTRIBUCIÓN DE LOS SERVICIOS REGULARES DE TRANSPORTE MARÍTIMO SEGÚN LAS REGIONES QUE SIRVEN, 1966^a

<i>Región geográfica que sirven</i>	<i>Número de servicios</i>	<i>Porcentaje del total</i>
1. América Latina solamente	3	1.71
2. Entre la costa del Atlántico de América del Sur y los Estados Unidos y el Canadá	15	8.57
3. Entre la costa del Atlántico de América del Sur y Europa	30	17.14
4. Entre la costa del Atlántico de América del Sur y el Japón	3	1.71
5. Entre la costa del Pacífico de América del Sur y los Estados Unidos y el Canadá	12	6.86
6. Entre la costa del Pacífico de América del Sur y Europa	15	8.57
7. Entre la costa del Pacífico de América del Sur y el Japón	3	1.71
8. Entre el Caribe ^b y los Estados Unidos y el Canadá	51	29.14
9. Entre el Caribe y Europa	36	20.57
10. Entre el Caribe y el Japón	7	4.00
<i>Total</i>	<i>175</i>	<i>100.00</i>

FUENTE: Itinerarios de las compañías navieras.

^a Incluye 118 líneas regulares. La unidad de clasificación no fue la línea misma sino los servicios que presta, de tal manera que una línea puede aparecer contabilizada más de una vez.

^b Incluye Venezuela, la costa del Atlántico de Colombia, Centroamérica y México.

nales operaban fundamentalmente uniendo la región con otros continentes. A lo anterior cabe agregar que el comercio intrarregional era sin importancia comparado con el extrarregional, de manera que su transporte podía hacerse fácilmente con la capacidad necesaria para el tráfico extrazonal y las disponibilidades de bodega existentes entre zonas geográficas dentro de Latinoamérica. Ello no inducía a crear servicios regulares puramente regionales, por lo que las compañías latinoamericanas comenzaron prestando servicios en las rutas extrazonales semejante a los de las compañías extranjeras, ya que en esas rutas estaba la posibilidad de encontrar carga para transportar. Esta situación ha cambiado algo en los últimos años, a lo que las compañías existentes han respondido aumentando sus frecuencias o sus servicios dentro de la región, pero no se han creado nuevas empresas de servicio regular que operen exclusivamente dentro de la región.

La descripción de la estructura de los servicios de transporte marítimo puede precisarse más si se analiza la densidad de líneas en distintas zonas geográficas y entre pares de países.

Con respecto al primer punto, se confeccionó el cuadro 7, basado en las informaciones contenidas en el anexo IV, en el que se presenta la densidad de líneas en algunas secciones geográficas claves para el comercio de la región. De él se desprende que la sección geográfica de mayor densidad de líneas regulares es la situada entre la Argentina y el Brasil, con 37 líneas. Tienen densidades importantes las secciones comprendidas entre Panamá y los Estados Unidos, con 26; entre el Perú y Chile, con 21, y entre el Ecuador y el Perú, con 19.

Con respecto al segundo punto —la densidad de líneas entre pares de países— se usará como indicador la siguiente clasificación, en la que se consideraron 352 pares de países,¹² y se indica el número de líneas regulares que operan entre ellos.

Nº de líneas	Nº de pares de países (rutas)	Porcentaje
0	45	12.8
Entre 1 y 5	184	52.3
Entre 6 y 10	57	16.2
Entre 11 y 15	28	8.0
Entre 16 y 20	24	6.8
Entre 21 y 25	4	1.1
Entre 26 y 30	6	1.7
Más de 30	4	1.1
<i>Total</i>	<i>352</i>	<i>100.0</i>

Lo primero que se destaca de esta clasificación es la ausencia de servicios directos de líneas regulares en un número bastante grande de rutas, que representan el 12.8 por ciento del total. Si se analizan en detalle estas rutas, se verá que se trata principalmente de las conexiones entre varios países sudamericanos y centroamericanos. Ello se explica porque, como se vio en la sección anterior referente a las cantidades transportadas, en varios de esos casos no se moviliza carga alguna.

En una proporción importante de las rutas, 52.3 por ciento del total, el número de líneas regulares es relativamente bajo (entre 1 y 5). La explicación es también la misma, es decir, el bajo volumen del comercio entre ciertos países no hace económico contar con mayor número de líneas regulares. Sin embargo, en muchos pares de países (rutas) el número de líneas fluctúa

¹² Estos 352 pares de países provienen de considerar independientemente las corrientes de tráfico en ambos sentidos. Por ejemplo, el comercio entre Chile y el Perú se ha considerado independientemente del del Perú a Chile. El origen de este conjunto de pares de países es el mismo indicado, es decir, se trata del comercio entre los diez países latinoamericanos incluidos en el estudio, y el conjunto de Latinoamérica, los Estados Unidos y el Canadá, Europa y el Japón.

Cuadro 7

AMÉRICA LATINA: NÚMERO DE LÍNEAS DE SERVICIO REGULAR QUE SIRVEN LAS SECCIONES GEOGRÁFICAS MÁS IMPORTANTES PARA EL COMERCIO EXTERIOR DE LA REGIÓN

Sección geográfica	Número de líneas regulares
1. Argentina-Brasil	37
2. Brasil-Venezuela	1
3. Venezuela-Colombia (Atlántico)	12
4. Colombia (Atlántico)-Panamá	9
5. Panamá-Colombia (Pacífico)	12
6. Colombia (Pacífico)-Ecuador	17
7. Ecuador-Perú	19
8. Perú-Chile	21
9. Chile-Argentina	4
10. Brasil-Reino Unido y norte de Europa	20
11. Brasil-Mediterráneo	11
12. Brasil-Japón	2
13. Brasil-Estados Unidos y Canadá (Atlántico)	15
14. Venezuela-Reino Unido y norte de Europa	9
15. Venezuela-Estados Unidos y Canadá (Atlántico)	18
16. Panamá-Reino Unido y norte de Europa	15
17. Panamá-Mediterráneo	5
18. Panamá-Estados Unidos y Canadá (Atlántico)	26
19. Panamá-Japón	5
20. México (Atlántico)-Reino Unido y norte de Europa	10
21. México (Pacífico)-Japón	4

FUENTE: Anexo IV.

NOTA: El número de líneas que se indica para cada sección geográfica corresponde a las que sirven ambos países en el sentido que se indica. Por ejemplo, las 37 líneas que se indican entre la Argentina y el Brasil pueden no ser iguales a las que operan entre el Brasil y la Argentina.

entre 6 y 15 lo que indicaría la existencia de un tráfico más considerable. Por último, sólo en 2.8 por ciento de las rutas el número de líneas es mayor que 25.

Como se verá más adelante, la clasificación anterior tiene importancia para evaluar el nivel de los fletes marítimos en muchas rutas, ya que se encontró, en muchos casos, una relación bastante clara entre el número de líneas que sirven el comercio entre dos países, y el nivel de los fletes marítimos entre ellos.

Otro aspecto que debería estudiarse es la relación entre el tonelaje transportado en una ruta y el número de líneas que la sirven, elemento indispensable para interpretar debidamente la significación de la estructura actual de los servicios.

Con respecto a la calidad de los servicios mismos, no se efectuó una investigación exhaustiva

al respecto, por no ser tema de este estudio. Sin embargo, se cuenta con informaciones relativas a la edad de los buques de 90 de las 118 empresas que operan en la región. De esta muestra, que suma 870 buques, el 57.4 por ciento, o sea 499 de ellos, tenían en 1967 más de diez años

de edad. La muestra incluye 9 empresas latino-americanas, para las cuales el porcentaje correspondiente es de 61.5 por ciento, algo superior al promedio. En términos absolutos, esas 9 empresas tenían 109 buques, que representan el 12.5 por ciento de la muestra.

Capítulo III

EL SISTEMA DE CONFERENCIAS

1. Introducción

En este capítulo se presenta una visión sucinta de la estructura de los acuerdos especiales existentes entre las compañías navieras que sirven en el comercio exterior latinoamericano. Entre estos acuerdos, sin duda los de mayor trascendencia son las Conferencias de fletes. La literatura sobre ellas es abundante, y no es el objeto de este estudio analizar sus aspectos generales, sino describir las características de las que rigen en América Latina.

Las Conferencias de fletes son acuerdos de tipo formal suscritos entre las compañías navieras que sirven un determinado tráfico, y cuya finalidad principal es establecer una política común de fletes; estos acuerdos los aplican indistintamente todas las compañías. Con ellos se trata de evitar las llamadas *guerras de fletes* que tuvieron lugar principalmente en décadas anteriores y que causaron la inestabilidad de los fletes y los servicios y la ruina económica de varias compañías. En general, las Conferencias no son otra cosa que un mecanismo que utiliza el conjunto de compañías navieras para actuar, en ciertos aspectos, frente a los usuarios de sus servicios como un monopolio, lo que les permite ejercer mayor presión sobre estos últimos, que normalmente no forman una sola entidad.¹

Sin embargo, estas Conferencias son mucho más que un simple acuerdo de fletes. Dependiendo de la forma en que funcionan, suelen ser acuerdos que regulan, además, la cantidad y calidad de los servicios que prestan. Las empresas que forman uno de estos acuerdos pueden, por ejemplo, organizar un sistema de frecuencias en que cada una de ellas tenga determinada participación, establecer algunas disposiciones sobre el tipo de buques que se aceptan en el tráfico y el equipo que deben tener, e incluso pueden establecerse algunas condiciones sobre la forma en que debe atenderse a los usuarios, los servicios anexos que las compañías pueden proporcionar, etc. En algunos casos, el conjunto de compañías que forman una Conferencia actúa

en forma de asociaciones, en virtud de los llamados *pool agreements* que establecen diversos sistemas de distribución de los ingresos que perciben esas asociaciones.

Las Conferencias de fletes tienen, en la mayoría de los casos, una estructura formal regulada por un estatuto interno, y un aparato administrativo encargado de hacerlo cumplir y de manejar los asuntos habituales del acuerdo. Normalmente, tienen un secretario ejecutivo, quien es responsable de la marcha de la Conferencia. Para facilitar su funcionamiento, aparte de la sede misma, las Conferencias de mayor envergadura establecen, en los diversos países en que actúan los buques conferenciados, comités locales en los cuales delegan parte de los asuntos relacionados con la operación de los servicios. En algunos casos, las facultades de esos comités son tan amplias que resulta difícil definir la unidad de la Conferencia misma, pudiendo decirse que se trata más bien de un conjunto de ellas.

Aparte de las Conferencias de fletes propiamente tales, existen entre las compañías navieras acuerdos para aplicar una determinada estructura tarifaria en un tráfico, que no se formalizan en una organización institucional del tipo de las Conferencias. Además algunas empresas individuales confeccionan y aplican tarifas de fletes en tráficos donde las condiciones de competencia les permiten hacerlo. De esta manera, los fletes pueden quedar establecidos por Conferencias, acuerdos y tarifas individuales.

El papel de las Conferencias es más complejo, ya que muchas de ellas operan en varios tráficos simultáneamente o bien subdividen su campo de influencia en distintas rutas, para las cuales acuerdan tarifas y condiciones de transporte y de asociación que pueden ser diferentes; incluso los miembros en estas secciones pueden no ser los mismos. En América Latina existen varias de estas *Superconferencias*, como la European/South Pacific & Magellan Conference, The Association of West India Transatlantic Steam Ship Lines, The Association of West Coast Steamship Companies, etc. Por esas razones, la unidad de análisis que se usará en muchas de las secciones siguientes de este capítulo será la

¹ Últimamente, y por recomendación de la UNCTAD, se han formado en varios países comités de usuarios, con el objeto de poder negociar con las Conferencias.

tarifa de fletes y no la Conferencia o acuerdo. Desde luego, en los casos en que estos últimos emitan solamente una tarifa de fletes, ambas unidades coincidirán.

Según las investigaciones realizadas, operan en el comercio exterior latinoamericano 48 Conferencias de fletes, 15 acuerdos entre compañías navieras y 18 tarifas individuales. De éstos, 12 Conferencias, 8 acuerdos y 16 tarifas se refieren a tráficos intrazonales; 16 Conferencias, 4 acuerdos y una tarifa, al tráfico entre América Latina y Europa; 19 Conferencias y un acuerdo, al tráfico entre América Latina y los Estados Unidos y el Canadá; 3 Conferencias y un acuerdo, al comercio entre la región y el Japón, y una Conferencia, un acuerdo y una tarifa, al tráfico con otras regiones. (Véase el cuadro 8.)

Como se indicó, muchas Conferencias de fletes emiten tarifas diferentes para distintos tráficos, por lo que el total de Conferencias, acuerdos y tarifas significa el uso de 121 tarifas de fletes. De este total, 47 se aplican en el comercio intrarregional, 31 en el comercio entre América Latina y Europa, 32 en el que se realiza entre la región y los Estados Unidos y el Canadá, 4 en el comercio con el Japón y 7 con otras regiones.

Para la confección del estudio, se obtuvieron informaciones completas referentes a 41 Conferencias de fletes, 11 acuerdos y 13 tarifas específicas, las que abarcan la mayor parte del comercio exterior, especialmente de exportación, de la región. En el anexo v se incluye un detalle de cada una de estas Conferencias, acuerdos y tarifas, con sus características principales, así como una lista de aquellas sobre las cuales no se cuenta con información. Muchas de estas

últimas, como podrá observarse, se refieren a tráficos marginales cuyo análisis detallado no fue objeto de este estudio.²

Este material conforma un grupo de 98 tarifas de fletes referentes a los tráficos considerados en el estudio y sirve de base al análisis que se efectúa en las secciones siguientes sobre las características de las tarifas de fletes que se aplican en el comercio exterior latinoamericano, y de los fletes mismos. De estas 98 tarifas, 41 se aplican en los tráficos intrarregionales, 25 en el comercio entre la región y Europa, 28 en aquel con los Estados Unidos y el Canadá y 4 con el Japón (véase el cuadro 9).

Un análisis, aunque general, de las características de estas tarifas, arroja luz sobre varias hipótesis referentes a la forma en que funcionan los diversos acuerdos. Según una de estas hipótesis, la mayor parte de ellos se encuentra controlada desde fuera de la región. En el cuadro 9 se clasifican las 98 tarifas según el lugar de su emisión, por considerar que éste representa el centro de poder con respecto a las actividades relacionadas con el acuerdo. Se usaron tres grupos de tarifas según hubieran sido emitidas dentro de la región, fuera de ella o dentro de la región, pero estando la sede de la Conferencia, acuerdo o tarifa, fuera de ésta.

Los resultados fueron diferentes para las tarifas intrarregionales y las extrarregionales. Para las primeras, 23 de las 41 tarifas, o sea el 56.1 por ciento de ellas, se emitieron dentro de la región; a éstas habría que agregar otras 8, aunque el *centro de poder* en estos casos se encuentra fuera de ella. Es interesante destacar, sin embargo, que en 10 tarifas de fletes relacionadas exclusivamente con tráficos intrarregionales, las decisiones se toman fuera de la región. La explicación está, como se verá más adelante, en que las líneas que forman estos acuerdos de fletes son en su gran mayoría extrarregionales, existiendo coincidencia entre los acuerdos en que las líneas de navegación regionales se encuentran en mayoría y aquellos en que las respectivas tarifas de fletes se emiten también dentro de la región.

La situación es más extrema en las tarifas que se aplican al comercio con Europa. Aquí, 20 de las 25 tarifas se emiten y controlan fuera de la región; algo parecido sucede en el caso del comercio con los Estados Unidos y el Canadá, en que 22 de las 28 tarifas se emitieron extrarregio-

Cuadro 8

AMÉRICA LATINA: NÚMERO DE CONFERENCIAS DE FLETES, ACUERDOS Y TARIFAS QUE SE APLICAN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DEL COMERCIO EXTERIOR, 1966^a

<i>Tráficos que cubren</i>	<i>Confe- rencias</i>	<i>Acuer- dos</i>	<i>Tari- fas</i>
Comercio intrarregional	12	8	16
Comercio con Europa	16	4	1
Comercio con los Estados Unidos y el Canadá	19	1	
Comercio con el Japón	3	1	
Comercio con otras regiones	1	1	1
Totales	51	15	18

FUENTE: Anexo v.

^a Tres Conferencias se incluyeron en dos tráficos cada una.

² Esto no implica, sin embargo, que no se cuente con fletes individuales para determinados productos en estos tráficos, pues en los casos en que estos fletes fueron necesarios, se obtuvieron en forma individual. En cambio no se obtuvo el documento completo que compone la tarifa.

Cuadro 9

AMÉRICA LATINA: CLASIFICACIÓN, SEGÚN EL LUGAR DE SU EMISIÓN, DE LAS TARIFAS DE FLETES QUE SE APLICAN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DEL COMERCIO EXTERIOR, 1966

<i>Tráficos que cubren</i>	<i>Emitidas en la región</i>	<i>Emitidas en la región, pero estando la sede central fuera de ella</i>	<i>Emitidas fuera de la región</i>	<i>Sin datos</i>	<i>Total</i>
Comercio intrarregional	23	8	10		41
Comercio con Europa	2	2	20	1	25
Comercio con los Estados Unidos y el Canadá	6		22		28
Comercio con el Japón		1	3		4
<i>Total</i>	<i>31</i>	<i>11</i>	<i>55</i>	<i>1</i>	<i>98</i>

FUENTE: Anexo v.

nalmente, y en aquel con el Japón, en que 3 de las 4 tarifas están en la misma situación.

Evidentemente, estas cifras, que en primera instancia apuntan claramente a un control extrarregional de los servicios marítimos de la región con los principales países industrializados, no son un elemento suficiente para llegar a esa conclusión. El hecho que la sede de una Conferencia y el lugar de emisión de una tarifa estén en un país que sea una potencia marítima tradicional no significa que los usuarios latinoamericanos o las compañías regionales no tengan alguna influencia en su fijación. Para establecerlo en forma definitiva, habría que conocer más a fondo la forma en que operan estos acuerdos y su estructura interna de poder.

Sin embargo, un indicador adicional parece apoyar la hipótesis del control extrarregional de los servicios. Este indicador es el número de líneas regionales que forman parte de cada Conferencia, acuerdo y tarifa. Con este fin se confeccionó el cuadro 10, en que se incluye esta clasificación, tomando como base, no las tarifas individuales de fletes, sino las Conferencias, acuerdos y tarifas individuales, que en este caso son las unidades lógicas.

Puede observarse inmediatamente que las líneas regionales tienen mayoría significativa sólo en algunos acuerdos relativos al comercio intrarregional, especialmente en las tarifas específicas, que corresponden a las emitidas por algunas líneas latinoamericanas, y en un número relativamente pequeño de los acuerdos y Conferencias que se aplican fundamentalmente en la costa del Atlántico de América del Sur. Sin embargo, es notorio que incluso entre los acuerdos relativos al tráfico intrarregional haya una Conferencia, un acuerdo y cinco tarifas en que la participación de las líneas latinoamericanas es nula. De hecho, en la mitad de los casos su participación

es minoritaria (en 15 es mayoritaria y en 15 es minoritaria).

La situación en las Conferencias y acuerdos relativos al tráfico con otras regiones es peor. En el comercio con Europa no existe ningún acuerdo o Conferencia en que la participación de las líneas regionales se acerque al 50 por ciento; en el comercio con los Estados Unidos y el Canadá sólo sucede en el caso de una Conferencia, y las Conferencias y acuerdos relativos al comercio con el Japón están dominados por las líneas extrarregionales.

Este indicador tampoco es definitivo para calificar la influencia de los círculos regionales sobre estos acuerdos. Sin embargo, si se le considera conjuntamente con el anterior —el lugar de emisión de las tarifas— el hecho de que en la inmensa mayoría de los casos la participación de las líneas regionales sea muy baja indica que, cualquiera que fuese la estructura de poder dentro de las Conferencias o acuerdos, es improbable que su posición prevalezca en las decisiones que se adopten.³

En cuanto a la estructura misma de las Conferencias, acuerdos y tarifas, en el cuadro 11 se las clasificó atendiendo al número de líneas que participan en cada una de ellas. Las conclusiones derivadas de ese cuadro traducen en

³ A estas alturas conviene aclarar un punto relativo a la suposición reiterada de que los intereses de los países latinoamericanos en su conjunto coinciden con los de las compañías navieras regionales, y que éstas defenderían los derechos de los países dentro de las Conferencias. Al respecto, podría suponerse que las compañías navieras, en caso de ser privadas, defenderían en primer término, sus propios intereses y los de la región sólo en los casos en que éstos coincidan con los suyos. Una acción específica de defensa de los intereses generales de un país en una Conferencia sólo podría esperarse de las compañías estatales, y nada más que en los casos en que éstas tengan instrucciones precisas al respecto.

Cuadro 10

AMÉRICA LATINA: PROPORCIÓN QUE REPRESENTAN LAS LÍNEAS REGIONALES EN LAS CONFERENCIAS, ACUERDOS Y TARIFAS QUE SE APLICAN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE SU COMERCIO EXTERIOR, 1966
(Porcentaje de líneas regionales)

<i>Tráficos que cubren</i>	<i>Tipo de acuerdo</i>	0	1 a 10	11 a 20	21 a 30	31 a 40	41 a 50	51 a 60	61 a 99	100	<i>Sin datos</i>	<i>Total</i>
Comercio intrarregional	Conferencias	1		3		2	1			4		11
	Acuerdos	1		1			1			4		7
	Tarifas	5								7		12
Comercio con Europa	Conferencias	1		6	1	2					2	12
	Acuerdos										3	3
Comercio con los Estados Unidos y el Canadá	Conferencias	2	1	4	5	3	2	1				18
Comercio con el Japón	Conferencias	1			2							3
	Acuerdos	1										1
	<i>Totales</i>	12	1	14	8	7	4	1	—	15	5	67

FUENTE: Anexo V.

Cuadro 11

AMÉRICA LATINA: NÚMERO DE COMPAÑÍAS NAVIERAS QUE PARTICIPAN EN LAS CONFERENCIAS, ACUERDOS Y TARIFAS QUE SE APLICAN
EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DEL COMERCIO EXTERIOR, 1966
(Número de compañías)

<i>Tráficos que cubren</i>	<i>Tipo de acuerdo</i>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	19	21	Más de 21	Sin da- tos	Total
Comercio intrarregional	Conferencias			1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1			2		11
	Acuerdos		4	1	1												1		7
	Tarifas	11	1																12
Comercio con Europa	Conferencias				1	1	1		1	2	1	1	1		1		1	2	12
	Acuerdos																3		3
Comercio con los Estados Unidos y el Canadá	Conferencias					7	1	1	3			1	1	4		1			18
	Acuerdos																		
Comercio con el Japón	Conferencias				2					1									3
	Acuerdos		1																1
<i>Totales</i>		11	5	3	6	1	9	2	1	5	4	1	3	5	1	1	4	5	67

FUENTE: Anexo V.

cierta medida la definición misma de Conferencia, acuerdo o tarifa usada en el estudio. En efecto, generalmente una sola compañía aplica las tarifas de fletes individuales, y sólo en un caso participan dos de ellas. El número de compañías que participa en los acuerdos es relativamente pequeño, entre dos y cuatro, salvo en uno relativo al tráfico entre el Brasil y la Argentina. El número de participantes en las Conferencias es mayor y más variado. Por lo menos tres de ellas cuentan con más de 21 miembros, dos en el tráfico intrarregional y una en el tráfico con Europa. La mayor parte, sin embargo, cuenta con un número de compañías asociadas que varía entre seis y trece. Algunas, sobre todo en los tráficos intrarregionales y con el Japón, tienen un número reducido de miembros, de tres o cuatro compañías.

La significación de este número de compañías en las distintas Conferencias es difícil de apreciar, ya que para ello debe contarse con mayores detalles sobre su estructura interna. Sin embargo, podría presumirse que en los casos en que el número de asociados es mayor de seis, los incentivos de competencia entre ellos por las vías que les son permitidas dentro de su participación en las Conferencias, a través de mejores servicios, serán mayores que en los pocos casos en que el número de miembros es inferior. Sobre este punto se volverá en detalle en el capítulo siguiente.

El objeto de este estudio no es, sin embargo, analizar en detalle la estructura de los acuerdos entre las compañías navieras —la sección anterior tenía por objeto describirlos en sus rasgos más generales— sino las tarifas de fletes. Previamente al estudio pormenorizado del nivel y la estructura misma de éstos, que es el tema de los capítulos siguientes, conviene analizar la estructura de las tarifas mismas,⁴ las que presentaron grandes disparidades en algunos aspectos. La base de este análisis la componen las 98 tarifas de fletes ya mencionadas.

Para caracterizarlas, pueden usarse varios indicadores, entre los que se han elegido los siguientes:

a) La amplitud de la tarifa. Por esto se entenderá la proporción de los productos que se transportan en una ruta determinada para los cuales las tarifas estipulan fletes específicos, y la proporción que debe transportarse aplicando el flete para carga no especificada, que suele ser más alto que la mayoría de los fletes específi-

cos.⁵ Idealmente, estas proporciones deberían calcularse tomando como base el total de los productos que se transportan en una ruta determinada. Sin embargo, para el estudio se calcularon solamente para los 133 productos que componen la muestra y para 33 de las rutas consideradas, que se analizan en detalle en el capítulo siguiente. La clasificación resultante es la siguiente:

<i>Proporción de productos que se transportan con el flete para carga no especificada</i>	<i>Nº de rutas (comercio entre dos países)</i>
0	6
0.1 a 10	13
10.1 a 20	8
20.1 a 50	2
50.1 a 75	3
75.1 a 100	1
<i>Total de rutas</i>	<i>33</i>

Para interpretar este resultado, debe recordarse que la muestra de productos utilizada en el estudio incluye tanto los que son de mayor trascendencia en el tráfico actual como los que podrían ser de importancia en el futuro, pero cuyo movimiento actual es muy bajo. Con ese criterio, el hecho que en 19 de las 33 rutas la proporción de productos que debió transportarse como carga no especificada sea inferior a 10 por ciento indica que la amplitud de una parte considerable de las tarifas es adecuada. Sólo en 6 casos la proporción de fletes de carga no especificada fue superior a 20 por ciento.

b) Otro indicador de las características de las tarifas de fletes son las unidades monetarias y físicas que usan. Con este fin, en el cuadro 12, se clasificaron las 98 tarifas consideradas, según el sistema que usen.

Como puede observarse, existen entre ellas 11 combinaciones distintas. En cuanto a las unidades monetarias, 85 por ciento se expresan en dólares y prácticamente todo el resto en chelines británicos. Sólo tres tarifas, que corresponden a transportes internos entre países de la Cuenca del Plata, están expresadas en monedas locales latinoamericanas.

Lo notorio es, sin embargo, la gran variedad de unidades de peso y medida que usan las diferentes tarifas. Las tarifas se expresan en 1 000 kilogramos o metro cúbico, en 1 000 kilogramos o 40 pies cúbicos, en 2 240 libras o 40 pies cúbicos, en 2 000 libras o 40 pies cúbicos, etc. A este respecto, no es posible juzgar *a priori* la conveniencia de uniformar los sistemas usados en todas las tarifas, ya que ello debería depen-

⁴ Es conveniente recordar que se ha definido como tarifa al documento que contiene el conjunto de los fletes para productos específicos, y las condiciones en que las compañías adheridas al acuerdo respectivo ofrecen sus servicios.

⁵ Este tema se analiza con más detalle en otras secciones de este capítulo, y en el capítulo iv.

der fundamentalmente de las unidades de peso y medida que se apliquen en la comercialización de los productos que suelen transportarse en una ruta determinada. Sin embargo, lo anterior sólo justificaría utilizar dos sistemas en el plano mundial, uno relacionado con el sistema métrico decimal, y el otro con los sistemas de medida usados en los Estados Unidos y algunos países europeos. Las tarifas que estipulan fletes en diferentes cantidades de libras, por ejemplo, sólo complican la situación y la administración de los transportes marítimos. De todas maneras, en ningún caso se ve la justificación de utilizar, ambos sistemas de medidas, como sucede con las tarifas que se expresan, verbigracia, en 1 000 kilogramos o 40 pies cúbicos.

Se nota, sin embargo, predominio de los sistemas basados en el sistema métrico decimal, sobre todo en las tarifas intrarregionales y en algunas con el continente europeo. Las tarifas que tienen relación con los Estados Unidos y el Canadá se expresan de preferencia en libras y pies cúbicos, lo que parece razonable a juzgar por los sistemas de peso y medidas usados en esos países, aunque también existen tarifas basadas en el sistema métrico, e incluso en ambos.

Es indudable, de todas maneras, que un estudio cuidadoso de este aspecto permitiría simplificar mucho los sistemas usados, lo que beneficiaría tanto a los usuarios como a las compañías y agencias navieras.

c) Los fletes específicos se clasifican normalmente por producto o clase, o usando ambos sis-

temas a la vez.⁶ En el cuadro 13, se muestra la situación al respecto en las tarifas en estudio. De 98 tarifas, 77 utilizan un sistema de fletes por producto y de las restantes, 15 tienen un sistema mixto de fletes por producto y por clase. Sólo cuatro tarifas se basan exclusivamente en una clasificación por clase, todas ellas en el tráfico con Europa.

La tendencia a usar un sistema de clasificación por producto en lugar de por clase, podría interpretarse como una forma de cobrar fletes distintos para un mayor número de productos, considerando diferentes factores, especialmente el valor intrínseco del producto de que se trate (véase el capítulo iv). La tarifa por clase debe necesariamente ser más general que la tarifa por producto, lo que impediría en cierta medida una política tarifaria más flexible con relación a los distintos productos que se transportan.

La tendencia actual a la unificación de cargas, por medio del uso de *containers* y otros sistemas, que pretende estandarizar las condiciones de transporte para los diferentes productos, llevará seguramente a modificar esta política, y en todo caso acercará más al sistema por clases.

d) Los fletes para los distintos productos

⁶ Un sistema de fletes por clase consiste en establecer varios grupos de fletes, o *clases*, a los cuales se asimilan los diferentes productos que se transporten. Por lo tanto, las diferencias de fletes no se determinan por producto sino por grupo o *clase*.

Cuadro 12

AMÉRICA LATINA: SISTEMAS MONETARIOS Y DE MEDIDA USADOS EN LAS TARIFAS DE FLETES QUE SE APLICAN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DEL COMERCIO EXTERIOR, 1966

	Comercio intrarregional	Comercio con Europa	Comercio con los Es- tados Uni- dos y el Canadá	Comercio con el Japón	Total
1. Dólares por 1 000 kg o metro cúbico	20	16	3		39
2. Chelines por 1 000 kg o metro cúbico		1			1
3. Dólares por 1 000 kg o 40 pies cúbicos	11	7	2		20
4. Chelines por 1 000 kg o 40 pies cúbicos		6			6
5. Dólares por 2 240 lbs. o 40 pies cúbicos			4	2	6
6. Chelines por 2 240 lbs. o 40 pies cúbicos		7			7
7. Dólares por 2 000 lbs. o 40 pies cúbicos	8		18	2	28
8. Dólares por 100 lbs. o pie cúbico			1		1
9. Pesos argentinos y uruguayos por 1 000 kg o metro cúbico	1				1
10. Guaraníes por 1 000 kg o metro cúbico	1				1
11. Guaraníes y dólares por 1 000 kg o metro cúbico	1				1
Totales	42	37	28	4	111

FUENTE: Anexo v.

NOTA: 13 tarifas usan dos monedas.

Cuadro 13

AMÉRICA LATINA: TIPOS DE CLASIFICACIÓN DE FLETES USADOS EN LAS TARIFAS QUE SE APLICAN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DEL COMERCIO EXTERIOR, 1966

<i>Tráficos que cubren</i>	<i>Tarifa por producto</i>	<i>Tarifa por clase</i>	<i>Tarifa mixta por producto y por clase^a</i>	<i>Sin datos</i>	<i>Total</i>
Comercio intrarregional	39		2		41
Comercio con Europa	16	4	4	1	25
Comercio con los Estados Unidos y Canadá	18		9	1	28
Comercio con el Japón	4				4
<i>Totales</i>	<i>77</i>	<i>4</i>	<i>15</i>	<i>2</i>	<i>98</i>

FUENTE: Anexo v.

^a La tarifa mixta por producto y por clase se aplica estableciendo fletes específicos para la mayor parte de los productos tradicionales, y agrupando otros productos en un número variable de "clases". Los fletes específicos por producto prevalecerán aunque el mismo producto figure agrupado por clase.

suelen expresarse por peso, por volumen o bien se da la opción a la empresa marítima a usar uno de ambos. Ello obedece a los diversos tipos de productos que se transportan, algunos de los cuales tienen elevado peso y ocupan poco volumen y otros presentan las características opuestas, y a la necesidad de las compañías navieras de utilizar en forma óptima la capacidad de sus buques, tanto en volumen como en peso (*full and down*). En algunos casos especiales todo o parte del flete es proporcional al valor de la mercadería, generalmente entre 1 y 3 por ciento. Esto ocurre en los fletes ad valorem.

En este respecto, cabría suponer que el flete para un mismo producto, debería cotizarse en las diferentes rutas ya sea a base del peso o del volumen, y en algunos casos, dependiendo de la naturaleza del producto, darse opción a la compañía naviera para cobrar por peso o volumen; pero no que en varias rutas se aplicasen sistemas distintos para fijarlo.

Para analizar este aspecto, que es de sumo interés para evaluar la racionalidad y uniformidad de la estructura de los fletes en el comercio exterior regional, se efectuó una clasificación de la forma en que se establecen los fletes para todos los productos analizados en el estudio en las diferentes rutas en que se transportan. Estos fletes se dividieron según se expresen por peso, volumen, peso o volumen, o sean convencionales. A fin de completar el cuadro de la situación existente, se indicó también el número de rutas en que el producto se transportaba con flete para carga no especificada. Los resultados de esta clasificación aparecen en el anexo II, y en cuadro 14 se incluye un resumen de las informaciones contenidas en ese anexo.

La primera conclusión que se desprende del

análisis detallado de la situación para cada producto es que no existe la presunta uniformidad de tratamiento para todos ellos. De los 125 productos analizados, solamente 16 se calificaron en la misma forma en todas las rutas en que se transportaron. A éstos, habría que agregar otros 23 productos que se calificaron de manera uniforme en todas las rutas, pero que en algunas se transportaron con flete para carga no especificada, lo que en esos casos sería razonable debido a que la cantidad transportada era muy pequeña. Ello da un total de 39 productos —vale decir el 31.2 por ciento— que puede decirse que recibieron un tratamiento racional. Para los demás productos, los fletes se expresan en forma diferente en las distintas rutas en que se transportan, abarcando prácticamente todas las combinaciones que incluyan fletes expresados por peso, volumen, peso/volumen, etc. Algunas de estas combinaciones se dan para un solo producto, pero dos de ellas —una en que los fletes se expresan por peso, por peso/volumen y como carga no especificada, y otra en que se expresan por peso, por volumen, por peso/volumen y por carga no especificada— se dan para un número mayor de productos que las demás combinaciones, sobre todo para algunos productos clasificados como manufacturas simples.

Las cifras globales incluidas en el cuadro 14 permiten también extraer algunas conclusiones de interés. El cuadro resume informaciones acerca de los 125 productos mencionados, en todas las rutas en que se transportan, lo que da un total de 2 500 casos. De ese total, 49.4 por ciento tenían fletes por peso; 6.4 por ciento por volumen, 15.6 por ciento por peso/volumen, 26.1 por ciento para carga no especificada, y 2.5 por ciento tenían fletes convencionales. Sin embargo, esos promedios esconden diferencias sustan-

Cuadro 14

AMÉRICA LATINA: CLASIFICACIÓN DE LOS FLETES MARÍTIMOS EN EL COMERCIO EXTERIOR DE LA REGIÓN SEGÚN SE EXPRESAN POR PESO, VOLUMEN, PESO O VOLUMEN, CARGA NO ESPECIFICADA (N.O.S.) O CONVENCIONAL^a

Grupos de productos	Materias primas		Productos semielaborados		Manufacturas simples		Manufacturas complejas		Total	
	Observaciones	Porcentaje	Observaciones	Porcentaje	Observaciones	Porcentaje	Observaciones	Porcentaje	Observaciones	Porcentaje
<i>Flete por peso (P)</i>										
Intrazonal	108	63.9	198	73.6	308	47.0	45	10.4	659	43.2
Extrazonal	140	74.9	213	82.9	209	58.4	15	8.7	577	59.2
Total	248	69.7	411	78.1	517	51.0	60	9.9	1 236	49.4
<i>Flete por volumen (M)</i>										
Intrazonal	4	2.4	19	7.1	26	4.0	41	9.5	90	5.9
Extrazonal	10	5.3	19	7.4	29	8.1	11	6.4	69	7.1
Total	14	3.9	38	7.2	55	5.4	52	8.6	159	6.4
<i>Flete por peso o volumen (P/M)</i>										
Intrazonal	10	5.9	6	2.2	95	14.5	158	36.6	269	17.6
Extrazonal	7	3.7	6	2.3	49	13.7	58	33.5	120	12.3
Total	17	4.8	12	2.3	144	14.2	216	35.7	389	15.6
<i>Flete por carga no especificada (N.O.S.)</i>										
Intrazonal	21	12.4	45	16.7	226	34.5	188	43.5	480	31.5
Extrazonal	8	4.3	12	4.7	63	17.6	89	51.4	172	17.6
Total	29	8.1	57	10.9	289	28.5	277	45.8	652	26.1
<i>Flete convencional</i>										
Intrazonal	26	15.4	1	0.4	0	0.0	0	0.0	27	1.8
Extrazonal	22	11.8	7	2.7	8	2.2	0	0.0	37	3.8
Total	48	13.5	8	1.5	8	0.9	0	0.0	64	2.5
<i>Totales generales</i>										
Intrazonal	169	100.0	269	100.0	655	100.0	432	100.0	1 525	100.0
Extrazonal	187	100.0	257	100.0	358	100.0	173	100.0	975	100.0
Total	356	100.0	526	100.0	1 013	100.0	605	100.0	2 500	100.0

FUENTE: Anexo I.

^a Cada observación corresponde al flete de un producto en una ruta. Para el cálculo se consideraron 125 productos (26 materias primas, 25 productos semielaborados, 50 manufacturas simples y 24 manufacturas complejas) y se registraron fletes para ellos en las rutas en que efectivamente se transportaron, lo que dio un total de 2 500 observaciones.

ciales entre los diferentes tipos de productos. En efecto, un análisis más profundo de las cifras muestra que los fletes cobrados por peso disminuyen relativamente a medida que aumenta el grado de elaboración de los productos; el mayor porcentaje se encuentra entre los semimanufacturados, y el menor entre las manufacturas complejas. En los fletes por volumen no existe una relación clara entre el grado de elaboración y la proporción que representan del

total, aunque ello no tiene mayor trascendencia debido a la poca importancia que tiene esta forma de expresar los fletes en el total del transporte. En cambio se encuentra una relación verdaderamente interesante en los fletes expresados por peso/volumen, y en la proporción del total en que se aplicó el flete para carga no especificada. En ambos casos, las proporciones son mayores a medida que aumenta el grado de elaboración de los productos analizados. Con

respecto a los fletes expresados por peso/volumen, la proporción de ellos entre las materias primas fue de 4.8 por ciento, porcentaje que aumenta hasta 35.7 por ciento para las manufacturas complejas; las cifras correspondientes en el caso de los fletes para carga no especificada son 8.1 y 45.8 por ciento.

La significación de estos resultados es interesante. Por de pronto, la relación encontrada con respecto a los fletes por peso/volumen es lógica, a juzgar por la naturaleza de los productos mismos, ya que muchos de los productos manufacturados ocupan un volumen grande con relación a su peso. La conclusión es diferente en cuanto a los fletes para carga no especificada pues, si bien lo encontrado refleja en parte el hecho que el transporte de manufacturas es de poca importancia en la mayoría de las rutas analizadas, ello tiene como consecuencia que los costos de transporte tienen en muchas rutas un nivel superior al razonable para una parte importante de esas manufacturas, ya que en otra parte de esta investigación se encontró que el nivel de fletes para carga no especificada suele ser más alto que el flete medio en una ruta.

Un aspecto que es también interesante destacar es la situación diferente de los tráficos intrarregional y extrarregional. Según los resultados, el tráfico extrarregional presenta características que indican mayor consolidación en la estructura de los fletes y, por ende, una mayor racionalidad en ella. Esto se refleja principalmente en la mayor proporción de fletes expresados por peso, lo que denota mayor simplicidad en la estructura de los fletes, y una proporción mucho menor de productos que deben movilizarse con flete para carga no especificada. Lo anterior tiene una consecuencia muy importante, y es que, en la medida que el nivel y la estructura de los fletes marítimos sean un impedi-

mento significativo para el incremento del comercio exterior de los países de la región, ese impedimento parece, en general, mayor con relación a las posibilidades de intercambio intrarregional que extrarregional.

Una excepción a lo anterior es el altísimo porcentaje (51.4) de fletes para carga no especificada en el tráfico extrarregional de manufacturas complejas, y que es superior al correspondiente en el comercio intrarregional. Si se recuerda de nuevo que el estudio considera solamente las exportaciones latinoamericanas, lo anterior significa que las condiciones de transporte son difíciles para las exportaciones de ese tipo de manufacturas a países fuera de la región, por las razones expuestas anteriormente. En cierta medida, ello puede deberse a que hasta la fecha las exportaciones de esos productos han sido escasas a la vez que su intercambio ha sido relativamente mayor entre los países de la región, lo que explicaría ese menor porcentaje en el comercio intrarregional. Sin embargo, en un estudio pormenorizado de las posibilidades de exportación de este tipo de productos desde la región, este problema merece un análisis especial.

e) La mayor heterogeneidad entre las distintas tarifas de fletes se encuentra en el tratamiento de los pesos y largos excesivos. En casi todas las tarifas, se definen bultos *normales*, a base del volumen o del peso, estableciéndose ciertos límites sobre los cuales se cobra un recargo. Aquí, la situación puede considerarse francamente caótica, y el verdadero alcance de esta heterogeneidad en los sistemas y en los recargos que se aplican debería ser objeto de un estudio detallado, ya que hay muchas posibilidades de variar el monto del flete que debe pagarse debido a estos recargos, especialmente en algunas tarifas.

Cuadro 15

AMÉRICA LATINA: TRATAMIENTO DE LOS BULTOS DE PESO EXCESIVO EN LAS TARIFAS DE FLETES QUE SE APLICAN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DEL COMERCIO EXTERIOR.
LÍMITES MÁXIMOS QUE SE ACEPTAN EN EL PESO DE LOS BULTOS PARA LA APLICACIÓN DE UN FLETE SIN RECARGO ESPECIAL, 1966

Tráficos que cubren	1 500 kg	2 000 kg	2 500 kg	3 000 kg	4 000 libras	4 480 libras	6 000 libras	8 000 libras	No indica	Totales
Comercio intrarregional	1	28	2	2	3				5	41
Comercio con Europa		14 ^a		8					3	25
Comercio con los Estados Unidos y el Canadá		6		2	1	1	3	13	2	28
Comercio con el Japón				3			1			4
Totales	1	48	2	15	4	1	4	13	10	98

FUENTE: Anexo v.

^a Incluye 5 tarifas en que el límite es de 2 032 kg.

Cuadro 16

AMÉRICA LATINA: TRATAMIENTO DE LOS BULTOS DE PESO EXCESIVO EN LAS TARIFAS DE FLETES QUE SE APLICAN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DEL COMERCIO EXTERIOR. RECARGOS ESTABLECIDOS POR BULTO PARA LA PRIMERA TONELADA EN EXCESO DE LA DEFINIDA COMO NORMAL
(Dólares por tonelada de flete)

Tráficos que cubren	0.90	1.25	1.50	1.75	2.00	2.10	2.24	2.25	2.40	2.50	2.65	2.80	3.00	3.15	3.20	3.30	3.50	3.60	3.80	4.40	6.00	7.00	7.50
Comercio intrarregional	7	3			4	1	1	1	1			2	2	2	2	3	2			3		1	0
Comercio con Europa			2	3		4		5		1	1	1	2				1						
Comercio con los Estados Unidos y el Canadá	2				5			2	2	3	3	2					3	1	3		3		
Comercio con el Japón											1												
Totales	9	3	2	3	9	4	1	5	3	1	5	1	6	2	2	3	6	1	3	3	3	1	1
Comercio intrarregional	1													1	1		1	1		7		41	
Comercio con Europa									1		1									3		25	
Comercio con los Estados Unidos y el Canadá																				2		28	
Comercio con el Japón					1	1						1										4	
Totales	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12		98	

FUENTE: Anexo V.

En los cuadros 15 y 16, se presenta una clasificación de las 98 tarifas analizadas en el estudio, según el trato que dan a los pesos excesivos. En el cuadro 15 se indica el límite máximo del peso *normal*, sobre el cual se comienza a cobrar recargo y en el cuadro 16 se clasifican las distintas tarifas con arreglo al monto del recargo por la primera tonelada sobre el peso *normal*. Estas dos clasificaciones traducen sólo parcialmente la complejidad de este tratamiento, ya que en la mayor parte de las tarifas se incluyen extensas tablas que indican la forma en que varían los recargos al aumentar el peso o el tamaño de los bultos. Algunas de esas tablas se incluyen en el anexo v.

Del cuadro 15 se desprende que existen ocho límites diferentes para los pesos considerados normales en las 98 tarifas. Estos límites varían desde 1 500 kilogramos, que se aplica en una sola tarifa en el tráfico intrarregional, hasta 8 000 libras, equivalente a 3 629 kilogramos, que se usa en varias tarifas que se aplican en el comercio con los Estados Unidos. Existe un número considerable de tarifas que aplican un límite de 2 000 kilogramos, especialmente en el comercio intrarregional, y un límite de 8 000 libras, en el tráfico con los Estados Unidos. Las tarifas del transporte con Europa aplican fundamentalmente los límites de 2 000 y 3 000 kilogramos.

La mayor heterogeneidad se presenta, sin embargo, al clasificar las tarifas por el recargo que aplican a la primera tonelada en exceso del límite máximo considerado para un flete normal. En este caso, existen 32 sistemas distintos que se dividen en dos tipos. El más corriente es un monto en dólares de recargo por tonelada, pero existen tres tarifas que aplican porcentajes de recargo sobre el flete por cada tonelada en exceso de la normal en cada bulto. La varia-

ción en el recargo por tonelada es muy grande. Va desde 0.90 dólares, aplicado en nueve tarifas, hasta 8.80 dólares aplicado en una, existiendo varios casos en que el recargo es superior a 6.00 dólares. En general, la mayoría de los recargos varían entre 2.00 y 4.00 dólares por tonelada (véase nuevamente el cuadro 16).

Parte de estas diferencias en los recargos tienen varias explicaciones y posiblemente las de mayor importancia sean las condiciones portuarias correspondientes a las distintas rutas que existían posiblemente muchos años atrás cuando se establecieron estos recargos por primera vez. También pueden haberse tenido en cuenta otros factores, como la capacidad y el equipo mismo de carga de los buques. Son muy comprensibles los problemas que crearía, por ejemplo, el transporte de un bulto de 20 toneladas en una ruta en que ni los buques ni los puertos cuentan con el equipo adecuado para levantarlo. Sin embargo, es difícil que esos problemas expliquen totalmente esas diferencias, o que hayan sido tenidos en cuenta, pareciendo existir importantes posibilidades de simplificar estos sistemas de recargo.⁷

La situación con respecto al largo excesivo es similar. Existen nueve límites máximos aceptados en las 98 tarifas, que van desde los 6 metros, aplicado en una tarifa intrarregional, hasta 40 pies, equivalente a 12.2 metros, aplicado

⁷ Esto ha sido corroborado últimamente por la preocupación especial por el problema de uniformar los recargos y tratamientos de pesos excesivos, que mostraron algunas Conferencias europeas y japonesas y Consejos de Usuarios europeos, en una reunión efectuada durante el segundo semestre de 1967. En esa oportunidad llegaron al acuerdo de que "como regla general y donde sea posible, las Conferencias de fletes deberán aplicar recargos por pesos excesivos solamente en casos de bultos cuyo peso sea superior a las cinco toneladas". (*Fairplay*, 2 de noviembre de 1967.)

Cuadro 17

AMÉRICA LATINA: TRATAMIENTO DE LOS BULTOS DE LARGO EXCESIVO EN LAS TARIFAS DE FLETES QUE SE APLICAN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DEL COMERCIO EXTERIOR.
LÍMITES MÁXIMOS QUE SE ACEPTAN EN EL LARGO DE LOS BULTOS PARA LA APLICACIÓN DE UN FLETE SIN RECARGO ESPECIAL, 1966

Tráficos que cubren	6 me- tros	10 me- tros	12 me- tros	20 pies	24 pies	30 pies	33 pies	35 pies	40 pies	No indi- ca	Totales
Comercio intrarregional	1	10	1	2	2		1	7	1	16	41
Comercio con Europa			7				7	1	2	8	25
Comercio con los Estados Unidos y el Canadá			3			3		15	2	5	28
Comercio con el Japón	1							3			4
Totales	2	10	11	2	2	3	8	26	5	29	98

FUENTE: Anexo v.

Cuadro 18

AMÉRICA LATINA: TRATAMIENTO DE LOS BULTOS DE LARGO EXCESIVO EN LAS TARIFAS DE FLETES QUE SE APLICAN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DEL COMERCIO EXTERIOR. RECARGOS PARA LA PRIMERA UNIDAD DE MEDIDA (UN METRO O 3 PIES, O FRACCIÓN) EN EXCESO DEL TAMAÑO DEFINIDO COMO NORMAL, 1966
(Dólares por tonelada de flete)

<i>Tráficlos que cubren</i>	0.40	0.44	0.45	0.50	0.60	0.75	0.84	1.00	1.10	1.25	1.40	1.41	1.50	1.75	1.84	1.93	2.00	2.10	2.20	2.50	3.00	6.05	6.16	<i>No re-indican go</i>
Comercio intrarregional	1		3	2	2	2	2	2				1		4	2	3			2	2		1	16	
Comercio con Europa			2				3	1			2	4	3				1	2						7
Comercio con los Estados Unidos y el Canadá	1		2	3	1		3	1	2								5		2	1				7
Comercio con el Japón									1													1	1	1
Totales	1	1	2	8	3	2	3	6	2	2	2	5	3	4	2	3	6	2	4	1	2	1	1	30

FUENTE: Anexo V.

por cinco tarifas. (Véase el cuadro 17.) En este caso, es interesante destacar que en 29 de las 98 tarifas no se prevé ningún tratamiento con respecto al largo excesivo, proporción notoriamente superior a la del caso de los pesos excesivos, en que el número de tarifas que no lo consideraban era de sólo 10.⁸ Ello puede significar, o que el movimiento de bultos de gran tamaño no es práctica común en muchas de las rutas, o que en términos generales, al problema del largo excesivo no se le concede tanta importancia en las tarifas de fletes como al del peso. En todo caso, el grueso de las tarifas en que no aparece tratamiento de largos excesivos corresponde a las intrarregionales, que suman 16 de un total de 41 tarifas.

En cuanto a los límites mismos, parece existir bastante uniformidad en las tarifas relacionadas con el tráfico con Norteamérica, en las que la mayor parte tiene un límite de 35 pies (10.7 metros). Esta uniformidad es menor en las tarifas con Europa, las que tienen principalmente límites de 33 pies (10.1 metros) o 12 metros. La mayor variación se encuentra en las tarifas intrarregionales entre las que, si bien hay un número importante que usa como límite 10 metros y 35 pies, existe un grupo que tiene límites muy variados.

El cuadro 18 muestra la enorme variedad de recargos aplicados, que en este caso suman 24 y que varían desde 0.40 hasta 6.16 dólares por tonelada de flete para la primera unidad de medida en exceso de las definidas como normales.⁹ Las razones para esta variedad de recargos pueden encontrarse entre las mismas planteadas

⁸ En ambas cifras se incluyen aquellas tarifas para las que no se tiene información.

⁹ Para definir esta primera unidad de medida se han tomado como equivalentes un metro y 3 pies.

para el caso de los pesos excesivos, aunque también es difícil que ellas expliquen totalmente esas diferencias.

f) Es conocido el hecho de que las Conferencias de fletes conceden en determinadas circunstancias, rebajas sobre los fletes establecidos. Estas pueden ser del tipo de las llamadas *rebajas diferidas*, que se otorgan después de un cierto período de tiempo en que un usuario ha enviado todos sus embarques por la misma compañía o buques de la Conferencia, o por medio de contratos especiales.

En el cuadro 19, se clasifican las 98 tarifas según el sistema de rebajas que aplican. Lo primero que salta a la vista es que entre las tarifas intrarregionales, ninguna consulta un sistema de rebajas. Parte de la explicación podría encontrarse en el hecho de que una proporción importante de ellas son tarifas individuales, de estructura simple, y de que no registran más que una lista de fletes para determinados productos. El fenómeno es en todo caso interesante, y merecerían estudiarse más a fondo las razones de esta política.

En las tarifas relacionadas con el tráfico extrarregional la proporción de ellas que no conceden formalmente ningún tipo de rebajas es muy alta, especialmente en las correspondientes al comercio con los Estados Unidos, donde el sistema de rebajas diferidas es ilegal. Estas últimas tarifas usan como sistema de rebaja solamente el de fletes con y sin contrato, ya sea para todos los productos o para algunos de ellos, como sucede en un caso. Las tarifas relacionadas con el tráfico con Europa, en cambio, usan preferentemente el sistema de rebajas diferidas, concediendo habitualmente un 10 por ciento. Sólo unas pocas de ellas usan el sistema de tarifas con y sin contrato.

Cuadro 19

AMÉRICA LATINA: TIPOS DE REBAJA PREVISTOS EN LAS TARIFAS DE FLETES QUE SE APLICAN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DEL COMERCIO EXTERIOR, 1966

Tráficos que cubren	Tipos de rebaja				Total
	No contemplan rebaja alguna	10 por ciento rebaja diferida para algunos productos	Tarifas con y sin contrato	Tarifas con y sin contrato para algunos productos	
Comercio intrarregional	41				41
Comercio con Europa	7	13	4	1	25
Comercio con los Estados Unidos y el Canadá	13		14	1	28
Comercio con el Japón	1	1	2		4
Totales	62	14	20	2	98

FUENTE: Anexo v.

Cuadro 20

AMÉRICA LATINA: TRATAMIENTO DEL TRANSPORTE EN CONTAINERS EN LAS TARIFAS DE FLETES QUE SE APLICAN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DEL COMERCIO EXTERIOR, 1966

Tráficos que cubren	Contiene fletes para el transporte de <i>containers vacíos</i>	Se aplica el flete de la <i>mercadería</i> para la que éste es más alto	Se aplica el flete para carga no <i>especificada</i>	Se aplica el flete normal con un <i>recargo</i>	Varios <i>sistemas</i> ^a	No <i>indica el sistema</i>	No <i>prevé tratamiento de containers</i>	Totales
Comercio intrarregional	1		1			1	38	41
Comercio con Europa	5	2		6	3	2	7	25
Comercio con los Estados Unidos y el Canadá	5				13		10	28
Comercio con el Japón							4	4
Totales	11	2	1	6	16	3	59	98

FUENTE: Anexo v.

^a Principalmente se aplica el flete normal, pero se supone que la capacidad del container se utiliza casi totalmente. En caso contrario, se aplica un flete por el espacio no usado.

Sobre este aspecto de las rebajas se desconoce su evolución histórica, lo que impide interpretar con mayor precisión los resultados obtenidos. La no existencia de rebajas en el tráfico intrarregional podría considerarse como indicador de una situación monopólica más fuerte en esas rutas, situación que no se presentaría con la misma intensidad en las rutas extrarregionales. La presencia de *outsiders* —buques que operan en la misma ruta al margen de la Conferencia— tiene también importancia decisiva en las rebajas que se conceden. Los acuerdos bilaterales existentes entre algunos países de América Latina ayudarían a consolidar esas situaciones de monopolio.

g) En las tarifas, los fletes para los diversos productos se refieren a lo que en ellas se define implícitamente como transporte *normal*, es decir, bultos de tamaño y peso máximos prefijados que se transportan en determinadas condiciones y, además, entre determinados puertos que se definen explícitamente en cada tarifa. Si el transporte se efectúa en la ruta a que se refiere la tarifa, pero con origen y destino o cualquiera de los dos en otros puertos que los definidos en ella, generalmente se cobran recargos especiales. Estos recargos se basarían en el costo adicional que le significa al buque recalar en un puerto en que el tonelaje no lo justifica en la mayoría de los casos; en el costo de trasbordar la mercadería a otro buque, o en los mayores costos portuarios, especialmente en puertos pequeños que no cuentan con las instalaciones necesarias. Además, en muchos casos, y dependiendo de las condiciones de los puertos mismos, se aplican recargos especiales cuando se considera que los

costos exceden el nivel normal o las demoras en las operaciones son excesivas. (Este punto se trata *in extenso* en el capítulo v.)

Por lo anterior, es dable esperar en la mayoría de los casos que las tarifas registren algún tipo de recargo para un determinado número de puertos o, en su defecto, que clasifique a éstos de manera de generar diferencias en los fletes que tienen origen o destino en ellos. De hecho es así, ya que de las 98 tarifas analizadas, 81 consultan esos recargos, y sólo 17 no indican nada al respecto.

El tipo de recargo puede variar, pero generalmente se trata de un monto fijo por tonelada que se agrega al flete.

h) Finalmente, es interesante analizar la forma en que las tarifas de fletes denotaban a fines de 1966 la tendencia de los últimos años a usar de manera más intensiva los nuevos métodos de unificación de cargas, especialmente los *containers*.

A este respecto la situación era sumamente confusa, y puede decirse que los acuerdos de fletes no habían considerado seriamente un sistema que significara un tratamiento adecuado de *containers*. Existían, sin embargo, algunas excepciones, sobre todo en las rutas que conectan los países del Caribe con los Estados Unidos. (Véase el cuadro 20.)

Por de pronto, 59 de las 98 tarifas no indicaban sistema alguno respecto a los *containers*. En estas 59 habían 38 referentes al comercio intrarregional. Entre las tarifas restantes que indicaban algún sistema respecto a los *containers*, 11 contenían solamente disposiciones sobre el transporte de *containers* vacíos de retorno, sin

indicar por lo tanto nada sobre el transporte unificado propiamente tal. Si estas 11 se agregan a las anteriores, resulta que prácticamente el 70 por ciento no se refiere a esta materia.

En las restantes, que se concentran fundamentalmente en el comercio con los Estados Unidos, y en menor medida con Europa, se usan sistemas sumamente variados. Los más importantes consisten, sin embargo, en cobrar el flete normal para el producto de que se trate, pero exigiendo una utilización mínima —generalmente el 85 por ciento— de la capacidad del *container* cargándose en caso contrario un flete por la capacidad no usada. En otras, se cobra el flete normal, pero con un recargo. En dos tarifas, se aplica al peso o volumen total del *container* el flete más alto entre todos los que rigen para las diversas mercaderías que se transportan en él, lo que significa que el transporte por este sistema puede resultar mucho más oneroso. Por último, debe mencionarse el caso extremo de una

tarifa en que se cobra el flete para carga no especificada, sistema que suele ser uno de los más altos.

Como puede observarse, ninguno de los sistemas de cobro significa un incentivo para usar estos nuevos métodos de transporte. Con la excepción de los sistemas que cobran el flete normal, exigiendo la utilización de un cierto porcentaje de la capacidad del *container*, todos los demás suponen el encarecimiento de los fletes normales. Es posible que esto tenga cierta base, ya que el transporte de *containers* en buques no especialmente adaptados para ello puede significar mayores costos de operación para el buque. De ser así, habría otro argumento más para los que sostienen que los nuevos métodos de unificación de cargas deben aplicarse en forma integral, haciendo uso del equipo y los medios especializados que requieren en todas las etapas del transporte. En caso contrario, el costo total suele ser mayor que en el sistema tradicional.

Capítulo IV

NIVEL Y ESTRUCTURA DE LOS FLETES MARÍTIMOS ACTUALES EN EL COMERCIO EXTERIOR LATINOAMERICANO Y FACTORES QUE LOS DETERMINAN

Como se indicó en la introducción, una de las finalidades centrales del presente estudio es establecer en forma clara los factores que determinan la estructura y nivel actuales de los fletes marítimos que se aplican en el comercio exterior de América Latina.

El conocimiento de esos factores puede tener dos objetivos principales. El primero es obtener una visión adecuada, de tipo cuantitativo, de este aspecto de la actividad marítima, a fin de poder formular políticas destinadas a orientarla hacia fines determinados. El segundo objetivo es formular un esquema teórico que permita predecir, con la mayor precisión posible, las variaciones en ese nivel o estructura frente a cambios en algunos de los factores que presumiblemente los determinan.

Es indudable que el grado de profundidad del estudio debe ser diferente según el objetivo que se quiera alcanzar. Las exigencias de índole estadística para lograr el segundo objetivo son mayores que para el primero, ya que la predicción de fletes específicos debe hacerse con un mínimo de error en todos los casos.

El objetivo de este estudio es, sin embargo, proporcionar bases adecuadas para la formulación de políticas. Para este fin, si bien las exigencias estadísticas pueden no ser tan estrictas en algunos aspectos como para el segundo objetivo planteado, se requiere de todas maneras establecer claramente los factores que determinan el nivel y la estructura de los fletes marítimos, y la importancia relativa de cada uno de esos factores, por lo menos en términos generales y con relación a la realidad del comercio exterior de América Latina.

Se ha abordado este objetivo mediante el ensayo de un conjunto de hipótesis de trabajo, que pretenden definir algunos aspectos del tema en estudio, de manera de poder comprobar o rechazar determinadas afirmaciones sobre él que se plantean en esas hipótesis. Esta comprobación o rechazo de un conjunto de hipótesis se aborda mediante la aplicación de un modelo general, representado por una función de tipo estadístico, que permite cuantificar la influencia relativa de los factores que presumiblemente

determinan el nivel y estructura de los fletes, factores a los cuales se refieren las hipótesis de trabajo usadas.

Para formular las hipótesis se requiere un conocimiento previo de las líneas generales del funcionamiento del sistema tarifario en el transporte marítimo. Los estudios realizados hasta la fecha sobre los fletes marítimos han dedicado tradicionalmente considerable esfuerzo a identificar los factores que influyen en el nivel y la estructura de los fletes, y no parece haber ninguno que haya intentado cuantificar la influencia relativa de cada uno de ellos. Se han hecho investigaciones que han llevado a confeccionar extensas listas de factores que pueden influir en algunas circunstancias. Es posible que esos factores no hayan influido directamente en la fijación de los fletes, pero según la decisión a que se haya llegado, algunos de ellos se consideraron en una forma determinada y con una determinada ponderación. Hay que recordar que en muchos casos el proceso primero de establecer un conjunto de fletes puede haber correspondido a los ejecutivos de las compañías navieras participantes en una Conferencia o un acuerdo hace varios años, cuando las características del comercio y las condiciones del transporte eran diferentes a las actuales. Posteriormente, es probable que la tarifa haya experimentado sólo modificaciones parciales en los fletes o en las condiciones de transporte de productos específicos, de manera que al cabo de un tiempo el conjunto de fletes ya no representa una unidad armónica organizada con arreglo a ciertos principios. Por ello, el problema de determinar los factores que han influido en la fijación de una estructura de fletes consiste más bien en establecer aquéllos que en conjunto explican mejor esa estructura.

De las listas de factores confeccionadas hasta el momento, parece existir consenso en que la preparada para la Conferencia Marítima Interamericana (1941)¹ es la más completa, pues

¹ Inter-American Maritime Conference, *Report of Delegates of the United States* (Government Printing Office, 1941), páginas 25-28. Citado en Robert T. Brown, *Transport and the Economic Integration of*

abarca los factores mencionados en casi todos los demás estudios. Esta lista contiene los 27 factores siguientes:

1. Naturaleza de la carga
2. Tonelaje transportado
3. Disponibilidad de la carga
4. Posibilidad de daño
5. Posibilidad de robo
6. Valor de las mercaderías
7. Tipo de embalaje
8. Estiba
9. Relación peso-medida
10. Pesos excesivos
11. Largos excesivos
12. Competencia de productos de otras fuentes de abastecimiento
13. Carga por vías alternativas
14. Competencia de otros transportadores
15. Costos directos de operación
16. Distancia
17. Costos de manipuleo de la carga
18. Uso de lanchaje
19. Necesidad de entregas o servicios especiales
20. Cargos fijos en determinadas etapas del transporte
21. Seguros
22. Instalaciones portuarias
23. Reglamentaciones portuarias
24. Cobros y derechos de puerto
25. Derechos de canales
26. Localización de los puertos
27. Posibilidad de contar con carga en el viaje de retorno

La lista anterior, aunque aparentemente incluye todos los factores que interesan, no es adecuada como hipótesis de trabajo en la que pueda basarse un estudio empírico sobre la materia, por tres razones por lo menos. La primera es que varios factores reflejan un mismo fenómeno por lo que, en la mayoría de los casos, basta incluir uno de ellos en un estudio para tener en cuenta ese fenómeno como factor determinante del nivel o la estructura de los fletes. La segunda es que la lista incluye factores que se refieren a productos cuyo transporte presenta características especiales, como problemas de estiba, uso de muelles especiales, etc., por lo que no deben incluirse como factores generales para la determinación de los fletes. Por último, existen otros factores que podrían explicar la actual estructura de los fletes en América Latina y convendría introducir en el análisis.

Un estudio detallado de esta lista de factores y de las razones aducidas para modificarla se incluye en el anexo XI. A modo de ilustración, y como ejemplo de la primera de esas razones, puede decirse que los factores 4, 5, 7 y 21 de la

lista, relativos a la posibilidad de daño o robo, a los problemas de embalaje y a las primas de seguro de las mercaderías, se encuentran íntimamente relacionados entre sí, aunque varían de un producto a otro, y se refieren al riesgo en el transporte y en el manipuleo de la carga, elemento que podría representarse mediante un solo factor, pese a que envuelve por lo menos dos tipos de riesgo. De la misma manera, los factores relativos a la estiba de la carga (factor 8) y el costo de manipuleo (factor 17), se refieren ambos al manipuleo de los distintos tipos de productos en el proceso del transporte, mientras los pesos excesivos (factor 10) y los largos excesivos (factor 11) en todas las tarifas de fletes son objeto de recargos especiales, y no se incluyen en el flete. Por consiguiente, los últimos dos factores merecen un estudio aparte. En cuanto a los factores relativos a las instalaciones portuarias (factor 22), reglamentaciones portuarias (factor 23), cobros y derechos de puerto (factor 24) y localización de los puertos (factor 26), todos ellos se relacionan con el fenómeno común del nivel de los gastos en que incurre un buque en un puerto.

La última razón expuesta para modificar esta lista es también de interés. Se refería a la necesidad de agregar algunos factores que tienen importancia especial para la realidad latinoamericana. Entre ellos pueden mencionarse los fletes establecidos por algunas Conferencias o acuerdos con fines de promoción. Existen varias indicaciones de casos en que compañías navieras han transportado pequeñas cantidades de algunos productos con buen potencial como producto de exportación, a fletes comparativamente bajos durante un cierto período, con el fin de facilitar su colocación en el mercado internacional. Otro factor, que puede ser de suma importancia y que sólo aparece parcialmente en la lista, es el relacionado con las corrientes globales de tráfico y los efectos de sus desequilibrios sobre la estructura tarifaria. En la lista se menciona el problema de la carga de retorno, pero este concepto no se amplía para considerar la situación en toda una ruta, en que el aprovechamiento de la capacidad de los buques puede variar en sus diferentes secciones.

De lo anterior se colige que la lista analizada no puede considerarse como una hipótesis de trabajo, que permita diseñar una investigación sobre los factores que determinan el nivel y la estructura de los fletes marítimos. Para contar con una lista que abarcara todos los puntos de interés fue necesario realizar investigaciones preliminares adicionales acerca de la forma en que opera la actividad naviera.

Un aspecto que le da complejidad al proble-

ma es la mezcla de los factores relativos al nivel y a la estructura de los fletes. Es evidente que a menudo es imposible separarlos y que tanto el nivel como la estructura los determina simultáneamente un mismo grupo de factores. Sin embargo, en general es posible identificar por separado los factores que determinan cada uno de los aspectos. De hecho, la lista enunciada antes no es sino una mezcla de ambos. La base estadística con que se cuenta —fletes por tonelada para una selección de productos y de rutas— que es suficientemente amplia, permite dividir la investigación en dos partes, una dedicada a la estructura y otra al nivel de los fletes. Para el análisis de la primera, se tomarán como base las rutas individuales y se intentará determinar los factores que explican las diferencias de flete por tonelada entre los productos que se transportan en cada ruta y que se incluyeron en la muestra. En este estudio de la estructura caben, desde luego, las comparaciones entre rutas, y la determinación de la importancia relativa de los diversos factores en todas ellas.

Para el análisis del nivel de los fletes se tomará como base un producto específico, y se intentarán determinar los factores que explican las diferencias en el monto de los fletes por tonelada para ese mismo producto en las distintas rutas.

Lo anterior supone una notable simplificación, ya que permite separar, en dos grupos, el tratamiento de las hipótesis, con las consiguientes ventajas desde el punto de vista estadístico, facilitando en cada caso el tratamiento simultáneo de varias hipótesis. Además, la diferenciación misma de los factores entre los que tienen relación con el nivel y los que la tienen con la estructura, es en sí de utilidad en varios aspectos, aparte de la simplificación que representa, ya que muchos problemas atañen solamente a uno de ellos.

1. Estructura de los fletes

Como se indicó, por estructura de los fletes se entenderá el conjunto de éstos para varios productos, siendo la unidad de análisis una ruta determinada, definida como el comercio entre dos países.² De lo anterior se desprende que un estudio de la estructura de los fletes comprende los dos propósitos centrales que se mencionaron más arriba. El primero es intentar determinar los factores que explican las diferencias entre los

² Como se recordará, se ha considerado como ruta no sólo el tráfico entre dos países, sino el que tiene lugar en un solo sentido. Así, el tráfico de la Argentina al Brasil es una ruta diferente de la del Brasil a la Argentina.

fletes por tonelada para distintos productos en una misma ruta, y el segundo es comparar la importancia relativa de estos factores en varias rutas.

El análisis de la estructura de los fletes marítimos en el comercio exterior latinoamericano se basó en el ensayo de una serie de hipótesis, que se supone reflejan los planteamientos generales sobre esa estructura en diversos círculos. Con el fin de dejar claramente establecida esta base de la investigación, se enuncian a continuación las hipótesis sobre la estructura de los fletes marítimos que se intenta ensayar, y se incluye además una breve explicación de su contenido.

1. *El flete por tonelada es igual al costo medio del transporte.*

Una de las posibilidades con relación a la estructura de los fletes es que las diferencias entre los fletes que se cobran por los diferentes productos no sean significativas, de manera que pueda suponerse que los fletes tendrán básicamente relación con el costo medio del transporte. Por costo medio se entendería el costo total del viaje de un buque, dividido por el número de unidades de carga que transporte, que pueden expresarse en toneladas.

La comprobación de esta hipótesis indicaría que la estructura de los fletes es relativamente simple y que los factores de costo y la forma en que se utilice la capacidad de los buques, tienen especial importancia en ella. La comprobación o rechazo de esta hipótesis es también un punto de referencia útil para el ensayo de las hipótesis siguientes, que se refieren fundamentalmente a la explicación de las diferencias de fletes, pero sin postular nada sobre su nivel general en una ruta determinada, como sucede con ésta.

2. *En una ruta determinada en que se transporten varios productos, los fletes para los productos de mayor valor intrínseco serán más altos que los que corresponden a productos de menor valor.*

Esta hipótesis se deriva de las características de operación del transporte marítimo, en que una sola unidad de producción, que es el buque, provee varios servicios que en realidad son diferentes entre sí, como es el transporte de varios productos. Ello supone la existencia de costos comunes, cuya asignación a un cargamento específico no puede hacerse por medio de ningún método que no contenga algún elemento de arbitrariedad.

De lo anterior se deduce que el único criterio práctico para establecer una estructura de fletes consiste en cargar a cada producto "lo que el tráfico puede soportar", es decir, cobrar

un flete más alto a los productos que estén en condiciones de pagarlo y de continuar usando el transporte (productos cuya demanda sea inelástica). Generalmente, a fin de medir la capacidad de un producto para soportar un flete mayor se utiliza el valor intrínseco de éste, ya que se supone que mientras más alto sea, más elevado será el flete que es capaz de soportar, por representar éste generalmente una proporción pequeña de su valor total.

3. *El flete marítimo entre dos puertos para un producto determinado será más elevado mientras mayor sea en el puerto de destino la proporción de ese producto procedente de una sola fuente de abastecimiento.*

El planteamiento en esta hipótesis es que la competencia de distintas fuentes de abastecimiento puede influir en el nivel del flete para un producto en una cierta ruta. Supone que en los casos en que en el plano mundial, o regional, existe sólo una fuente efectiva de abastecimiento para un producto determinado, los fletes entre esa fuente de abastecimiento y cualquier lugar de destino tenderán a ser más altos debido a las posibilidades monopólicas existentes, que para los productos con varias fuentes de abastecimiento. En este último caso, el flete pasa a ser un elemento de importancia para decidir la relativa capacidad de competencia de cada una de las fuentes de abastecimiento, por lo que puede esperarse que sea más bajo que en el anterior.

Sin embargo, las situaciones intermedias parecen ser las más corrientes. Para algunos productos, una fuente de abastecimiento tiene preponderancia sobre las demás y representa una proporción alta del abastecimiento total de un centro de consumo determinado. La hipótesis planteada trata de abarcar los casos extremos anteriores y los intermedios, indicando que mientras más alta sea la proporción del abastecimiento total procedente de una sola fuente, mayor será la posibilidad de que se ejerza algún poder monopólico sobre ese mercado, poder que se dejará sentir en alguna medida en los fletes, los que tenderán a subir. La hipótesis contiene un elemento adicional, y es la forma en que los demás abastecedores actuarán con relación al principal. Pueden suponerse varias modalidades de conducta, pero se ha estimado aquí, como parte de la hipótesis, que los abastecedores menores actuarán como seguidores del líder, aceptando en general fletes semejantes. Si la hipótesis se comprueba, deberá concluirse que es ésta su modalidad de conducta. De lo contrario, quiere decir que los abastecedores pequeños presionan ante las compañías navieras para tener fletes más bajos que los del líder, con el fin

de llegar a lograr mayor participación en ese mercado.

4. *El flete para un producto determinado será menor si, dada la cantidad en que se moviliza y sus características, existen posibilidades de transportarlo en cargamentos completos por medio de buques tramps.*

El razonamiento tras esta hipótesis es que determinados productos, por la gran cantidad en que se mueven en ciertas rutas y por su naturaleza, pueden transportarse en cargamentos cuyo tamaño justifique el uso de un buque completo. En estos casos, los buques de línea regular se enfrentan a una ardua competencia por parte de los buques *tramps*, que se dedican precisamente a eso. Esta competencia no sólo se ha traducido muchas veces en fletes notablemente inferiores al promedio, sino en la existencia de los llamados fletes convencionales en las tarifas de fletes.

5. *Los fletes para los productos que se transporten en una ruta determinada tenderán a ser más altos, cuanto más altos sean los costos de manipuleo directamente asignables a cada producto.*

Como se indicó al plantear la hipótesis 2, parte importante de los gastos totales de operación de un buque son comunes a la carga que se transporta y no son asignables a un cargamento específico. Sin embargo, pueden serlo los costos de carga y descarga de distintos tipos de mercaderías y algunos otros gastos de manipuleo. La hipótesis plantea que las diferencias en el nivel de estos desembolsos para distintos productos que se transportan en una ruta, influirán en el nivel de sus fletes; éstos tenderán a ser más altos para los productos en que esos gastos sean mayores.

6. *Mientras más antigua y estable sea una Conferencia u otro acuerdo de fletes, mayor será la proporción de productos que se transporten con flete específico y menor la proporción de fletes específicos que se agrupen en torno al promedio.*

El razonamiento implícito en esta hipótesis es que, si una Conferencia o acuerdo se mantiene en forma estable por un período largo de tiempo, la experiencia acumulada y el proceso de negociación entre las compañías navieras y los usuarios permiten refinar la estructura tarifaria en un grado mayor que en un acuerdo de fletes o en un tráfico que se hayan iniciado recientemente. Esa mayor elaboración en la estructura tarifaria se traduciría en un número más alto de fletes específicos para los productos que se transporten, ya que la experiencia habría permitido precisarlos, disminuyendo la proporción de los productos que deben usar el flete

para carga no especificada. Este mismo hecho haría esperar que hubiese mayor dispersión de los fletes con respecto al promedio o a otro estadígrafo, como la mediana.

7. *El flete para un producto será mayor cuando éste presente riesgos especiales de robo o deterioración, que también afecten a otros productos que se transporten.*

Esta hipótesis supone que los productos que se transportan presentan distintas probabilidades de robo o deterioración, según sus características propias, la forma en que se embalan y preparan para el transporte, y otros factores. Se supone que las compañías navieras tienen en cuenta este fenómeno al fijar los fletes y que los recargan para los productos en que esos riesgos son mayores. Ello reflejaría en cierta medida los costos mismos de operación y los riesgos que acepta el transportador al efectuar ese transporte, ya que el robo o daño de las mercaderías le puede significar el pago de indemnización.

8. *El flete para un producto será mayor cuando éste requiera instalaciones especiales para su transporte.*

Algunos productos, como los perecibles, deben transportarse en condiciones especiales, haciendo uso, muchas veces, de equipos adicionales de refrigeración, o de ventilación. En estos casos se pierde también espacio en las bodegas, ya que al estibar la carga debe cuidarse de facilitar la circulación de aire.

La consideración de este factor es simple y en general los fletes para los productos que presentan estas características son más elevados. Algunas tarifas indican directamente un porcentaje determinado sobre los fletes normales para la carga refrigerada o congelada.

9. *Las compañías navieras aplican políticas de fletes bajos destinadas a promover el transporte de los productos que tienen grandes posibilidades en el mercado de exportación y cuyo tráfico es aún pequeño.*

La hipótesis plantea la existencia de fletes establecidos por las compañías navieras con fines de promoción. Un argumento que suele esgrimirse en favor de los transportadores es que en determinados casos se han preocupado de promover el comercio de algunos productos mediante la concesión de fletes especiales, los que pueden permanecer en vigor por largos períodos.

Resulta bastante difícil definir lo que puede entenderse como "flete con fines de promoción", pudiendo existir varios criterios a este respecto. En este estudio, un flete de nivel inferior al promedio, para productos cuyo tráfico es pequeño en relación con el tráfico total en una ruta determinada, pero que tienen aparentemente

gran potencial, puede en principio considerarse como flete con fines de promoción.

10. *Mientras mayor sea la incidencia de un producto en el transporte total en una ruta, menor será su flete por tonelada.*

El razonamiento en que se basa esta hipótesis es la posibilidad que tienen los armadores de cobrar fletes más altos en una ruta para los productos que se transporten en pequeñas cantidades y de favorecer los tráficos que representen una proporción importante del total transportado. El mejor tratamiento de estos últimos puede deberse no sólo a una iniciativa que provenga de una Conferencia o acuerdo por las ventajas que le reportan esos tráficos importantes, sino al mayor poder de negociación que tendrían los dueños de esos productos en las discusiones relativas al flete.

11. *En los fletes establecidos por tonelada de peso, el flete para un producto específico será más alto mientras mayor sea el volumen por tonelada que ocupe.*

12. *En las rutas en que los productos de volumen relativamente grande y poco peso representen la mayor parte del tráfico, la importancia del factor de estiba como elemento determinante de la estructura de los fletes será mayor que en las situaciones contrarias.*

Un problema tradicional en los servicios de transporte, y sobre todo en el marítimo, son los productos de mucho peso y relativamente poco volumen, y los que presentan las características opuestas, problema al que ya se hizo referencia en el capítulo III y al comienzo de éste. Se indicó que el objetivo principal de una compañía naviera es utilizar al máximo la capacidad de sus buques, tanto en volumen como en peso. Ese objetivo podría esperarse que llevara a una diferente ponderación de este factor en las distintas rutas, dependiendo de la naturaleza de los productos que se transporten en ella. Por ejemplo, si en una ruta predomina el transporte de productos de gran volumen y poco peso, se esperaría que se aplicara un flete por tonelada comparativamente más alto a esos productos de gran volumen y uno comparativamente más bajo a los de mayor peso, con el fin de atraer más carga pesada y lograr la utilización óptima de la capacidad de pago de los buques.

Todo lo anterior ha llevado a que los fletes se expresen tanto en peso como en volumen, o se dé a la compañía naviera la posibilidad de elegir entre ambos sistemas. Sin embargo, el hecho de que un flete se fije según el peso no significa que al elemento volumen no se le haya dado implícitamente alguna ponderación.³

³ Teóricamente es posible imaginar la situación contraria, en que el factor peso se tenga en cuenta implí-

Frente a este problema, se plantearon las dos hipótesis anteriores, que en buenas cuentas indican precisamente que aunque los fletes se fijan atendiendo a una de las unidades, la otra está implícita en todos los casos. Su influencia recíproca se especifica en la hipótesis 11, en que se supone que en los fletes establecidos a base del peso, está implícito el factor volumen, de manera que el flete es más elevado para los productos de mayor volumen físico.

La segunda hipótesis se refiere a otro aspecto del mismo problema, al indicar que el "factor de estiba" tiene mayor importancia en las rutas en que predominan los productos de mucho volumen y relativamente poco peso. Por factor de estiba se define el espacio que ocupa en la bodega de un buque una tonelada de producto. Específicamente, se ha definido en este estudio como el número de pies cúbicos que ocupan 1 000 kilogramos de cada producto considerado. Esta es una relación netamente técnica que, en la medida en que un producto sea homogéneo, debería ser la misma en todas las rutas.⁴ La hipótesis se refiere a la importancia que puede adquirir este factor de estiba.

Del conjunto de hipótesis de trabajo enunciadas se llega a la conclusión de que un grupo importante de ellas se refiere a relaciones entre los fletes por tonelada y algún factor que presumiblemente explica en parte la diferencia de fletes por tonelada para cada producto. Estas hipótesis son la 2, que relaciona la estructura de fletes con el valor por tonelada de los productos que se transportan; la 5, que la relaciona con los costos de manipuleo; la 7, que lo hace con la posibilidad de riesgo o deterioración; la 10, con la importancia que tiene la cantidad transportada de un determinado producto, y las 11 y 12, que la relacionan con la naturaleza física de los productos, reflejada en sus respectivos factores de estiba. A este grupo habría que agregar la hipótesis 1, que se refiere al nivel medio de los fletes que es doble esperar en una ruta.

Lo anterior plantea la posibilidad de analizar simultáneamente la influencia de esos diversos factores en la determinación de la estructura de fletes, en lugar de hacerlo en forma par-

cial con respecto a cada uno de ellos, por ser este último procedimiento muy laborioso y de difícil interpretación. Desde un punto de vista estadístico-econométrico, esto significa plantear la formulación de un modelo de regresión múltiple, en que la variable a explicarse (variable dependiente) será el flete por tonelada para los distintos productos en cada una de las rutas, y las variables que explicarían (variables independientes) serían las relacionadas con cada una de las hipótesis enumeradas anteriormente.⁵ La hipótesis 1, que en realidad se refiere al nivel general de fletes en una misma ruta, puede analizarse a través de un modelo de la misma naturaleza, mediante la inclusión de una constante en la ecuación de regresión y un análisis de ésta.

Otras tres hipótesis, la 4, sobre los productos que tienen posibilidades de transporte en buques *tramps*; la 8, sobre los que requieren instalaciones especiales para su transporte, y la 9, sobre fletes con fines de promoción, se refieren a casos de fletes especiales para algunos productos, y deben analizarse por separado con los datos disponibles. En la práctica, parte de este análisis se realiza implícitamente en la confección del modelo de regresión mencionado en el párrafo anterior ya que, para que las conclusiones de este último tengan validez general, sólo deben incluirse observaciones sobre productos que se transportan en condiciones *normales*. Esto significa que no deben incluirse, por ejemplo, fletes para productos refrigerados o que tienen posibilidades de transporte en cargamentos completos en buques *tramps*, ya que ello distorsionaría los resultados al incluir implícitamente variables que no están consideradas en el modelo y que sólo se refieren a esos productos.

Por último, las hipótesis 3 y 5 no se tratarán en detalle, por no contarse con las informaciones necesarias para hacerlo, pero se discutirán indirectamente en el estudio del modelo de regresión planteado, al hacer referencia a los aspectos de la estructura tarifaria que éste no pudo explicar.

El estudio de la estructura de los fletes se basará, entonces, en un modelo de regresión múltiple, que permita establecer en forma simultánea la influencia de determinados factores sobre esa estructura.

La forma del modelo de regresión múltiple propuesta en una primera etapa es la siguiente:

$$X_1 = b_1X_2 + b_2X_3 + b_3X_4 + b_4X_5 + b_5X_6 + b_6X_7$$

en que:

⁵ En el anexo XII se incluye una explicación general de las bases técnicas y los términos estadísticos usados en el estudio.

citamente al establecer fletes atendiendo al volumen, pero un análisis detallado de las tarifas de fletes indicó que este aspecto no se considera. Sería interesante investigar las razones de esta actitud, aparentemente irracional, de los armadores.

⁴ Los manuales sobre factores de estiba indican el número de pies cúbicos por tonelada larga, corta o métrica. Con el fin de simplificar el estudio mismo y las comparaciones con otras publicaciones al respecto, se ha elegido la conversión a pies cúbicos por tonelada métrica.

- X_1 es el flete por tonelada de cada producto en una ruta, expresado en dólares;
 X_2 es el valor por tonelada de cada producto en una ruta, expresado en dólares;
 X_3 es el costo por tonelada de manipuleo de cada producto en una ruta, expresado en dólares;
 X_4 es la tasa de seguro de viaje de cada producto en una ruta determinada (véase la página 49);
 X_5 es la proporción del total transportado en una ruta que representa la cantidad transportada de cada producto;
 X_6 es el factor de estiba de cada producto, expresado en el número de pies cúbicos por 1000 kilogramos;
 X_7 es el término constante de la ecuación, de modo que $X_7 = 1$.

La aplicación de un modelo de regresión múltiple de esta naturaleza requiere que las informaciones que se utilicen tengan ciertas características y condiciones. Una de ellas es un número mínimo de observaciones con el fin de hacer cada regresión estadísticamente significativa. La base del estudio es, como ya se indicó en los capítulos anteriores, el comercio de exportación de diez países latinoamericanos, que son Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, México, Perú, Uruguay y Venezuela y que tenga como lugar de destino el conjunto de países latinoamericanos (incluidos los mencionados), los Estados Unidos y el Canadá, Europa y el Japón. Esta base configura 193 combinaciones de países o *rutas*, como se han denominado en esta investigación, que son el campo del estudio al cual debe aplicarse el modelo. Sin embargo, no en todas esas rutas se transportaron más de doce productos, el mínimo aceptable para estos fines, durante el año 1965, de manera que el modelo no puede aplicarse a todas ellas. De la información estadística incluida en el anexo 1, que forma la base de este estudio, puede desprenderse que sólo en 59 de las 193 rutas el número de productos transportados era superior a 12. Después de esta primera selección se dieron otros dos pasos antes de decidir cuáles se incluirían definitivamente. El primero fue eliminar de los productos que se movilizaban en esas 59 rutas, todos los que no representaban condiciones que pudiesen considerarse como normales para servicios regulares de transporte marítimo, fundamentalmente, los productos que pueden transportarse en cargamentos completos en *tramps*, y que suelen tener fletes convencionales cuando se movilizan en buques de línea, y los que se transportan en condiciones especiales, como la carga refrigerada.⁶ El segundo paso fue simplificar el estudio, eliminando algunas rutas con características seme-

jantes a otras ya incluidas y que por lo tanto no agregarían mucho a las conclusiones. Se trató, en todo caso, de contar con un conjunto de rutas que cubriese la mayor parte de los tráficos y de las secciones geográficas relacionadas con el comercio de exportación latinoamericano.

Fruto del proceso anterior fue la siguiente lista de 33 rutas, que cumplen con las características enunciadas en los párrafos anteriores:

Nº de ruta	Países que conecta	Número de productos considerados
1	Argentina-Brasil	26
2	Argentina-Colombia (Pacífico)	11
3	Argentina-Chile	27
8	Argentina-Venezuela	16
18	Argentina-Reino Unido y Norte de Europa	35
19	Argentina-Mediterráneo	24
21	Argentina-Estados Unidos (Atlántico)	24
22	Brasil-Argentina	44
24	Brasil-Chile	22
26	Brasil-México (Atlántico)	13
40	Brasil-Mediterráneo	30
41	Brasil-Japón	17
42	Brasil-Estados Unidos (Atlántico)	39
46	Colombia-Ecuador (Pacífico)	15
64	Chile-Argentina	23
65	Chile-Brasil	15
66	Chile-Colombia (Pacífico)	10
69	Chile-Perú	22
84	Chile-Estados Unidos (Atlántico)	19
106	México (Atlántico)-Argentina	12
107	México (Atlántico)-Brasil	12
108	México (Pacífico)-Colombia (Pacífico)	17
111	México (Pacífico)-Perú	13
113	México (Pacífico)-Venezuela	19
114	México (Pacífico)-Costa Rica (Pacífico)	20
119	México (Pacífico)-Nicaragua (Pacífico)	16
123	México (Pacífico)-Reino Unido y Norte de Europa	28
124	México (Pacífico)-Mediterráneo	12
130	Perú-Chile	11
131	Perú-Ecuador	13
147	Perú-Estados Unidos (Atlántico)	19
165	Uruguay-Reino Unido y Norte de Europa	15
189	Venezuela-Estados Unidos (Atlántico)	10

En la lista anterior, quedaron finalmente incluidas rutas con menos de doce observaciones, como es el caso de Argentina-Colombia, Chile-Colombia, Perú-Chile y Venezuela-Estados Unidos, por considerarse que se trataba de casos representativos de condiciones de transporte que no quedaban cubiertos adecuadamente por el resto de las rutas. Aún así, la lista no cubre totalmente algunos de los tráficos considerados como importantes. Por ejemplo, no se incluyeron rutas entre la costa del Pacífico de América

⁶ Por ejemplo, animales vacunos vivos, cereales, fruta fresca refrigerada, pescados frescos o refrigerados, carne fresca de vacuno, jugos de frutas, automóviles.

del Sur y Europa del Norte, por dificultades de índole estadística con las informaciones correspondientes.

El paso más complejo en la formulación del modelo fue la obtención de las informaciones correspondientes a cada una de las variables, ya que requirió en la práctica la confección de varios estudios paralelos al estudio de fletes mismo, algunos de los cuales fueron de bastante envergadura. Sobre el tema se han elaborado anexos detallados, por lo que aquí se dará solamente una somera visión del trabajo realizado.

Con respecto a los fletes por tonelada, que forman el nudo del estudio, se indicó ya en el capítulo I que, tras una larga labor con las Conferencias de fletes, empresas navieras y otras instituciones relacionadas con el transporte marítimo, fue posible obtener la mayor parte de los fletes que son significativos para los tráficos en estudio. Los fletes expresados tanto en peso como en medida se uniformaron para tener fletes por tonelada, usando como base de conversión los factores de estiba. El detalle de estas informaciones para todo el comercio incluido en el estudio, aparece en el anexo I.

Las informaciones referentes al valor por tonelada de cada producto, y la proporción que representa el tonelaje transportado de cada uno de ellos en el total de una ruta, se obtuvieron de los anuarios de comercio exterior de los respectivos países. El atraso con que muchos de éstos se confeccionan sólo permitió contar con informaciones homogéneas y completas al respecto para el año 1965, e incluso en este caso fue necesario basarse en los anuarios de 1964 para Colombia y el Ecuador. Los datos correspondientes aparecen también en el anexo I.

Mayores dificultades se tuvieron para obtener datos que permitiesen representar en buena forma las demás variables. Para los costos de manipuleo, se efectuó previamente una clasificación de los distintos productos incluidos en la muestra según su forma de embalaje, asignándoseles después un determinado costo, de acuerdo fundamentalmente con la experiencia brasileña, y revisando su validez en los demás países. Las cifras usadas, sin embargo, no pueden considerarse como precisas, ya que no indican diferencias entre países, y sólo pueden considerarse como un *ranking* al respecto. No obstante, en la medida en que las dificultades relativas de manipuleo de las distintas mercaderías sean semejantes en los diferentes países, por ejemplo, que en todos ellos la carga o descarga de maquinaria sea más difícil que la de sacos, el *ranking* usado es adecuado para representar esta variable.⁷ Las cifras usadas aparecen en el anexo VI.

⁷ Hay que recordar que desde el punto de vista es-

La inclusión de la variable referente a las posibilidades de robo y deterioración de las mercaderías, necesaria para la docimasia de la hipótesis 7, presentó las mayores dificultades. Idealmente, la variable debería estar representada mediante informaciones de tipo histórico referentes a los daños y mermas sufridos por todos los productos incluidos en la muestra en las distintas regiones. Esta información se encuentra en las liquidaciones de seguros correspondientes; sin embargo, son evidentes las dificultades para obtener ese tipo de información. En su defecto, se supuso que las primas de seguro aplicadas a las diferentes mercaderías para su transporte por vía marítima serían un buen indicador de este fenómeno, por lo que se obtuvieron las informaciones correspondientes en los distintos países, en el entendido que las condiciones al respecto podrían variar sustancialmente entre ellos. El dato preciso solicitado fue la tasa de seguro que los distintos tipos de mercadería deben pagar en determinadas rutas. Desde luego, estos seguros no son de cargo de las compañías navieras, pero reflejan en buena medida los riesgos que éstas afrontan al efectuar el transporte, ya que bajo ciertas circunstancias el armador es responsable por los robos o daños sufridos por éstas, debiendo resarcir a los aseguradores por las pérdidas incurridas. El anexo X contiene parte del material usado al respecto.

Finalmente, las informaciones necesarias para incluir la variable relativa a los factores de estiba presentan menos dificultades, ya que éstos pueden conseguirse fácilmente en diversas publicaciones sobre el tema y en las mismas compañías navieras. En este caso se requeriría la relación puramente técnica y general entre peso y volumen de los distintos productos, y no la ponderación que al peso o al volumen se le podría dar en una determinada ruta de acuerdo con las condiciones especiales de ésta, de manera que los factores de estiba usados fueran los mismos en prácticamente todos los casos.

La aplicación del modelo de regresión múltiple en la forma enunciada en la sección anterior presenta algunas dificultades de índole estadística que pueden ser de importancia y cuya aclaración es necesaria para la correcta interpretación de los resultados que se obtengan. Entre estas dificultades hay cuatro que son las más importantes y cuyo contenido se analizará

tadístico, el uso de una variable representada por rangos (*rank correlation*) no genera errores de significación si el número de observaciones es mayor que doce en una correlación simple, y mayor aún en caso de correlaciones múltiples. Las informaciones usadas para representar esta variable son incluso mejores que un simple *ranking* en el que los intervalos entre las observaciones sean constantes.

en esta sección. La primera de ellas se deriva de la inclusión de los factores de estiba como variable explicativa de la estructura de los fletes. La segunda se deriva del hecho de que algunas de las variables explicativas de esa estructura (las variables independientes) pueden estar relacionadas entre sí, de manera que la inclusión de sólo algunas de ellas bastaría para explicar la estructura de los fletes. El hecho de incluir variables que se encuentren relacionadas entre sí disminuye la calidad del modelo desde un punto de vista estadístico (problemas de multicolinealidad). La tercera se relaciona con la forma misma del modelo, es decir, con la forma en que supone se relacionan las variables. El modelo puede ser lineal o de otra forma más compleja. Por último, la calidad del modelo mismo dependerá básicamente de la forma en que las diferentes variables se encuentren representadas en éste, lo que plantea problemas de medición. Si una variable se encuentra mal representada, no podrá establecerse su verdadera importancia como elemento explicativo.

a) La primera de estas dificultades es la inclusión de los factores de estiba como variable independiente.

Como se ha indicado, la existencia de productos con combinaciones diferentes de peso y volumen, ha inducido a las compañías a establecer los fletes para algunos productos atendiendo al peso y, para otros, basándose en el volumen, e incluso en otros casos se deja a la opción de las compañías usar un flete por peso o por volumen según lo que les reporte mayor ingreso. Esto obliga en la investigación a intentar algún sistema que permita uniformar todas las observaciones disponibles sobre fletes, con el fin de tenerlas ya sea en peso o en volumen. De otra forma, no es estadísticamente posible plantear un modelo de regresión múltiple en que las distintas observaciones se encuentran expresadas en unidades diferentes; su interpretación no tendría sentido lógico.

Se decidió expresar todos los fletes en dólares por tonelada de 1 000 kilogramos, usando como base de conversión para los fletes establecidos por volumen el factor de estiba correspondiente, que se ha definido como el número de pies cúbicos que ocupan en el buque 1 000 kilogramos de los diferentes productos, si éstos están embalados para el transporte en su forma habitual.

Ahora bien, lo anterior significa que, para el caso de algunas observaciones, el factor de estiba se encontrará a ambos lados de la ecuación de regresión, lo que normalmente tiende a aumentar el coeficiente de correlación, es decir, el índice de la bondad del modelo usado, gene-

rando lo que se denomina una *correlación espuria* o falsa correlación. Este es un problema general con que se topará cualquier estudio sistemático que se intente sobre los fletes marítimos y es sin duda la principal dificultad de tipo estadístico-económico. La falta de estudios previos sobre el tema impide contar con una solución ya establecida del problema.

La necesidad de uniformar la unidad en que se expresan las distintas observaciones es, sin embargo, ineludible si se desean efectuar los estudios sobre la estructura de los fletes sobre una base cuantitativa. La solución usada en este estudio parece ser la más adecuada, y la que induce a menos error. Existen otras soluciones, pero todas ellas generan problemas aún mayores. Una de éstas es expresar todos los fletes en volumen y no en peso, pero ello agrava el problema, ya que la mayor parte de los fletes se encuentran expresados en peso, de manera que esta falsa correlación se generaría en forma más intensa, permaneciendo de todas maneras el factor de estiba a ambos lados de la ecuación.

Otra solución sería efectuar estudios separados para los fletes expresados por peso y por volumen, lo que eliminaría el problema. Sin embargo, significaría reducir el número de observaciones utilizables en las pocas rutas en que el número de éstas permite un análisis cuantitativo, debido al bajo número de productos que se transportan en cantidades significativas. Las posibilidades del estudio se reducirían apreciablemente y podría llegarse a un número muy pequeño de conclusiones. Por de pronto, en ninguna de las rutas relacionadas con el comercio exterior de América Latina sería posible aplicar el modelo a los fletes expresados en volumen, ya que en ninguna el número de éstos alcanza al mínimo necesario para que el modelo de regresión sea estadísticamente significativo. Sin embargo, y como se verá más adelante, en las rutas en que ello fue posible se eliminaron todas las observaciones de fletes expresados en volumen, y se aplicó el modelo al resto, con el fin de comparar los resultados. En otros estudios de fletes en regiones o en rutas en que el número de productos transportados, cuyos fletes se expresen en ambos sistemas, sea lo suficientemente grande, este camino aparece como una de las opciones más lógicas para el diseño del estudio.

Una solución adicional sería no incluir los factores de estiba como variable explicativa de la estructura de los fletes. Esta solución adolece del grave defecto de prescindir de uno de los factores representativos del costo del transporte y que presumiblemente tiene una importancia

muy grande como elemento explicativo de esa estructura. Perjudicaría el modelo especialmente con relación a los fletes expresados en peso que, como se señaló, forman la mayoría. Los resultados del estudio confirmaron este temor, ya que el factor de estiba, como variable representativa de los costos, es uno de los de mayor importancia para explicar la estructura de los fletes.

Lo anterior deja como único camino diseñar algunas pruebas que sean aplicables al caso específico de la solución adoptada en el estudio, de uniformar todos los fletes expresándolos en toneladas, usando como base de conversión el factor de estiba.

La primera de las pruebas consistió en calcular la proporción de los fletes expresados en volumen o de aquellos en que se da la opción entre peso y volumen, en las rutas a las que se aplicó el modelo de regresión, y comparar esos porcentajes con los coeficientes de correlación múltiple encontrados en esas rutas para el modelo completo representado por la ecuación 1. (Véase el cuadro 21.)

A priori y debido al problema en estudio, podría pensarse que mientras más alta es la proporción de fletes expresados en volumen en una ruta, más alto debería ser el coeficiente de correlación, ya que la inclusión de los factores de estiba a ambos lados de la ecuación tendería a elevar este último. Sin embargo, por simple inspección de las columnas correspondientes en el cuadro 21, puede deducirse que no se encuentra esa relación en forma clara. Existen, desde luego, casos en que tanto el coeficiente de correlación como la proporción de fletes por volumen son altos, pero en varios otros esta última proporción es muy baja y el valor del coeficiente de correlación bastante elevado. Pero también es posible encontrar casos, como las rutas 22, 40 y 42, en que las relaciones son inversas, es decir, una alta proporción de fletes por volumen y un relativamente bajo coeficiente de correlación. Según esto, la significación del problema que se estudia no podría ser muy grande.

Una segunda prueba puede lograrse comparando los coeficientes de correlación de las ecuaciones 9, 10 y 11, que aparecen en el mismo cuadro 21.

Estas ecuaciones de regresión son alternativas al modelo general planteado en la ecuación 1, y cada una de ellas contiene algunas de las variables explicativas consideradas en ese modelo general. La ecuación 9 contiene prácticamente todas las variables, con la excepción de los factores de estiba, y la ecuación 10 contiene solamente como variables explicativas el valor de los productos y factor de estiba. Final-

mente, la ecuación 11 contiene como variable independiente únicamente el valor de los productos. Por lo tanto, la comparación de las ecuaciones 9 y 11 con la 10 permite descubrir la influencia del factor de estiba como elemento explicativo de la estructura de los fletes; una diferencia considerable entre los coeficientes de correlación de las ecuaciones 9 y 10 —siendo el primero más bajo— indicaría que la influencia de éstos es muy significativa.

Un análisis de las cifras contenidas en el cuadro 21 indica que en gran parte de los casos no se presentan grandes diferencias en los coeficientes de correlación de ambas ecuaciones. Casi siempre se encuentra que el valor correspondiente de la ecuación 9 es más bajo que el de la ecuación 10, de lo que puede deducirse que el factor de estiba efectivamente ejerce influencia como elemento explicativo de la estructura de fletes, pero no aparece como elemento distorsionador importante de los resultados. La comparación entre las ecuaciones 10 y 11 es más significativa al respecto, y de ella puede deducirse una conclusión semejante.

Con respecto a la comparación de los coeficientes de correlación entre las ecuaciones 9 y 10, puede deducirse que sólo en 11 de las 33 rutas a las cuales se les aplicó el modelo, se encontraron diferencias que pueden considerarse importantes entre ambos valores, siendo menor el correspondiente a la ecuación 9. Estas rutas son la 3, 40, 42, 46, 106, 111, 114, 119, 124, 130 y 131. (Véanse nuevamente en el cuadro 21 los países a que se refieren esas rutas.) No es posible encontrar entre ellas ningún factor común especial, ya sea en cuanto a los países que corresponden como a la proporción de fletes expresados en volumen entre las observaciones incluidas en cada una de ellas. El único punto que se destaca es el elevado número de rutas con origen en México, en las que efectivamente la proporción de fletes por volumen es alta.⁸

En resumen, este segundo indicador mostraría que, salvo algunos casos que corresponden a un tercio del total de las rutas consideradas, la inclusión de los factores de estiba como variable explicativa de la estructura de fletes no puede considerarse que haya elevado la correlación encontrada en forma tan espectacular como para pensar que los resultados se encuentran distorsionados por ello. Incluso en los casos en que la comparación entre los coeficientes de las distintas ecuaciones indicó que el factor de

⁸ Una de las causas del elevado número de fletes expresados en volumen en algunas rutas es la proporción de fletes para carga no especificada que tuvo que aplicarse, para los que se da la opción de aplicarlos por peso o medida. Esto sucede especialmente en algunas rutas con origen en México.

Cuadro 21

AMÉRICA LATINA: RESULTADOS GENERALES DE LOS PRINCIPALES MODELOS DE REGRESIÓN
USADOS EN EL ESTUDIO DE LA ESTRUCTURA DE FLETES MARÍTIMOS QUE SE APLICAN
EN EL COMERCIO EXTERIOR, 1966

Número de la ruta	Países que une	Número de obser- vacio- nes	Propor- ción de fletes expresa- dos en volumen del total de obser- vaciones	Coeficientes de correlación múltiple			
				Ecuación 1	Ecuación 9	Ecuación 10	Ecuación 11
				(1)	(2)	(3)	(4)
1	Argentina-Brasil	26	30.8	0.828	0.819	0.809	0.800
2	Argentina-Colombia	11	9.1	0.957	0.931	0.937	0.928
3	Argentina-Chile	27	25.9	0.933	0.755	0.926	0.745
8	Argentina-Venezuela	16	25.0	0.969	0.846	0.967	0.842
18	Argentina-Reino Unido/Continente	35	25.7	0.706	0.594	0.692	0.575
19	Argentina-Mediterráneo	24	12.5	0.626*	0.506*	0.622	0.488
21	Argentina-Estados Unidos y Canadá	24	20.8	0.700	0.642	0.638	0.568
22	Brasil-Argentina	44	34.1	0.777	0.632	0.752	0.623
24	Brasil-Chile	22	31.8	0.856	0.816	0.748	0.728
26	Brasil-México	13	69.2	0.918	0.913	0.909	0.908
40	Brasil-Mediterráneo	30	40.0	0.712	0.359*	0.693	0.229*
41	Brasil-Japón	17	5.9	0.606*	0.552*	0.447*	0.416*
42	Brasil-Estados Unidos y Canadá	39	56.4	0.697	0.393*	0.672	0.321
46	Colombia-Ecuador	15	53.3	0.947	0.198*	0.926	0.024*
64	Chile-Argentina	23	17.4	0.889	0.718	0.821	0.619
65	Chile-Brasil	15	—	0.797*	0.670*	0.385*	0.265*
66	Chile-Colombia	10	10.0	0.817*	0.586*	0.539*	0.407*
69	Chile-Perú	22	22.7	0.943	0.873	0.920	0.805
84	Chile-Estados Unidos y Canadá	19	21.0	0.963	0.961	0.955	0.954
106	México-Argentina	12	33.3	0.937	0.629*	0.838	0.468*
107	México-Brasil	12	25.0	0.856*	0.703*	0.773	0.463*
108	México-Colombia	17	52.9	0.949	0.900	0.934	0.887
111	México-Perú	13	46.1	0.930	0.750	0.920	0.682
113	México-Venezuela	19	63.1	0.990	0.903	0.986	0.896
114	México-Costa Rica	20	60.0	0.925	0.671	0.922	0.585
119	México-Nicaragua	16	75.0	0.897	0.378*	0.881	0.116*
123	México-Reino Unido/Continente	28	67.9	0.893	0.722	0.880	0.701
124	México-Mediterráneo	12	50.0	0.867*	0.653*	0.847	0.489*
130	Perú-Chile	11	9.1	0.815*	0.405*	0.744	0.200*
131	Perú-Ecuador	13	76.9	0.930	0.522*	0.854	0.126*
147	Perú-Estados Unidos y Canadá	19	31.6	0.903	0.828	0.900	0.785
165	Uruguay-Reino Unido/Continente	15	20.0	0.569*	0.491*	0.530*	0.464*
189	Venezuela-Estados Unidos y Canadá	10	40.0	0.925*	0.567*	0.650*	0.029*

FUENTE: Anexo XII.

* Coeficientes de correlación no significativos.

(1) $X_1 = b_1 X_7 + b_2 X_2 + b_3 X_3 + b_4 X_4 + b_5 X_5 + b_6 X_6$.

(2) $X_1 = b_1 X_7 + b_2 X_3 + b_3 X_4 + b_6 X_5$.

(3) $X_1 = b_1 X_7 + b_2 X_2 + b_3 X_6$.

(4) $X_1 = b_1 X_7 + b_2 X_3$.

X_1 = Valor del flete por tonelada de cada producto en una ruta, expresado en dólares.

X_2 = Valor por tonelada de un producto en una ruta, expresado en dólares.

X_3 = Costo de manipuleo por tonelada de cada producto, expresado en dólares.

X_4 = Tasa de seguro de viaje de un producto en una ruta.

X_5 = Proporción que representa el tonelaje transportado de un producto del total de una ruta.

X_6 = Factor de estiba.

X_7 = Término libre de la ecuación, de modo que $X_7 = 1$.

estiba tuvo una influencia importante, no puede tampoco deducirse directamente que se deba a la posibilidad de una falsa correlación, que es el tema que se discute, sino que, por el contrario, puede deberse precisamente a que en esas rutas el factor de estiba, como elemento que refleja los costos de producción de los servicios de transporte, resulta de hecho especialmente significativo.

Finalmente, se usó una tercera prueba para evaluar la importancia del problema del uso de los factores de estiba como variable explicativa, que fue eliminar de las observaciones los fletes expresados en volumen en todas las rutas en que el número de observaciones lo permitía, y aplicar el modelo al resto de esas observaciones a fin de comparar los resultados con los obtenidos al considerarlos todos. Este cálculo pudo hacerse para seis de las rutas a las que se aplicó el modelo, que corresponden a las números 1, 3, 18, 22, 64 y 84.

Estas contaban con gran número de observaciones y una baja proporción de fletes expresados en volumen, de manera que la eliminación de estos últimos dejaba un número de observaciones suficiente como para asegurar que las conclusiones fuesen estadísticamente significativas.

Los resultados de este cálculo se incluyen en el cuadro 22. Lo que en él se indica confirma las conclusiones a que se llegó con las dos pruebas anteriores. De hecho, en dos de las seis rutas, el coeficiente de correlación sin los fletes expresados en volumen es más alto que al incluirlos, lo que incluso indicaría que el uso de los factores de estiba como variable fue en desmedro de la calidad explicativa aparente del modelo. En otras dos rutas, los coeficientes disminuyeron, en mayor o menor proporción, pero sin que ello signifique que las conclusiones serían diferentes. Sólo en dos casos, que corresponden a la ruta 1, entre la Argentina y el Brasil, y a la ruta 84, entre Chile y los Estados Unidos y el Canadá, el coeficiente de correlación disminuye en tal forma que el modelo deja de ser una interpretación adecuada de la realidad.

La explicación para estos últimos casos debería buscarse probablemente en la composición de los productos que se incluyeron en esas rutas, y en su naturaleza física, que indirectamente, queda representada en los factores de estiba. En la ruta Argentina-Brasil puede suceder, sin embargo, que el gran número de líneas de navegación que sirven el comercio entre esos dos países, e incluso el exceso de capacidad que se manifiesta, genere un grado tan alto de competencia que la estructura de fletes tenga pocas

variaciones con respecto al promedio.⁹ Una comparación del valor de la desviación estándar en esta ruta con el de las demás, confirma esta hipótesis (véase el anexo XII), ya que en este caso el valor de ese estadígrafo es inferior al de la mayoría de los casos. En otras palabras, los factores de costo, más que los de demanda, parecen ser útiles como elementos explicativos de la estructura de los fletes en esa ruta. Se volverá sobre este punto en las secciones siguientes de este capítulo.

Con esta tercera prueba puede confirmarse la conclusión ya anticipada, en el sentido de que la solución dada al problema de la inclusión de los factores de estiba como variable, y de la necesidad de uniformar los fletes expresados en volumen y en peso, es adecuada y no genera al parecer distorsiones importantes en las conclusiones a que pueda llegarse con el modelo usado. Desde luego, la forma en que se interpreten los resultados debe ser cuidadosa, teniendo en cuenta siempre la existencia de este problema.

b) La segunda dificultad de tipo estadístico del modelo es la derivada de la posibilidad de que las variables independientes se encuentren relacionadas entre sí, de manera que la inclusión de algunas de ellas no agregue elemento explicativo alguno, desmejorando además la calidad del modelo desde el punto de vista estadístico. Estos se conocen como problemas de multicolinealidad.

El gran número de posibilidades de relación entre las variables, especialmente en regresiones en que el número de éstas es alto, hace imposible diseñar una prueba estadística general para revelar la existencia de este problema, por lo que nuevamente se hace necesario encontrar métodos alternativos. En el estudio se han usado dos, que son los más comunes. El primero consiste en calcular los coeficientes parciales de correlación entre las variables independientes, con el fin de descubrir el grado de relación entre ellas. Esto se hizo en los casos en que *a priori* podría pensarse que existiría una situación de ese tipo. Los resultados de este ejercicio aparecen en el anexo XII e indican que, con la excepción de algunas rutas, no existen problemas graves de multicolinealidad en el modelo usado. El segundo es ensayar modelos alternativos con diferentes combinaciones de variables independientes y comparar los resultados a fin de determinar las variables que permanecen como significativas en todos los casos.

Por lo demás, y como se verá más adelante

⁹ Con relación a esta ruta se aduce muchas veces el argumento contrario: que la situación monopólica existente es un elemento clave en la fijación de los fletes imperantes en ella. (Véase la pág. 163.)

Cuadro 22

AMÉRICA LATINA: EFECTOS SOBRE LOS RESULTADOS DE LOS MODELOS DE REGRESIÓN USADOS PARA EL ESTUDIO DE LA ESTRUCTURA DE FLETES MARÍTIMOS DE NO INCLUIR ENTRE LAS OBSERVACIONES LOS FLETES EXPRESADOS EN TÉRMINOS DE VOLUMEN

Nº de ruta	Países que une	Número de observaciones incluyendo fletes de volumen	Número de observaciones sin incluir fletes de volumen	Coeficientes de correlación múltiple					
				Ecuación 1 (1)		Ecuación 9 (2)		Ecuación 10 (3)	
				Incluyen- do fletes de volu- men	Sin in- cluir fle- tes de volumen	Incluyen- do fletes de volu- men	Sin in- cluir fle- tes de volumen	Incluyen- do fletes de volu- men	Sin in- cluir fle- tes de volumen
1	Argentina-Brasil	26	18	0.828	0.443*	0.819	0.293*	0.809	0.271*
3	Argentina-Chile	27	20 ^a	0.933	0.915	0.755	0.733	0.926	0.871
18	Argentina-Reino Unido	35	26	0.706	0.747	0.594	0.395*	0.692	0.643
22	Brasil-Argentina	44	29 ^b	0.777	0.919	0.632	0.892	0.752	0.908
64	Chile-Argentina	23	19	0.889	0.756	0.718	0.356*	0.821	0.571
84	Chile-Estados Unidos y Canadá	19	15	0.963	0.632*	0.961	0.589*	0.955	0.614*

^a Para el ajuste de la ecuación de regresión se usaron solamente 17 observaciones.

^b Para el ajuste de la ecuación de regresión se usaron solamente 28 observaciones.

* Coeficientes no significativos.

(1) $x_1 = b_1x_7 + b_2x_2 + b_3x_3 + b_4x_4 + b_5x_5 + b_6x_6$.

(2) $x_1 = b_1x_7 + b_2x_2 + b_3x_4 + b_4x_5$.

(3) $x_1 = b_1x_7 + b_2x_2 + b_3x_5$.

x_1 = Valor del flete por tonelada de cada producto en una ruta, expresado en dólares.

x_2 = Valor por tonelada de un producto en una ruta, expresado en dólares.

x_3 = Costo de manipuleo por tonelada de cada producto, expresado en dólares.

x_4 = Tasa de seguro de viaje de un producto en una ruta (en porcentaje).

x_5 = Proporción que representa el tonelaje transportado de un producto del total de una ruta (en porcentaje).

x_6 = Es el factor de estiba, expresado en pies cúbicos.

x_7 = Es el término libre de la ecuación, de modo que $x_7 = 1$.

en este capítulo, los modelos finalmente adoptados como los supuestamente mejores para dar una explicación adecuada de la estructura de los fletes son relativamente simples, y contienen no más de dos variables independientes, por lo que los problemas de multicolinealidad pueden tratarse en forma relativamente sencilla.

c) El tercero de los problemas de índole estadística en la estructura del modelo mismo es establecer la forma precisa de la ecuación de regresión. La forma expuesta en la página 47 supone una relación de tipo lineal entre las variables, lo que no necesariamente puede ser cierto.¹⁰ Por eso se ensayaron dos tipos de modelos, uno de forma lineal y el otro logarítmica. Los resultados de estos otros modelos aparecen en el anexo XII. Un análisis detallado de esos resultados lleva a la conclusión que, como regla general, es posible usar el modelo lineal en

¹⁰ Se entiende por relación de tipo lineal entre dos variables la situación en que un determinado tipo de cambios en una de ellas genera cambios de la misma naturaleza en la otra. Este principio puede extenderse por analogía a un mayor número de variables.

todas las rutas. Es efectivo que en algunas de ellas la forma logarítmica entrega un modelo cuya calidad explicativa es superior. Sin embargo, la diferencia en los coeficientes de correlación múltiple entre ambas (que se considera como indicador de la calidad explicativa del modelo) es tan mínima, que claramente no se justifica trabajar con relaciones de tipo logarítmico, que son mucho más complejas, para lograr una mejora marginal en la calidad del modelo; las ventajas de operación de una expresión de tipo lineal compensan con creces esa diferencia.

d) El último problema estadístico se relaciona con la medición de las variables. Como se indicó al comienzo de esta sección, las observaciones en que se basa la introducción de una variable explicativa en el modelo deben reflejar en forma adecuada el fenómeno que se está tratando de representar; de otra forma la relación que se encuentre no tendrá valor alguno.

Anteriormente se indicaron las dificultades

con que se tropezó al obtener las informaciones necesarias para incluir las diferentes variables, habiéndose encontrado problemas en dos de ellas. Afortunadamente, los resultados indicaron que la estructura de los fletes queda explicada en gran medida a través de las variables para las cuales se tuvieron menos problemas de medición, por lo que el mejoramiento en la calidad de las informaciones referentes a las demás variables no cambiaría mucho los resultados.

Conociendo ya la estructura del modelo usado y la forma en que pueden manejarse sus posibles deficiencias desde un punto de vista estadístico, se analizarán las conclusiones obtenidas.

Lo primero que debe establecerse es la bondad del modelo usado para determinar los factores que explican la estructura de los fletes. El estadígrafo que puede usarse con este fin es el coeficiente de correlación que corresponde a cada una de las regresiones múltiples y su significación desde un punto de vista estadístico. Los resultados respectivos aparecen también en el cuadro 21, en la columna correspondiente a la ecuación 1, que representa al modelo completo en su forma lineal.

La primera conclusión que se deriva de ese resultado es que, en general, el modelo usado representa una aproximación adecuada de la realidad, significando con ello que las variables incluidas en él como posibles explicaciones de la estructura de fletes proporcionan en el hecho una explicación suficiente. En términos más precisos, en 24 de las 33 rutas, el coeficiente de correlación múltiple era estadísticamente significativo.¹¹ Los 9 casos en que no lo es corresponden, en su mayor parte, a las rutas en que el número de observaciones es demasiado bajo en relación con el número de variables para lograr resultados claros.

En cuanto a los valores mismos de los coeficientes de correlación, éstos son muy altos en varias rutas consideradas. Es superior a 0.900 en 15 de las rutas, lo que en la mayoría de los casos significa que prácticamente todas las variaciones en la estructura de los fletes han sido explicadas por las variables incluidas en el modelo. En otras 9 rutas, el valor del coeficiente de correlación múltiple se encuentra comprendido entre 0.800 y 0.900 lo que, dependiendo del número de observaciones, denota una alta correlación.¹²

¹¹ Se define como coeficiente de correlación estadísticamente significativo entre dos o más variables en 95 de cada 100 ensayos (95 grados de confianza) uno cuyo valor es superior al que se obtendría de una muestra al azar de dos o más series de valores.

¹² El valor de los coeficientes fluctúa entre 0 y 1.

Entre las rutas para las cuales el modelo no entrega resultados estadísticamente significativos, el caso de la ruta 19, que une a la Argentina con los países del Mediterráneo, es el de mayor interés, ya que se trata de una ruta que puede considerarse como tradicional en el comercio exterior latinoamericano y en la que se incluyó un número bastante grande de observaciones. La composición de la muestra usada puede ser el elemento explicativo del resultado obtenido.

La afirmación hecha en el sentido de que el modelo planteado es adecuado para el análisis de la estructura de los fletes, es de suma trascendencia, ya que confirma el planteamiento teórico expresado mediante la formulación de hipótesis. La circunstancia de que las variables incluidas expliquen prácticamente la totalidad de las variaciones de los fletes por tonelada entre los distintos productos, implica también que la significación de las posibles variables explicativas que no se incluyeron en el modelo sería poca. La importancia de estas conclusiones obliga además a evaluarlas a la luz de las posibles dificultades de tipo estadístico planteadas en la sección anterior. Por de pronto, la inclusión de los factores de estiba como variable independiente puede haber mejorado espuriamente el grado de correlación encontrado en el modelo. Según pudo comprobarse, éste es efectivamente el caso aunque, dados los elevados coeficientes encontrados en la mayoría de las rutas y los resultados de los ensayos efectuados, parece improbable que ello cambiaría radicalmente las conclusiones con respecto a muchas de las rutas. La conclusión básica, sobre la validez general del modelo, permanecería aparentemente inalterada.

Si bien el esquema de regresión múltiple usado es una explicación adecuada de la estructura de los fletes, la naturaleza interna del modelo, como esquema teórico para predecir fletes específicos, no es tan adecuada. Si se observan los resultados de las ecuaciones de regresión incluidos en el anexo 12, se observará que en la mayoría de los casos, tanto en la forma lineal como logarítmica del modelo, los coeficientes de regresión (los coeficientes que acompañan a cada una de las variables) no son en muchos casos estadísticamente significativos. Para algunas variables, estos coeficientes no son significativos en prácticamente ninguna de las rutas, como sucede, por ejemplo, con relación a los costos de manipuleo y el tonelaje transportado. Incluso más, ni la constante de la ecuación es estadísticamente significativa en el modelo correspondiente a varias de las rutas.

Lo anterior implica la mayor parte de las veces, que las variables cuyos coeficientes de

regresión no son significativos, no son un elemento explicativo de importancia de la estructura que se está tratando de analizar, en este caso la estructura de los fletes. Otra posibilidad es que existan problemas de multicolinealidad, es decir, que exista una alta correlación entre dos de las variables independientes. Esta posibilidad requiere soluciones más complejas, ya que no es posible saber *a priori* exactamente cuál de las variables convendría sacar del modelo.

Solamente los coeficientes de regresión de las variables relacionadas con el valor del producto y con los factores de estiba son estadísticamente significativos en el modelo general, lo que induciría a pensar que un modelo que incluyese solamente esas dos variables explicativas, bastaría para analizar la estructura de los fletes. Sin embargo, los problemas de multicolinealidad pueden ser de naturaleza tal que alguna de las demás variables sea también un elemento explicativo importante adicional.

Para evitar ese problema, se ensayaron otros tres modelos alternativos al modelo general, que pueden denominarse *modelos reducidos*, y que son los siguientes:

$$X_1 = b_1X_2 + b_2X_4 + b_3X_5 + b_4X_7 \quad \text{ecuación 9}$$

$$X_1 = b_1X_2 + b_2X_6 + b_3X_7 \quad \text{ecuación 10}$$

$$X_1 = b_1X_2 + b_2X_7 \quad \text{ecuación 11}$$

El significado de las variables es el mismo que aparece en las páginas 47 y 48 es decir X_1 corresponde al flete por tonelada, X_2 al valor del producto, X_4 es la tasa de seguro de viaje, X_5 la proporción del total de una ruta, que representa el total transportado de cada producto, X_6 son los factores de estiba y X_7 es el término libre de la ecuación respectiva.

Aparte de los modelos anteriores, se efectuaron todas las correlaciones simples entre cada una de las variables independientes y la variable dependiente, y también entre algunas de las variables independientes, con el fin de descubrir los posibles problemas de multicolinealidad. Algunos resultados de estos otros cálculos aparecen en el anexo XII.

Con respecto a los modelos cuya forma aparece más arriba, se pretendió contar con otros modelos que permitiesen mostrar la influencia de las variables que aparecen como claves, que son el valor del producto y los factores de estiba, y de las que aparecían en el modelo general como sin importancia. La calidad explicativa de estos otros modelos, medida a través de los coeficientes de correlación múltiple respectivos, aparece en el cuadro 21, en que se dan

esos coeficientes. Hay que destacar, de todas maneras, que el uso de modelos reducidos lleva implícito un juicio acerca de la posible influencia de las variables que no se incluyen, ya que se acepta una reducción desconocida en el coeficiente de correlación.

El análisis de estos resultados lleva a lo que es, seguramente, una de las conclusiones más interesantes del estudio. En primer lugar, se observa que la reducción en el valor del coeficiente de correlación en la mayor parte de los casos es muy leve con relación al modelo general, en especial con respecto a las ecuaciones 10 y 11, lo que significa que, efectivamente, son el valor del producto y los factores de estiba las variables explicativas principales de la estructura de los fletes. Este resultado es sorprendentemente uniforme para las rutas a las cuales se les aplicó estos modelos, rutas que en muchas circunstancias representan condiciones de transporte enteramente distintas entre sí. En el hecho, en 23 de las 33 rutas consideradas, el modelo reducido del modelo general planteado, que incluye como variables independientes únicamente al valor del producto y a los factores de estiba, da la mejor explicación de esa estructura, siendo además los resultados de mucho mejor calidad desde el punto de vista de su significación estadística, y más operacionales, por tratarse de un modelo más simple.

En otras 6 rutas, es posible aplicar un modelo aún más simplificado, ya que basta como elemento explicativo el valor del producto, conjuntamente con una constante.

De hecho, quedan entonces sólo 4 rutas en las cuales no es posible aplicar un modelo simplificado como en el resto de ellas. Estas rutas corresponden a los tráficos Brasil-Japón, Chile-Brasil, Chile-Colombia (Costa del Pacífico) y Venezuela-Estados Unidos (Costa del Atlántico). Los resultados en ellas fueron tan poco concluyentes que ni siquiera el modelo general fue estadísticamente significativo.

En los cuadros 23 y 24, se incluyen las ecuaciones de regresión para las 29 rutas, que configuran el modelo más adecuado para explicar su estructura de fletes. Se indica también la significación estadística de los coeficientes de regresión respectivos.

La interpretación del resultado anterior permite profundizar en algunos puntos de interés con respecto al planteamiento general hecho a comienzos de este capítulo, en la forma de hipótesis de trabajo. Por de pronto, se comenzó afirmando que las opiniones existentes, en el sentido de que la explicación de la estructura de los fletes marítimos era sumamente compleja por la infinidad de factores que podían influir

Cuadro 23

RUTAS PARA LAS CUALES EL MODELO REPRESENTADO POR LA ECUACIÓN 10

 $(x_1 = b_1x_2 + b_2x_3 + b_3x_4)$ ES EL MÁS APROPIADO

Ecuaciones de regresión correspondientes

Nº de la ruta	Países que une	Número de observaciones	Coeficiente de correlación múltiple	Coeficientes de regresión			Coeficiente de correlación simple entre variables x_2 y x_3
				x_2	x_3	x_1	
3	Argentina-Chile	27	0.926	0.00524	39.35	— 1.12*	0.355*
8	Argentina-Venezuela	16	0.967	0.0175	86.67	— 22.14*	0.444*
18	Argentina-Reino Unido/Continente	35	0.692	0.0103	84.73	— 18.31*	0.192*
19	Argentina-Mediterráneo	24	0.622	0.00513	35.38	13.10*	0.147*
21	Argentina-Estados Unidos y Canadá	24	0.638	0.00881	59.29*	15.91*	0.302*
22	Brasil-Argentina	44	0.752	0.00343	34.25	6.75*	0.427
40	Brasil-Mediterráneo	30	0.693	0.00356*	135.18	— 28.74*	0.066*
42	Brasil-Estados Unidos y Canadá	39	0.672	0.00734*	110.10	— 10.71*	0.057*
46	Colombia-Ecuador	15	0.926	—0.00148*	56.18	— 0.478*	0.307*
64	Chile-Argentina	23	0.821	0.0121	28.96	5.45*	0.219*
69	Chile-Perú	22	0.920	0.00355	40.44	— 3.15*	0.559
106	México-Argentina	12	0.838	0.00982*	150.19	— 31.64*	0.130*
107	México-Brasil	12	0.773	0.00949*	150.64	— 22.75*	0.465*
111	México-Perú	13	0.920	0.0272	55.98	3.12*	0.409*
113	México-Venezuela	19	0.986	0.0218	96.95	— 17.45*	0.405*
114	México-Costa Rica	20	0.922	0.00729	136.85	— 41.32	0.396*
119	México-Nicaragua	16	0.881	—0.00112*	129.52	— 6.03*	0.458*
123	México-Reino Unido/Continente	28	0.880	0.0428	202.76	— 43.74*	0.541*
124	México-Mediterráneo	12	0.847	0.0593	244.39	—102.27*	0.402*
130	Perú-Chile	11	0.744	—0.00304*	32.13	5.85*	0.264*
131	Perú-Ecuador	13	0.854	—0.0152*	32.82	12.64	0.077*
147	Perú-Estados Unidos y Canadá	19	0.900	0.0246	107.89	— 22.31*	
165	Uruguay-Reino Unido/Continente	15	0.530*	0.0116*	74.29*	2.84*	0.239*

 x_1 = Valor del flete por tonelada de cada producto en una ruta, expresado en dólares. x_2 = Valor por tonelada de un producto en una ruta, expresado en dólares. x_3 = Es el factor de estiba expresado en pies cúbicos (unidad usada en ecuación: 100 pies cúbicos). x_4 = Es el término libre de la ecuación, de modo que $x_4 = 1$.

* Coeficientes no significativos.

Cuadro 24

RUTAS PARA LAS CUALES EL MODELO REPRESENTADO POR LA ECUACIÓN 11

 $(x_1 = b_1x_2 + b_2x_3)$ ES EL MÁS APROPIADO

Ecuaciones de regresión correspondientes

Nº de la ruta	Países que une	Número de observaciones	Coeficiente de correlación múltiple	Coeficientes de regresión	
				x_2	x_1
1	Argentina-Brasil	26	0.800	0.00509	22.11
2	Argentina-Colombia	11	0.928	0.00927	42.65
24	Brasil-Chile	22	0.728	0.0105	39.64
26	Brasil-México	13	0.908	0.0217	38.77
84	Chile-Estados Unidos y Canadá	19	0.954	0.0189	27.38
108	México-Colombia	17	0.887	0.0685	26.54

 x_1 = Valor del flete por tonelada de cada producto en una ruta, expresado en dólares. x_2 = Valor por tonelada de un producto en una ruta, expresado en dólares. x_3 = Es el término libre de la ecuación, de modo que $x_3 = 1$.

en los diferentes casos, no se ajustaban a la realidad, ya que muchos de esos factores considerados independientemente no eran sino manifestaciones de un mismo fenómeno, de manera que bastaba considerar uno de ellos para incluir ese fenómeno como posible explicación de la estructura de fletes. Ese razonamiento efectuado en la etapa de formulación del modelo usado en este estudio, permitió de partida simplificarlo enormemente, al incluir como elementos explicativos solamente variables que representaban fenómenos aparentemente independientes entre sí. La conclusión a que en definitiva se ha llegado, que es general para prácticamente todas las rutas, es que en realidad con dos factores —el valor del producto que se transporta y los factores de estiba— se logra explicar casi totalmente la diferencia de fletes por tonelada entre los diferentes productos, lo que permite una simplificación adicional a los esquemas hasta ahora existentes.

No deben escatimarse esfuerzos para destacar la importancia de esta simplificación. Los modelos excesivamente complejos, que pretenden tener en cuenta una infinidad de factores que “podrían” en algunos casos influir en un determinado fenómeno, no suelen ser aplicables en la práctica, debido a esa misma complejidad. Entre lo de mayor interés en el ámbito de la aplicabilidad de un modelo, está la posibilidad de su uso como base para formular políticas, y es bien claro que no son tampoco útiles las políticas que intentan considerar simultáneamente una extensa serie de factores, algunos de los cuales pueden no tener mayor importancia. Las explicaciones que se han dado hasta ahora acerca de los factores que pueden influir en la determinación de la estructura de los fletes pueden indudablemente ser correctas, pero no son aplicables en la práctica, por no contener una evaluación adecuada de la importancia relativa de cada factor que mencionan y por ser, precisamente, muy complejas.

La naturaleza de los dos factores explicativos más importantes induce también a considerar otros aspectos de interés. Por de pronto, se trata de un elemento que puede considerarse como reflejo de las condiciones de demanda de servicios de transporte marítimo, que es el valor del producto que se transporta, y otro que es reflejo de las condiciones de costo del transporte, que es el factor de estiba. *A priori*, un resultado de esta naturaleza podría haberse esperado, ya que el conjunto de factores que normalmente se mencionan pueden clasificarse en esos dos grupos y, en la medida que se encontrasen dos de ellos que fuesen representativos de cada grupo, la importancia del resto se vería

disminuida, o estaría implícita en los que en definitiva se incluyesen en el modelo.

La calidad de los dos factores determinados en el modelo como representativos de estos dos grupos parece adecuada. La demanda de servicios de transporte se considera normalmente como una “demanda derivada”, sobre todo en el transporte de mercaderías, de manera que dependerá finalmente de la demanda de los productos que se transporten. El valor del producto, como índice de las posibilidades de establecer determinados fletes sin modificar sustancialmente la demanda de los productos mismos, parece ser adecuado y, aparentemente, otros factores de índole semejante no agregarían una explicación adicional acerca de la estructura de los fletes. De todas maneras, no puede decirse que otros factores de demanda estén implícitos en el valor del producto, especialmente el que se refiere a la competencia de distintas fuentes para abastecer un país o región de un producto determinado. Presumiblemente, se trata de los factores que explicarían la parte de las diferencias de flete que no aclaró el modelo usado.

El factor de estiba como elemento representativo de gran parte de los costos es también adecuado. En la medida que se usen factores de estiba uniformes en las diferentes rutas, suponiendo que los productos que se transportan son bastante homogéneos entre sí como para permitirlo, éstos consideran implícitamente las diferencias en las dificultades y costos de transporte de cada uno de ellos. Una hipótesis adicional que se deriva de las conclusiones anteriores sería, por ejemplo, que si el sistema de remuneraciones de los trabajadores portuarios se estableciera teniendo en cuenta las dificultades mismas de las operaciones, la inclusión de los costos de manipuleo como variable explicativa no agregaría nada importante por sobre lo que podría hacerlo la inclusión de los factores de estiba.

Hay que destacar, sí, que la inclusión de esta variable de costo usando factores de estiba de índole técnica, es decir, iguales en todas las rutas, deja de considerar el aspecto mencionado anteriormente, de la ponderación relativa que puede dársele en las distintas rutas al elemento peso y al volumen, dependiendo de la composición del tráfico en ellas. La inclusión de factores de estiba diferentes en las distintas rutas representaría también de manera adecuada las condiciones de costo, pero consideraría además este nuevo aspecto, lo que los transformaría en una especie de “costos de oportunidad” que mostrarían en mejor forma las condiciones imperantes en cada ruta. En la práctica, el hecho de que esta variable haya sido una explicación ade-

cuada en la mayoría de los casos, en circunstancias en que se usaron como base para su introducción en el modelo factores de estiba técnicos, semejantes en todas las rutas, puede interpretarse como que los "costos de oportunidad" en las diferentes rutas no tienen variaciones tan importantes como para modificar los resultados que se obtengan.

Como se ha indicado, una de las explicaciones que pueden encontrarse a los casos en que el modelo no dio resultados adecuados, es la naturaleza de los productos que se incluyeron en la muestra y que se transportaron en esas rutas. Puede suceder que ella sea a veces tan diferente con respecto a las demás rutas, que el uso de factores de estiba idénticos en todas ellas no proporciona una explicación adecuada de la estructura de los fletes en estos casos especiales.

Pese a lo señalado anteriormente, es probable que algunos elementos de costo no queden reflejados convenientemente por los factores de estiba; por de pronto, todos los relacionados con los costos portuarios. Sin embargo, éstos no tienen mayor significación al analizar la estructura de los fletes en una misma ruta, ya que se supone que las condiciones portuarias son las mismas para todos los productos. Otro elemento de costo que queda fuera es el relacionado con los riesgos y posibilidades de deterioro de las mercaderías, en lo que respecta a la responsabilidad de las compañías navieras, y que en el modelo se incluyó a través de las tasas de seguro de las mercaderías. Al parecer, su influencia es mínima, y es un elemento importante en sólo tres rutas.

Una vez establecido el modelo que proporciona la mejor explicación de la diferencia de fletes por tonelada en las rutas consideradas en el estudio, y discutida en parte la significación general de esas conclusiones, deben intentarse explicar las razones por las cuales los modelos que dan mejores explicaciones son diferentes entre las rutas consideradas. En el caso específico que se estudia, la pregunta puede precisarse mejor, refiriéndola a las razones por las cuales en 10 de las rutas el modelo aceptado para la mayor parte de la muestra total, que incluía como variables independientes el valor de los productos y los factores de estiba, no es adecuado. La discusión puede dividirse en dos partes, una referida a las 6 rutas en que la ecuación tiene como variable explicativa solamente el valor de los productos, y la otra referida a los casos en que ningún modelo reducido es adecuado.

En ambos casos no se cuenta con explicaciones definitivas, y lo que se dirá a continuación corresponde al tipo de conclusiones de este

estudio que es la formulación de nuevas hipótesis. La razón para ello es que la búsqueda de las explicaciones de estas diferencias supone una larga investigación, que en cierta medida rebasa el ámbito de este estudio, que busca conclusiones generales.

Según lo indicado en el cuadro 23, las rutas en que el modelo explicativo mejor incluye sólo el valor de los productos como variable independiente son la N° 1 entre la Argentina y el Brasil, la N° 2 entre la Argentina y Colombia, la N° 24 entre el Brasil y Chile, la N° 26 entre el Brasil y México, la N° 84 entre Chile y los Estados Unidos y el Canadá, y la N° 108 entre México y Colombia. Una de las posibles explicaciones de que los resultados en estas rutas hayan sido diferentes es que forman parte de una "gran ruta", definiendo como tales las que conectan regiones muy amplias que incluyen varios países, por ejemplo, entre la costa del Atlántico de América del Sur y Europa del Norte. Sin embargo, un análisis somero de las rutas enumeradas basta para concluir que ésta no puede ser una explicación satisfactoria. Los seis casos se encuentran repartidos prácticamente en todas las rutas que pueden considerarse grandes. Si la situación en una región geográfica especial fuese diferente con respecto a la generalidad de los casos, debería suponerse que en todos los tráficos que componen esa gran ruta se encontrarían resultados de características semejantes, lo que no es el caso.

Otra de las posibles explicaciones es que, por razones que no se ha podido precisar, la posibilidad de cobrar fletes relacionados con el valor del producto sea efectivamente mayor en ellas. En otras palabras, que cobrar "lo que el tráfico pueda soportar" sea una posibilidad más real en estas rutas. Aquí quizá podría encontrarse el esbozo de una explicación, ya que existen algunas analogías interesantes. Los países de la región que participan en estas seis rutas son pocos: la Argentina, el Brasil, Colombia y México. Aparentemente, en el comercio de estos países pueden darse algunas condiciones especiales, lo que es probable que tenga que ver con alguna mayor posibilidad de cobrar lo que el tráfico pueda soportar, o puede ser una explicación totalmente diferente. Es interesante también mencionar que esta situación no aparece en ningún caso en el comercio de los países latinoamericanos con Europa, lo que podría implicar que los factores de costo en esas rutas tienen mayor significación que en el resto de las que se discuten en esta sección. A la inversa, la menor competencia en los tráficos intrarregionales haría que los factores de costo no figurasen en éstos con la misma ponderación.

Otra explicación podría encontrarse en la composición misma de la muestra de productos en las seis rutas que se analizan. Puede darse el caso que uno o dos productos representen el grueso del movimiento de carga general que se efectúa en ellas, de manera que las condiciones en que se lleve a cabo su transporte tengan especial trascendencia. Sin embargo, el análisis realizado no permite llegar a conclusiones al respecto. Efectivamente, en algunos casos no más de tres productos representan el grueso del tonelaje que se transporta, como sucede entre la Argentina y Colombia, en que el sebo y la grasa de vacuno representan los dos tercios del total del movimiento de carga general; entre el Brasil y Chile, en que el tráfico está compuesto prácticamente de café y yerba mate, y entre el Brasil y México, con el caucho. En las demás rutas, no hay preponderancia notable de un grupo pequeño de productos. En este sentido no puede decirse que haya una uniformidad clara. El problema no es éste, sino que esta misma situación se encuentra en prácticamente todas las demás rutas, en que el modelo más adecuado es diferente. Esto era de esperarse, ya que por ser la estructura de exportación de los diferentes países latinoamericanos relativamente poco variada, es de suponer que la composición del comercio de exportación a diferentes destinos sea semejante; los principales productos que exporta el Brasil a Chile son, en general, los mismos que aparecen como los más importantes en la exportación a la mayor parte del resto de los países. De manera que un análisis de este mismo tipo efectuado para las 23 rutas en que el modelo con dos variables independientes era adecuado, lleva a resultados de naturaleza semejante al encontrado para estas seis rutas.

Por último, podría hallarse una explicación si se encontrase una diferencia más general en el comercio envuelto en esas rutas, considerando ambos sentidos del tráfico y estudiando en detalle la estructura del comercio de los países respectivos. Esto requeriría un estudio detallado de la estructura de las importaciones latinoamericanas, tema que no se incluyó en esta investigación.

Las dificultades para interpretar el hecho de que los modelos aplicables a algunas rutas son diferentes de los aplicables en otras, se presentan aumentadas al tratar de explicar los casos en que ningún modelo reducido era estadísticamente significativo. Como se indicó, en esos casos específicos otras variables aparte las incluidas en el modelo general, podrían tener también importancia, o los problemas de medición podrían tener mayor trascendencia. Se trata

de establecer por qué precisamente en esas rutas se dan esas circunstancias. Del análisis efectuado, parece ser que las explicaciones más razonables, que deben estudiarse en detalle, se refieren a las características de los productos que se incluyeron en la muestra y a la naturaleza misma del comercio, tanto de importación como de exportación. En algunos casos, como el de la ruta entre Chile y Colombia, el número de observaciones es tan pequeño que no podía esperarse encontrar conclusiones que fuesen estadísticamente significativas. Es evidente, por otro lado, que el comercio entre Venezuela y los Estados Unidos tiene características que difieren sustancialmente de las que son generales para el comercio exterior latinoamericano, incluso en lo referente a los movimientos de carga general, por lo que podían esperarse resultados especiales en esa ruta. El caso del comercio entre el Brasil y Chile parece tener también algunas características propias, por razones que no ha sido posible establecer con precisión, ya que en ambos sentidos los resultados son diferentes de los de la mayoría de las rutas: de Chile al Brasil los modelos reducidos ensayados no tienen aplicación, y en el sentido inverso los elementos de costo no parecen tener mayor trascendencia. Lo extraño, en todo caso, es que en el resto de las rutas entre las costas del Atlántico y del Pacífico de América del Sur los resultados fueron *normales*, en el sentido de que no diferían mucho de los encontrados en el resto de las rutas analizadas.

Finalmente, puede buscarse una explicación de estos dos tipos de casos especiales en la necesidad que se tuvo de aplicar el flete para carga no especificada a productos que no aparecían explícitamente en la tarifa. Este flete, como es obvio, es de carácter general y no guarda relación alguna con el producto al que eventualmente se aplica, por lo que el modelo intenta encontrar una racionalidad donde en realidad no puede haberla.

Con el fin de cuantificar la importancia de este elemento en las rutas analizadas se confeccionó el cuadro 25, en el que se indica, en una de sus columnas, la proporción de los productos transportados en cada ruta, a la cual se aplicó el flete para carga no especificada. En él puede observarse que en muchas rutas no se aplicó este flete y que, en general, la proporción que representa no es muy alta, alcanzando al 14.3 por ciento. Existen, sin embargo, casos extremos en que este porcentaje alcanza hasta un 57.1 por ciento, pero ellos son excepcionales. Analizando la situación de los dos grupos de rutas para las cuales no fue adecuado el modelo reducido que se aplicó al mayor número de

Cuadro 25

AMÉRICA LATINA: COMPARACIÓN DEL NIVEL DE LOS FLETES PARA CARGA NO ESPECIFICADA (N.O.S.) CON EL FLETE PROMEDIO SIMPLE EN LAS DISTINTAS RUTAS, 1966

Número de la ruta y países que une	Número de observaciones	Número de fletes n.o.s.	Porcentaje de fletes n.o.s.	Flete promedio simple en la ruta (dólares por 1 000 kg)	Factor de estimación promedio (p ² por 1 000 kg)	Flete n.o.s.		En porcentaje del flete promedio
						P/M	P	
1 Argentina-Brasil	26	3	11.5	28.77	70.50	25.00	50.00	173.8
2 Argentina-Colombia (Pacífico)	11	0	—	52.36	70.91	67.00	134.53	256.9
3 Argentina-Chile	27	2	7.4	37.26	77.93	27.50	60.68	162.9
8 Argentina-Venezuela	16	2	12.5	67.44	80.62	59.50	135.83	201.4
18 Argentina-Reino Unido/Continente	35	6	17.1	57.09	73.97	41.50	86.93	152.3
19 Argentina-Mediterráneo	24	3	12.5	46.22	74.75	36.00	76.20	164.9
21 Argentina-Estados Unidos (Atlántico)	24	1	4.2	89.28	85.75	80.00	171.50	192.1
22 Brasil-Argentina	44	3	6.8	38.23	74.57	25.30	53.42	139.7
24 Brasil-Chile	22	1	4.5	60.22	75.68	35.20	75.43	125.3
26 Brasil-México (Atlántico)	13	1	7.7	85.61	65.77	66.00	122.92	143.6
40 Brasil-Mediterráneo	30	3	10.0	62.78	64.80	M 60.50	111.01	176.8
41 Brasil-Japón	17	0	—	48.19	56.47	77.00	108.70	225.6
42 Brasil-Estados Unidos (Atlántico)	39	4	9.7	89.33	81.31	68.50	157.71	176.5
46 Colombia-Ecuador (Pacífico)	15	6	40.0	39.25	76.87	23.00	44.20	126.1
64 Chile-Argentina	23	1	4.3	33.71	68.65	27.50	53.46	158.6
65 Chile-Brasil	15	0	—	33.03	63.33	35.20	63.12	191.1
66 Chile-Colombia (Pacífico)	10	0	—	27.45	61.50	30.00	46.12	168.0
69 Chile-Perú	22	1	4.5	30.22	72.04	23.00	46.92	155.3
84 Chile-Estados Unidos (Atlántico)	19	1	5.3	68.16	71.32	80.00	142.64	209.3
106 México-Argentina (Atlántico)	12	3	25.0	69.67	58.17	66.00	108.72	156.0
107 México-Brasil	12	2	16.7	62.48	56.42	68.00	108.64	173.9
108 México-Colombia (Pacífico)	17	0	—	84.00	72.65	64.50	132.69	158.0
111 México-Perú	13	0	—	64.96	74.61	64.50	136.27	209.8
113 México-Venezuela	19	9	47.4	87.00	86.58	M 36.00	88.26	101.4
114 México-Costa Rica (Pacífico)	20	3	15.0	78.20	82.40	56.50	131.83	168.6
119 México-Nicaragua (Pacífico)	16	2	12.5	90.72	95.50	56.50	152.79	168.4
123 México-Reino Unido/Continente	28	16	57.1	194.87	85.89	111.30	238.98	122.6
124 México-Mediterráneo	12	6	50.0	177.44	83.75	111.30	233.03	131.3
130 Perú-Chile	11	0	—	26.04	66.36	23.00	43.22	166.0
131 Perú-Ecuador	13	10	7.7	28.42	58.23	20.00	29.11	102.4
147 Perú-Estados Unidos (Atlántico)	19	3	15.8	79.85	65.26	80.00	130.52	163.5
165 Uruguay-Reino Unido/Continente	15	0	—	89.13	80.00	50.50 ^a	114.40	128.4
189 Venezuela-Estados Unidos (Atlántico)	10	1	10.0	60.55	76.50	75.00	143.44	236.9
Total	649	93	14.3					

FUENTE: Anexos I y XII.

^a Más 1.5 por ciento ad valorem si el valor excede de 1 400 dólares por 1 000 kilogramos.

ellas, se observa que la proporción de fletes de carga no especificada es inferior al promedio, siendo el máximo de 15.8 por ciento; además, en tres de las cuatro rutas para las cuales ningún modelo fue apropiado no hubo ningún producto al cual se le tuvo que aplicar este tipo de flete.

Lo anterior podría interpretarse como que mientras mayor es la proporción de fletes para carga no especificada, más posibilidades tiene el modelo reducido con dos variables independientes de ser el más adecuado. Sin embargo, esta conclusión no es correcta, ya que en las 23 rutas a las que se aplicó, se da una gran variedad de porcentajes de fletes de carga no especificada, algunos de ellos muy bajos, y no es posible establecer lógicamente una relación de causa a efecto entre ambas conclusiones.

Ahora bien, la influencia que pueden tener estos fletes para carga no especificada sobre los resultados obtenidos, depende en gran medida de su naturaleza. Se dice que estos fletes pueden fijarse conforme a dos criterios. De un lado, pueden establecerse tratando que representen el flete promedio que una Conferencia o acuerdo pueda percibir en una ruta, con miras a no desalentar el transporte de nuevos productos y, en lo posible, a simplificar la estructura tarifaria. De otro lado, pueden fijarse a un nivel muy alto, como manera de indicar que se aplicarán solamente a tráficos esporádicos. Como los fletes para carga no especificada se expresan en peso o medida, dando la opción a la compañía naviera para usar el que más le convenga, se ha argumentado siempre que no es posible comparar, en general, el nivel de estos fletes con un flete promedio por tonelada, ya que no se sabe a qué producto se está aplicando el flete para carga no especificada. Con el fin de poder hacer esta comparación, se estimó el flete promedio simple por tonelada en cada una de las rutas, y para lograr un flete por tonelada para esta carga no especificada, se usó como factor de estiba el promedio de los factores de estiba para todos los productos que se transportan en la ruta, que es igual al implícito en el flete promedio.

El cálculo anterior, que aparece también en el cuadro 25, presenta algunos resultados interesantes. Por de pronto, en ninguna ruta el flete para carga no especificada es inferior al flete promedio en la ruta. Sólo en 2 de las 33, ambos valores son aproximadamente semejantes; en 4 rutas el flete para carga no especificada es hasta 130 por ciento del flete promedio; en 3 rutas, entre 131 y 150 por ciento; en 14 rutas, entre 151 y 175 por ciento; en 4 rutas, entre 176 y 200 por ciento; y en 6 de ellas, más de

200 por ciento. Incluso, estas proporciones representan un mínimo, ya que en el cálculo del flete promedio se consideraron también los fletes para carga no especificada que tuvieron que aplicarse, de manera que es lógico esperar que mientras mayor sea la proporción de estos últimos en el total, menor será la diferencia entre los valores en estudio, como sucede, por ejemplo, en la ruta 113.

La conclusión a que se llega es que en la mayor parte de los casos el flete para carga no especificada no se estableció para representar el flete promedio en una ruta, pues se acerca a los fletes más altos. Para evaluar la posible distorsión en los resultados del modelo derivada del uso de estos fletes, debe entonces considerarse explícitamente esta conclusión.

En toda esta búsqueda de explicaciones, deben tenerse siempre presentes las distorsiones que en determinadas circunstancias pueden generarse debido al problema de los factores de estiba. Un análisis del contenido del cuadro 21 muestra que para tener una explicación del hecho de que ambos modelos reducidos (ecuaciones 10 y 11) son apropiados en rutas distintas, este factor no parece tener importancia. De las seis rutas en que la ecuación 11 aparece como adecuada, la proporción de fletes expresados en volumen es lo suficientemente variada como para no poder concluir nada al respecto. La situación es diferente con las cuatro rutas en que ningún modelo reducido es adecuado, ya que en tres de ellas —la excepción es la ruta de Venezuela a los Estados Unidos— la proporción de fletes por volumen entre las observaciones es muy baja. En un caso no hay fletes de este tipo, y en los otros dos, las proporciones son de 5.9 y de 10.0 por ciento. Podría ser, entonces, que se tratase de los casos en que el factor de estiba no ha sido considerado de manera significativa. Tanto es así, que ni siquiera se establecieron muchos fletes por volumen.

La interpretación de los resultados entregados por los modelos de regresión múltiple no puede quedar completa sin un análisis de las ecuaciones mismas y de la importancia, en términos relativos, que tiene cada una de las variables en la explicación de la estructura de los fletes. Para esto, la base son las informaciones contenidas en los cuadros 23 y 24.

En primer lugar, se analizarán los resultados correspondientes a las 23 rutas en que el modelo representado por la ecuación 10 es el más adecuado. Salta inmediatamente a la vista que, incluso en este modelo simplificado, algunos coeficientes de correlación y de regresión no son estadísticamente significativos. Con respecto a los coeficientes de correlación, ello ocu-

re sólo en una de las 23 rutas, indicando que, si bien el modelo representado por esta ecuación de regresión es el que entrega los mejores resultados de todos los modelos ensayados, su validez como explicación de las diferencias de flete por tonelada es muy relativa. El hecho mismo de que es éste el modelo que aparece como más adecuado sólo puede considerarse como una primera indicación, de carácter tentativo, de lo que podría ser una explicación de la estructura de los fletes en esa ruta.

La no significación desde un punto de vista estadístico de los coeficientes de regresión es también de trascendencia general con respecto al tema en estudio. Debe interpretarse como que, si bien el modelo como tal es adecuado como explicación de la realidad, su estructura interna no es una teorización suficientemente precisa como para permitir evaluar la importancia relativa de los diferentes factores. El problema no es tan grave, ya que en la mayor parte de los casos los coeficientes de regresión de las dos variables son significativos, no siéndolo solamente la constante. Esto puede significar que la forma de la ecuación, es decir, el tipo de relación entre las variables, no es lineal ni logarítmica, sino de otro tipo más complejo, o que el número de observaciones usado en la mayoría de las rutas no bastó para especificar claramente la significación de esta constante.

Con respecto a la estructura de las ecuaciones mismas, se desprende que en todos los casos, las diferencias de flete por tonelada entre productos se explican por la influencia de ambas variables independientes, y no por el monto de la constante de la ecuación. Esta conclusión es importante, ya que podría pensarse que estas diferencias no existen o son muy pequeñas, en cuyo caso el promedio de los fletes sería el *modelo* más apropiado para representar la estructura en una ruta.

Resulta difícil en general concluir la importancia relativa del valor del producto y del factor de estiba para explicar esas diferencias. Ello depende, para cada ruta, de los valores de los coeficientes respectivos y de las variables mismas. Con respecto a los valores de los coeficientes, existen variaciones importantes entre las rutas. Los correspondientes al valor del producto tienen el margen de variación mayor, y van desde 0.00148 hasta 0.0593 (la unidad en que está expresada esta variable es el dólar) en circunstancias en que los coeficientes relativos al factor de estiba van desde 29 a 244 (la unidad en que está expresada esta variable son 100 pies cúbicos). Estas diferencias plantean, por lo tanto, situaciones diferentes en cada ruta.

Con respecto al valor de las variables mis-

mas, las variaciones son también mayores en el valor de los productos que en los factores de estiba. El valor de estos últimos está comprendido la mayor parte de las veces entre 60 y 120 (pies cúbicos por tonelada), pero el valor de los productos fluctúa mucho más, generalmente entre 100 y 2 000 dólares por tonelada, con casos extremos de valores mucho mayores.

La combinación de estos elementos explicará en cada caso las diferencias de flete entre productos en cada ruta y determinará la importancia relativa de cada variable explicativa. En todo caso, con respecto a este último punto, un análisis en detalle de las informaciones disponibles y de las ecuaciones correspondientes a cada modelo lleva a la conclusión de que en la mayor parte de los casos, el factor de estiba explica el grueso de esas diferencias, aunque muchas veces será el valor del producto el elemento más importante. Un análisis en este sentido con relación a cualquiera de las rutas consideradas, que puede hacerse basándose en las informaciones incluidas en los anexos 1, 9 y 12 permite comprobar este hecho.

Conviene nuevamente destacar la trascendencia de esta conclusión, que complementa la enunciada en párrafos anteriores sobre la importancia de un factor de demanda —el valor del producto— y uno de costo —el factor de estiba— como explicaciones de la estructura de los fletes. La conclusión general es que la importancia relativa de cada una de estas dos variables en una ruta dependerá de la naturaleza de los productos de que se trate. Para algunos de ellos, las compañías navieras parecen estar en condiciones de cobrar “lo que el tráfico puede soportar” en una proporción tal que éste pasa a ser el elemento clave para explicar las diferencias de flete entre productos. En la mayoría de los casos, sin embargo, el factor de costo aparece como decisivo. Estas afirmaciones se refieren a la muestra de productos usada, lo que significa que es aplicable a los principales productos de exportación actual y potencial de la región.

La otra conclusión que se desprende de los resultados se refiere a la forma de asignación de costos comunes que parecen aplicar las compañías. Una de las hipótesis que se deriva de estas conclusiones, y que debe comprobarse, es que las compañías efectúan la asignación de los costos comunes de un viaje tomando como base las características físicas de los diferentes productos, a través de las diferencias entre ellos que reflejan los factores de estiba.

Otro aspecto de la estructura de las ecuaciones es el comportamiento del término constante, el que varía enormemente entre una ruta

Cuadro 26

MODELOS DE ESTRUCTURA DE LOS FLETES MARÍTIMOS. ANÁLISIS DEL EFECTO EN LAS ECUACIONES DE REGRESIÓN CORRESPONDIENTES A SEIS RUTAS AL NO INCLUIR ENTRE LAS OBSERVACIONES LOS FLETES EXPRESADOS POR VOLUMEN

Nº de la ruta	Países que une	Número de obser- vaciones	Coe- fi- ciente de corre- lación múltiple	Coeficientes de regresión				
				x_2	x_4	x_5	x_6	x_7
A. Resultados correspondientes a la ecuación 9, al incluir los fletes expresados en volumen ($x_1 = b_1x_2 + b_2x_4 + b_3x_5 + b_4x_7$)								
1	Argentina-Brasil	26	0.819	0.00499	0.547*	-0.551*		16.91
3	Argentina-Chile	27	0.755	0.00753	0.409*	0.672*		19.37
18	Argentina-Reino Unido/ Continente	35	0.594	0.0114	0.260*	-8.118*		43.50*
22	Brasil-Argentina	44	0.632	0.00512	0.0223*	-0.457*		30.05
64	Chile-Argentina	23	0.718	0.0126	0.736	0.0308*		10.92*
84	Chile-Estados Unidos y Canadá	19	0.961	0.0183	0.704*	-0.480*		14.23*
B. Resultados correspondientes a la ecuación 9, al no incluir los fletes expresados en volumen								
1	Argentina-Brasil	18	0.293*	0.00146*	0.100*	-0.0135*		18.68
3	Argentina-Chile	20 ^a	0.733	0.0166	-0.234*	1.071*		23.13
18	Argentina-Reino Unido/ Continente	26	0.395*	0.00166*	-0.280*	-3.233*		41.61
22	Brasil-Argentina	28	0.892	0.00746	0.387*	-0.126*		18.56
64	Chile-Argentina	19	0.356*	-0.00206*	0.0718*	-0.582*		32.51
84	Chile-Estados Unidos y Canadá	15	0.589*	0.00856*	-0.154*	-3.398*		38.43
C. Resultados correspondientes a la ecuación 10, al incluir los fletes expresados en volumen ($x_1 = b_1x_2 + b_2x_6 + b_3x_7$)								
1	Argentina-Brasil	26	0.809	0.00427			15.63*	12.16*
3	Argentina-Chile	27	0.926	0.00524			39.35	-1.12*
18	Argentina-Reino Unido/ Continente	35	0.692	0.0103			84.73	-18.31*
22	Brasil-Argentina	44	0.752	0.00343			34.25	6.75*
64	Chile-Argentina	23	0.821	0.0121			28.96	5.45*
84	Chile-Estados Unidos y Canadá	19	0.955	0.0181			11.09*	21.23*
D. Resultados correspondientes a la ecuación 10, al no incluir los fletes expresados en volumen								
1	Argentina-Brasil	18	0.271*	0.00111*			2.29*	18.45
3	Argentina-Chile	20 ^a	0.871	0.0109			28.81	3.44*
18	Argentina-Reino Unido/ Continente	26	0.643	0.00209			36.19	8.88*
22	Brasil-Argentina	28	0.908	0.00681			10.14	14.97
64	Chile-Argentina	19	0.571	0.00229*			21.48	15.97
84	Chile-Estados Unidos y Canadá	15	0.614*	0.00855*			17.24*	23.19

^a En el ajuste de la ecuación de regresión se usaron sólo 17 observaciones.

x_1 = Valor del flete por tonelada de cada producto en una ruta determinada, expresado en dólares.

x_2 = Valor por tonelada del producto en una ruta determinada, expresado en dólares.

x_4 = Tasa de seguro de viaje de un producto, expresado en porcentajes.

x_5 = Proporción que representa el volumen transportado de cada producto del total de una ruta, expresado en porcentaje.

x_6 = Factor de estiba, expresado en pies cúbicos (unidad usada en la ecuación: 100 pies cúbicos).

x_7 = Término constante de la ecuación, de modo que $x_7 = 1$.

* Coeficientes no significativos.

y otra, siendo en varios casos negativo. Este es un resultado peculiar, especialmente cuando la constante es negativa. Sin embargo, el problema tan mencionado de los fletes expresados en volumen parece dar una explicación clara de este fenómeno. En efecto, en el cuadro 26 se muestran los valores de los coeficientes de regresión correspondientes a los modelos representados por las ecuaciones 9 y 10 para las seis rutas en que se estimaron estos modelos, incluyendo primero las observaciones expresadas en fletes por volumen, y posteriormente sin ellas. El resultado indica claramente que el efecto más notorio sobre la forma misma de las ecuaciones, de la inclusión de estos fletes expresados por volumen, es acentuar, en mayor o menor grado, la importancia del coeficiente de regresión correspondiente a los factores de estiba, y disminuir proporcionalmente el valor de la constante, transformándola en negativa en algunos casos. Existen también rutas en que la proporción de fletes expresados en volumen es alta y sin embargo el término constante es positivo, pero en prácticamente todas ellas el valor de este último término es bajo. Parte de estas variaciones podrían atribuirse a la importancia relativa que efectivamente tienen los factores de estiba como elementos explicativos en las distintas rutas.

Estas conclusiones generales se confirman al analizar la estructura de las ecuaciones correspondientes a las seis rutas en que el modelo tenía una sola variable independiente, el valor del producto, y una constante. En este caso, la constante es obviamente mayor, ya que contiene mayor número de variables implícitas en ella, y la importancia de la única variable explicativa varía mucho entre las distintas rutas. Incluso más, los resultados de esta ecuación confirman los que se obtuvieron de la ecuación que fue aplicable a las 23 rutas, ya que la constante es equivalente a la suma del término libre y a la participación de la variable relacionada con el factor de estiba en esa ecuación. (Véase el anexo XII.)

Con respecto a las seis rutas en que este modelo con solamente una variable independiente es el mejor, lo característico es la mayor importancia relativa que tiene el valor del producto como elemento explicativo de la estructura de los fletes. Para ejemplificar esto, puede tomarse un caso correspondiente a este modelo y compararlo con otro caso en que el modelo con dos variables independientes se aplicó a 23 rutas. En la ruta 3, que corresponde al comercio entre la Argentina y Chile, el uso del modelo con dos variables independientes indicaría, para un producto que tuviese un factor de es-

tiba de 100 (pies cúbicos por cada 11 000 kilogramos) y un valor f.o.b. de 1 000 dólares por tonelada, que el flete quedaría determinado por 39.35 dólares derivado de los factores de estiba, más 5.24 dólares derivados del valor del producto, a lo que habría que agregar el término constante, que en esa ecuación es negativo e igual a 1.12 dólares, por lo que el flete que se esperaría de un producto de esas condiciones sería de 43.47 dólares por tonelada, lo que representaría un flete de 15.36 dólares por metro cúbico. Como puede observarse, la influencia del valor del producto no es importante, siendo el factor de estiba el elemento clave. A la inversa, si se toma el ejemplo de la ruta 24, que une al Brasil con Chile y que corresponde al modelo que se analiza, un producto con un valor f.o.b. de 1 000 dólares por tonelada tendría un flete de 50.14 dólares, determinado por el término constante, que en este caso es de 39.64 dólares y por el valor del producto, que agrega 10.50 dólares, lo que representa una proporción notablemente mayor que en el caso anterior.

Con respecto a las cuatro rutas en que no fue posible aplicar un modelo reducido, el análisis de los coeficientes de regresión y su significación desde un punto de vista estadístico no tienen mayor trascendencia, por tratarse de casos en que abiertamente el modelo general usado tuvo muy poco éxito, y en que la estructura de los fletes dependía de fenómenos no considerados en el planteamiento hecho en este estudio.

Un aspecto de interés adicional con respecto a todos los resultados expuestos hasta el momento, es encontrar alguna diferencia especial entre las rutas intrarregionales y las extrarregionales. Un análisis de los resultados contenidos en los cuadros 21, 23 y 24 lleva a la conclusión de que no es posible derivar nada importante al respecto. Las rutas extrarregionales son 12 entre las 33 escogidas como base de este análisis, y se encuentran distribuidas en proporción semejante a las intrarregionales entre los tres tipos de modelos a los que finalmente se asimilaban las 33 rutas.

Una vez conocidos los resultados generales de estos modelos referentes a la estructura de los fletes, es posible volver a considerar las diferentes hipótesis de trabajo en forma individual, con el fin de analizar las conclusiones que sobre ellas se desprenden de esos resultados. Estas conclusiones son las siguientes.

a) La hipótesis 1 sostiene que los fletes por tonelada son iguales al costo medio del transporte. En este respecto, los resultados indican que en la mayoría de las rutas, el flete por tonelada para cada producto no se relaciona con un flete promedio como tal, sino fundamen-

talmente con el factor de estiba, lo que implica la consideración de los costos en forma especial, y que no tienen relación con el costo medio, ni con el valor del producto. Esto se deriva del hecho de que la constante no es significativa.

En general, sin embargo, no puede decirse que la estructura de los fletes sea tan simple como implícitamente lo plantea esta hipótesis, pues existen diferencias entre los fletes por tonelada de los distintos productos en una ruta, cuya explicación está en factores no relacionados con el costo medio en una ruta.

b) La hipótesis 2 postula que en una ruta determinada, los fletes para los productos de mayor valor intrínseco serán más altos que los que corresponden a productos de menor valor.

Puede decirse que esta hipótesis se comprobó mediante la aplicación del modelo. Efectivamente, existe una relación positiva entre el valor por tonelada de un producto y el monto de su flete. Esta relación apareció como significativa en todos los modelos ensayados, tanto generales como reducidos. La relación entre ambas variables es positiva en todas las rutas al usarse el modelo en que el valor es la única variable independiente. En el modelo reducido, en que también aparecen los factores de estiba como variable, el coeficiente de regresión correspondiente al valor aparece con signo negativo en cuatro rutas, las rutas 46, 119, 130 y 131, lo que significa que en esos casos los fletes son más bajos para los productos con mayor valor. En el modelo general, esta situación se presenta en las rutas 107, 119, 130 y 131. (Véase el anexo XII.)

La causa habría que buscarla fundamentalmente en la composición de la muestra usada, y en el número de observaciones, ya que esas rutas coinciden con las que tienen un menor número de ellas. Los coeficientes de regresión tampoco son estadísticamente significativos, de manera que estos casos no pueden tomarse seriamente en consideración como excepciones a la conclusión general.

Lo notable con respecto al valor del producto es la variación que experimenta su influencia en la estructura de los fletes, fenómeno al cual ya se hizo referencia.

c) La hipótesis 5 postula que los fletes para los productos que se transporten en una ruta determinada tenderán a ser más altos cuanto más altos sean los costos de manipuleo directamente asignables a cada producto.

Los resultados de los modelos usados parecen descartar esta hipótesis en la forma en que se planteó. Los del modelo general indican que el coeficiente de regresión correspondiente a esta variable no fue significativo en

ninguna de las rutas, siendo además la naturaleza de estos coeficientes totalmente heterogénea, teniendo muchos de ellos signo negativo. Ello denota que los fletes por tonelada son menores si los costos de manipuleo son altos.

Una de las posibles explicaciones son los problemas de medición, por lo que los costos de manipuleo incluidos en el modelo podrían no representar la situación real. Esto no parece ser el caso, ya que se usó un índice muy general al respecto, cuyo detalle aparece en el anexo VI. Otra de las posibilidades es que esta variable se relacione directamente con los factores de estiba, que se han usado como representación de los costos de transporte de determinados tipos de productos, en cuyo caso su inclusión como variable independiente no agrega nada al modelo, lo que explicaría los resultados obtenidos.

Por lo demás, los resultados del modelo reducido que incluye el valor y los factores de estiba son tan satisfactorios en la mayor parte de las rutas, que la importancia que pueden tener otras variables como elementos explicativos de la estructura de los fletes es muy reducida.

d) La hipótesis 7 plantea que el flete para un producto será mayor cuando éste presente riesgos especiales de robo o deterioración, que afectan también a otros productos que se transporten.

Los resultados del estudio parecen rechazar esta hipótesis para la mayoría de los casos. Como se recordará, este fenómeno se introdujo en el modelo mediante el uso de las tasas de seguro de las mercaderías. El coeficiente de regresión correspondiente en el modelo general fue significativo solamente para tres rutas, las 24, 64 y 65 (véase el anexo XII), las que, incidentalmente, coinciden con algunas de las pocas rutas a las cuales el modelo reducido con dos variables independientes no pudo aplicarse, indicando que se trata de casos especiales en que efectivamente ese factor puede tener influencia.

Aquí también pueden haberse presentado problemas de medición, ya que es posible que las tasas de seguro de las mercaderías no reflejen en debida forma las dificultades y los riesgos que se quieren medir, o que consideren también otros factores en su determinación. Las investigaciones realizadas, sin embargo, indican que esas primas de seguros se establecieron sobre bases estrictamente técnicas, por lo que deberían representar con fidelidad las posibilidades de riesgo y robo de las mercaderías. Podrían producirse también distorsiones en los casos de productos cuyo transporte acaba de iniciarse en algunas rutas, por lo que no existe ese caudal de experiencia acumulada necesaria para fijar la tasa óptima. De todas maneras, las

compañías navieras no parecen considerar importante este factor y, salvo casos extremos, no tiene influencia en la fijación de los fletes.

La última explicación puede referirse nuevamente a los problemas de multicolinealidad, pero *a priori* puede decirse que esta variable no se relacionará con ninguna otra en el modelo general. Desde luego, no con los factores de estiba, y la única posibilidad sería que se relacionase con el valor del producto. Sin embargo, se analizó esta posibilidad y no se encontró una relación estadísticamente significativa.

e) La hipótesis 10 postula que mientras mayor sea la incidencia de un producto en el transporte total en una ruta, menor será su flete por tonelada.

Esta hipótesis también la rechazan los resultados del modelo. Estos indican que la cantidad transportada del producto como variable explicativa no es importante. Los coeficientes de regresión correspondientes en el modelo general fueron significativos en todos los casos menos en uno, lo que debe interpretarse, en general, como que la variable no tiene mayor trascendencia. Al igual que en el caso de las variables discutidas anteriormente, estos resultados se corroboraron con regresiones simples en que la única variable independiente era la que se quería analizar.

Tampoco pueden existir, con relación a esta variable, problemas importantes de medición, ya que los datos se tomaron de los anuarios de comercio exterior de los respectivos países, los que presumiblemente son exactos en cada caso, o de multicolinealidad, ya que esta variable no tiene relación clara con ninguna otra, por lo que la conclusión a que se llega, sobre la poca significación de la cantidad transportada como elemento explicativo de las diferencias en los fletes por tonelada, parece tener una base sólida.¹³

Es interesante destacar en todo caso, que el modelo general mostró que, pese a esa poca importancia, la relación entre el flete y la cantidad

transportada es en la gran parte de los casos inversa, es decir, mientras mayor es la cantidad transportada, menor será el flete, resultado que por lo demás debería esperarse. En el anexo XII, puede comprobarse que la mayoría de los coeficientes de regresión correspondientes a esta variable tienen signo negativo.

f) Las últimas hipótesis que se ensayaron directamente con el modelo fueron las relacionadas con los factores de estiba.

Sobre éstas puede decirse definitivamente que se comprobaron. Las conclusiones indican que los factores de estiba, como elementos representativos del costo de operación de los buques y de un determinado sistema implícito de distribución de éstos entre los distintos productos por parte de las compañías navieras, proporcionan una de las mejores explicaciones de la estructura de los fletes, conjuntamente con el valor de los productos.

Su significación en términos absolutos es muy grande, ya que como se mostró en las secciones anteriores, el monto de los fletes lo determina en medida importante el factor de estiba.

La relación entre el flete y el factor de estiba es generalmente positiva, salvo en la ruta 41 en el modelo general. De todas maneras, este caso no influye sobre las conclusiones generales, ya que en la ruta 41, que se refiere al comercio desde el Brasil al Japón, ninguno de los modelos aplicados dio resultado satisfactorio.

No se analizarán nuevamente las consecuencias de este resultado, por haberlo hecho ya en las secciones precedentes.

Los resultados anteriores se referían a la comprobación o rechazo de las hipótesis efectuado mediante el modelo general de regresión múltiple. Sin embargo, algunas hipótesis no son susceptibles de analizarse con ese modelo, y requieren un tratamiento separado. Estas hipótesis se discuten a continuación.

a) La hipótesis 4 plantea que el flete para un producto determinado será menor si, dada la cantidad en que se moviliza y sus características, existen posibilidades de transportarlo en cargamentos completos, por medio de buques *tramps*.

La hipótesis se formuló en términos generales, y para su comprobación o rechazo es necesario precisarla. Una posibilidad sería comparar los fletes de los productos que tienen esas características con el flete medio de todos los productos transportados en una ruta, esperándose que los primeros sean inferiores al promedio. Como se trata de un promedio no ponderado por ningún elemento que refleje la importancia relativa de los diferentes productos,

¹³ Varias tarifas prevén rebajas en los fletes si un determinado producto lo envía un solo cargador a un solo consignatario, en una cantidad mínima, que generalmente es de varios cientos de toneladas. Tales rebajas no se tuvieron en cuenta en este estudio. Sin embargo, es lógico que si en las operaciones de carga y descarga y en la estiba en el buque se puede trabajar durante turnos completos con un producto homogéneo, sea embolsado, en fardos, en cajones o en tambores del mismo tamaño, la rapidez en las operaciones aumenta, con la consiguiente economía en los gastos. Lo anterior puede servir de base para formular una nueva hipótesis que podría ayudar a explicar la estructura de los fletes en algunos casos, y que relacionaría el tamaño de los envíos individuales con los fletes por tonelada.

queda fuertemente influenciado por la composición de la muestra usada en cada caso. La importancia de los productos industriales de alto valor y de poco movimiento significa que el flete medio, en la mayoría de los casos, debe tener un sesgo o error hacia arriba, es decir, que es superior al promedio que se obtendría si los fletes se ponderaran, por ejemplo, por el tonelaje transportado de cada producto.

Conociendo la dirección del sesgo, es posible comprobar o rechazar esa hipótesis. En el cuadro 27 se incluyen los productos que podrían transportarse en buques *tramps*, entre las 33 rutas que se analizaron en detalle en el modelo general, y se indica el flete por tonelada y el flete promedio en la ruta.

Por inspección puede deducirse que la hipótesis queda comprobada, ya que en todos los casos los fletes de los productos incluidos son inferiores al promedio en la ruta. También es especialmente significativo, debido al sesgo de ese promedio, que en todos los casos el flete del producto sea muy inferior al promedio, de manera que una modificación en la forma en que se defina ese promedio no cambiaría esta conclusión.¹⁴

¹⁴ En términos estrictos, la relación encontrada entre el valor del producto y su posibilidad de ser transportado en *tramps* no hace legítimo el proceso de comprobación o rechazo de esta hipótesis, ya que es equivalente a la hipótesis 2, que relaciona el flete con el valor del producto.

Cuadro 27

AMÉRICA LATINA: COMPARACIÓN DE LOS FLETES DE LOS PRODUCTOS SUSCEPTIBLES DE TRANSPORTARSE EN CARGAMENTOS COMPLETOS, CON EL FLETE MEDIO SIMPLE EN LA RUTA RESPECTIVA, 1966

Nombre del producto	Número de la ruta que corresponde a la observación	Países que une la ruta	Flete por tonelada	Flete medio simple en la ruta
			En dólares	
Arroz con cáscara	165	Uruguay-Reino Unido/Continente	20.00	89.13
Azúcar semirrefinada	123	México-Reino Unido/Continente	Conven- cional	187.52
Baritina (sulfato de bario natural)	42	Brasil-Estados Unidos y Canadá	32.50	89.33
Baritina (sulfato de bario natural)	130	Perú-Chile	16.40	26.04
Baritina (sulfato de bario natural)	131	Perú-Ecuador	14.84	28.42
Baritina (sulfato de bario natural)	147	Perú-Estados Unidos y Canadá	Conven- cional	81.12
Cebada forrajera en bolsas	1	Argentina-Brasil	16.00	28.77
Cebada forrajera en bolsas	19	Argentina-Mediterráneo	Conven- cional	46.22
Cebada forrajera en bolsas	165	Uruguay-Reino Unido/Continente	15.00	89.13
Fertilizantes/urea	106	México-Argentina	20.50	69.67
Harina de pescado	147	Perú-Estados Unidos y Canadá	23.00	81.12
Maíz	40	Brasil-Mediterráneo	29.00	62.78
Maíz	41	Brasil-Japón	22.64	51.09
Maíz	114	México-Costa Rica	22.00	86.60
Maíz	119	México-Nicaragua	22.50	105.31
Mineral de manganeso	84	Chile-Estados Unidos y Canadá	14.27	67.64
Sal común	65	Chile-Brasil	19.80	33.03
Sal común	108	México-Colombia	Conven- cional	91.29
Trigo	2	Argentina-Colombia	28.50	52.36
Trigo	3	Argentina-Chile	Conven- cional	37.26
Trigo	165	Uruguay-Reino Unido/Continente	8.40	89.13

FUENTE: Anexo I.

Cuadro 28

AMÉRICA LATINA: COMPARACIÓN DE LOS FLETES DE LOS PRODUCTOS QUE SE TRANSPORTAN EN BODEGAS REFRIGERADAS, CON EL FLETE MEDIO SIMPLE EN LA RUTA RESPECTIVA, 1966

Nombre del producto	Número de la ruta que corresponde a la observación	Países que une la ruta	Flete por tonelada	Flete medio simple en la ruta
			En dólares	
Ananás (piña)	22	Brasil-Argentina	35.00	38.23
Ananás (piña)	123	México-Reino Unido/Continente	110.00	187.52
Ananás (piña)	130	Perú-Chile	25.00	26.04
Bananas	40	Brasil-Mediterráneo	84.00	62.78
Bananas	189	Venezuela-Estados Unidos y Canadá	Conven-	60.55
Frutas cítricas	18	Argentina-Reino Unido/Continente	68.80	57.09
Manzanas	1	Argentina-Brasil	47.00	28.77
Manzanas	8	Argentina-Venezuela	95.00	67.43
Manzanas	18	Argentina-Reino Unido/Continente	79.55	57.09
Manzanas	21	Argentina-Estados Unidos y Canadá	108.35	89.28
Manzanas	69	Chile-Perú	60.00	30.22
Pescados	19	Argentina-Mediterráneo	60.00	46.22
Pescados	22	Brasil-Argentina	90.00	38.23
Pescados	42	Brasil-Estados Unidos y Canadá	101.62	89.33
Pescados	64	Chile-Argentina	66.00	33.71
Pescados	84	Chile-Estados Unidos y Canadá	95.00	67.64
Carne fresca vacuna	3	Argentina-Chile	66.00	37.26
Carne fresca vacuna	18	Argentina-Reino Unido/Continente	90.00	57.09
Carne fresca vacuna	42	Brasil-Estados Unidos y Canadá	134.84	89.33
Carne fresca vacuna	124	México-Mediterráneo	128.50	167.40
Carne fresca vacuna	165	Uruguay-Reino Unido/Continente	95.00	89.13

FUENTE: Anexo I.

En muchos otros casos en que la competencia de los *tramps* es considerable, las Conferencias dejan el flete abierto o convencional, para que lo establezcan entre las partes interesadas o se consulte a las autoridades de la Conferencia en cada caso. De todas maneras, puede suponerse que los fletes que se fijan serán inferiores al promedio cobrado en la ruta, pues de otra manera no se explicaría el flete convencional.

b) La hipótesis 8 postula que el flete será mayor cuando un producto requiera instalaciones especiales para su transporte. El argumento implícito en este planteamiento es que esas instalaciones suponen mayores costos, que debe cubrir el flete.

Para la docimaria de esta hipótesis se incluyen en el cuadro 28, algunos productos que deben transportarse refrigerados (ananás, bananas, frutas cítricas, manzanas, pescado y carne fresca de vacuno), con sus respectivos fletes por tonelada y el flete medio en la ruta en que se mueven.

Los resultados indican que, en líneas generales, esta hipótesis queda también comprobada, ya que efectivamente en la mayor parte de los casos el flete es superior al promedio. Sin embargo, los resultados no son tan concluyentes

como en la hipótesis anterior, debido a que las diferencias entre el flete y el promedio no son tan marcadas, por lo que —incluso tomando en consideración que el flete medio puede estar sobreestimado— la naturaleza de la muestra misma usada para calcular este promedio puede hacer variar estas conclusiones en los casos en que la diferencia entre el flete y el promedio sea pequeña. Esto ocurre en el transporte de ananás en la ruta 22, de bananas en la 40, de frutas cítricas en la 18, de manzanas en la 21, de pescado en la 42, y de carne fresca en la 165.

2. El nivel de los fletes

El estudio sobre el nivel de los fletes marítimos consistió en analizar las diferencias en los fletes por tonelada para un mismo producto en rutas diferentes. El fin que se persigue es determinar los factores que explican esas diferencias y la importancia relativa de cada uno de ellos. Al igual que en el análisis de la estructura de los fletes, en este estudio se siguió el procedimiento de ensayar un grupo de hipótesis sobre el tema, que son las siguientes:¹⁵

¹⁵ Se continúa con la numeración iniciada en la sección anterior, con el fin de evitar confusiones.

12. *El flete para un producto determinado será menor si, dada la cantidad en que se moviliza y sus características, existen posibilidades de transportarlo en cargamentos completos, por medio de buques tramps.*

Esta hipótesis ya se planteó con respecto a la estructura de los fletes. Sin embargo, si se analiza el nivel de los fletes en la forma indicada más arriba, debe considerarse nuevamente. Ello es así ya que la posibilidad que tiene un mismo producto de ser transportado en *tramps* en todas las rutas, puede variar mucho, de ahí que una eventual diferencia en los fletes por tonelada entre ellas podría explicarse por este factor. Por ejemplo, es indudable que en la ruta de la Argentina a Europa del Norte el transporte de trigo puede efectuarse por buques *tramps*; de hecho, la mayor parte se hace en esa forma, y las tarifas de Conferencia indican el flete para trigo como un *open rate* o flete convencional.¹⁶ Es posible que en varias otras rutas con origen en la Argentina no sea conveniente moverlo en buques *tramps*, dado el tonelaje reducido que debe transportarse, por lo que las Conferencias u otros acuerdos de fletes no necesitan considerar seriamente esta posibilidad de competencia.

13. *Mientras mayor sea el número de líneas que sirven una ruta determinada, menor será en ella el nivel general de los fletes.*

Esta hipótesis postula el principio de que, en condiciones de competencia, el nivel de los fletes para todos los productos que se transporten tenderá a ser menor que en los casos en que existen situaciones de monopolio.

Se supone que las condiciones de competencia en las distintas rutas quedan reflejadas por el número de líneas que las sirven. Puede esperarse que mientras menor sea el número de líneas que operan en una ruta, mayores serán las posibilidades de que ejerzan algún grado de poder monopolístico, mediante un acuerdo de acción común en alguno de los campos de su operación.

14. *Mientras mayor sea la proporción de buques de más de diez años de edad que sirven una ruta determinada, más alto tenderá a ser el nivel de los fletes.*

Esta hipótesis supone un cierto grado de poder monopolístico, ya que los mayores costos de operación que significaría una flota relativamente antigua serían trasladados a los usuarios, por lo menos parcialmente, mediante un nivel de fletes más alto. Se considera el límite máximo de 10 años por suponer que, en general, los

costos de operación de los buques comienzan a aumentar en forma ostensible después de esa edad.

Lo más probable es que entre las compañías que formen una Conferencia haya algunas que tengan una flota relativamente moderna, y otras con flotas antiguas. Las primeras presionarán para que se reduzcan los fletes, con el fin de aumentar el tráfico, y las segundas, para que se aumenten, con el fin de tener posibilidades de cubrir sus costos de operación. Lo que se postula aquí es que los fletes se fijen a un nivel que refleje estas diferencias en la edad media de las flotas de las distintas compañías.¹⁷

15. *Para un producto determinado, el flete entre dos puertos (en una dirección) será mayor si el sentido del viaje coincide con el sentido de mayor movimiento global en el tramo principal de la ruta.*

El fenómeno que se quiere considerar en esta hipótesis es la influencia que puede tener en el nivel de los fletes la corriente global de tráfico en una ruta. El principio central en este respecto es que, si entre dos puertos existe desequilibrio en el tráfico, el nivel general de los fletes será más alto en el sentido de mayor movimiento, por ser éste el factor que determina el tonelaje total necesario, y más bajo en el tramo de menor movimiento, por ser bajo el costo marginal de mover más carga en ese tramo.

El razonamiento debe ampliarse a una ruta completa, que incluya varios puertos, ya que ésta es la modalidad de operación más general de las líneas de servicio regular. Aquí pueden darse diferentes tipos de desequilibrios en ambos sentidos del tráfico entre pares de puertos, por lo que la solución es más compleja. La hipótesis planteada supone que el tramo de mayor movimiento global, medido en toneladas millas, determina la influencia de este factor sobre el nivel general de los fletes, y se supone que este nivel será más alto en el sentido del tráfico que coincide con el de mayor movimiento en el tramo más importante de la ruta.

Lo anterior requiere una definición precisa de rutas específicas en el comercio exterior latinoamericano, a fin de asimilar a ellas el trans-

¹⁷ Suele argumentarse que los costos de operación son similares en los buques antiguos y en los nuevos, debido a que los mayores gastos de reparación se compensan con el término de la necesidad de efectuar amortizaciones. Este argumento es discutible ya que, en primer lugar, durante todo el período de amortización, que dura normalmente entre 15 y 20 años, los costos de operación son ascendentes, debido a las mayores reparaciones; esto podría compensarse solo parcialmente mediante sistemas de amortización con montos descendentes. En segundo lugar, es dudoso que el término del período de amortización al cabo de 15 o 20 años compense por mucho tiempo el incremento rápido en las reparaciones.

¹⁶ Los buques de línea regular han llevado muchas veces cargamentos parciales de trigo a granel, para aprovechar mejor su capacidad.

porte que se efectúa entre diversos pares de puertos.

16. *Cuanto mayor sea la distancia a la cual se transporte un producto determinado, mayor será el flete por tonelada.*

El razonamiento en esta hipótesis es sencillo: a medida que aumenta la distancia en un viaje, los costos de operación de un buque tenderán también a aumentar, lo que se traducirá en un mayor flete por tonelada.

17. *Los fletes por tonelada para un producto determinado, en distintas rutas, serán más altos en las rutas en que los costos portuarios, incluido el tiempo que le signifiquen al buque, sean también más altos.*

Entre los principales costos de operación de los buques están los portuarios (desembolsos que difieren de los de carga y descarga propiamente tales). Estos varían en los distintos puertos, lo que condiciona el nivel general de los costos en las diferentes rutas. Se supone entonces que esos niveles de costos atribuibles a las diferencias en el nivel de los desembolsos entre un puerto y otro se reflejarán en los fletes por tonelada en las distintas rutas.

18. *El flete por tonelada de un producto, en una ruta determinada, será menor cuanto mayor sea el tonelaje de ese producto que se transporte en esa ruta.*

Al igual que en el análisis de la estructura de los fletes, el elemento tonelaje transportado puede tener validez para explicar las diferencias de flete por tonelada de un mismo producto en rutas diferentes. Puede esperarse que en las rutas en que la cantidad movida sea de gran magnitud, la importancia misma del producto como parte del mercado de fletes y las posibilidades de negociación que tienen los usuarios, podrían inducir a una rebaja en los fletes que no sería posible lograr para ese producto en otra ruta donde su transporte sea esporádico y en pequeñas cantidades.

19. *Los fletes marítimos entre países que tienen acuerdos bilaterales son más altos que entre países donde esos acuerdos no existen.*

El razonamiento implícito en esta hipótesis es que los acuerdos bilaterales, que implican un poder monopólico, al impedir la organización óptima de los servicios de transporte en las rutas correspondientes, y al proteger a algunos transportadores ineficientes elevan el nivel de los fletes en esa ruta por sobre el que impearía si ellos no existiesen.

Al igual que en el estudio de la estructura de los fletes, un análisis de esas hipótesis lleva a la conclusión de que plantean algún tipo de relación entre los fletes por tonelada para un mismo producto en las distintas rutas y algún factor

que puede ser la explicación de esas diferencias. Así, la hipótesis 13 plantea una relación de los fletes con el número de líneas en cada ruta; la hipótesis 14, con la edad de los buques que sirven esas rutas; la 15, con los desequilibrios en las corrientes de tráfico; la 16, con la distancia; la 17, con los costos portuarios y la 18, con la cantidad transportada. Las otras dos hipótesis se refieren a casos más especiales, de los productos que pueden transportarse en *tramps*, y las rutas en que existen acuerdos bilaterales. La primera de estas dos hipótesis no se tratará explícitamente en este estudio.

Lo anterior permite plantear nuevamente un modelo de regresión múltiple que posibilite el tratamiento simultáneo de ese grupo de hipótesis.

Se trata ahora de un modelo más complejo, por el mayor número de variables envueltas. La variable dependiente o explicada correspondería en este caso a los fletes por tonelada de un mismo producto en las distintas rutas, y las variables independientes o explicativas, a las mencionadas con relación a cada una de las hipótesis. La forma lineal del modelo de regresión múltiple es la siguiente:

$$X_8 = b_1X_2 + b_2X_3 + b_3X_4 + b_4X_5 + b_5X_6 + b_6X_7 + b_7X_9$$

en que

X_2 es el número de líneas regulares en cada ruta;
 X_3 es la proporción de buques con más de diez años de edad en cada ruta;

X_4 es el sentido de mayor volumen de tráfico en el tramo principal de la ruta a la que se haya asimilado un tráfico determinado entre dos países (*dummy variable*);

X_5 es la distancia en que se efectúa el transporte, expresada en millas;

X_6 son los costos portuarios correspondientes a cada ruta (puerto de carga más puerto de descarga), expresados en dólares;

X_7 es la cantidad transportada de un producto en una ruta determinada, expresada en toneladas;

X_8 es el flete por tonelada de un producto en una ruta, expresado en dólares;

X_9 corresponde a la constante de la ecuación, por lo que X_9 es igual a 1.

La base de aplicación del modelo fueron los 133 productos que forman la muestra usada en el estudio, y las 193 rutas, o tráficos entre dos países, que se derivan de las corrientes de comercio incluidas y que se refieren a la exportación de diez países latinoamericanos a todo el resto de los países de la región, a los Estados Unidos y el Canadá, Europa y el Japón. Como ya se indicó, la limitación principal para aplicar un modelo de regresión múltiple es el número de observaciones de que se dispone con

relación a cada producto, ya que muchos de ellos se transportaron en un número reducido de rutas, lo que para estos fines debe definirse como un número inferior a doce. Además, en muchos casos algunos productos se transportaban en cantidades tan pequeñas que su significación era mínima, por lo que no era posible considerarlos como observaciones útiles para los propósitos del estudio.

Efectuada la selección, se llegó a la siguiente lista de 50 productos a los que se aplicó el modelo de regresión:

Nº del producto	Producto	Número de rutas en que se transporta
2	algodón en rama	32
13	fibra de sisal y yute	21
16	fruta fresca cítrica	16
17	manzanas	12
19	lana sucia	22
22	pescados frescos o refrigerados	16
33	cacao en almendras	24
34	café en grano	32
35	carne fresca de vacuno	14
40	extracto de quebracho	28
42	fruta desecada	26
43	grasa y sebo vacuno	18
46	legumbres secas	21
47	madera aserrada	16
49	metales en barras	18
52	tripas saladas o secas	23
56	aceites y grasas lubricantes	18
61	alambre de cobre	20
62	alambre de hierro y acero	11
63	alcohol (aguardientes)	14
66	azúcar refinada	10
71	celulosa (pasta mecánica o química de madera)	13
72	cemento Portland	12
74	clavos y tornillos	17
76	conservas de carne	32
77	conservas de frutas y legumbres	35
78	conservas de pescado y mariscos	36
81	extractos y jugos de carne	22
85	hilados de algodón, lana y lino	27
88	lana peinada en tops	15
91	madera terciada y laminada	15
97	polietileno, resina sólidas o líquidas	27
103	tejidos de algodón, lana y lino	34
104	tubos de cobre	20
105	tubos de hierro o acero	28
106	vidrios planos	15
107	vino embotellado	28
111	artículos de cuero	24
112	artefactos sanitarios de cerámica	15
114	partes, piezas sueltas y accesorios para automóviles	33
116	calzado de cuero	13
118	caucho elaborado	12
119	confecciones en general	25
121	fibras textiles sintéticas o artificiales	18
122	libros y revistas	48
123	maquinaria agrícola	22
124	máquinas de calcular, sumar y de contabilidad	21

125	máquinas de coser y escribir	18
126	máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico	26
128	muebles de madera y/o acero	23

La obtención de las informaciones necesarias para aplicar el modelo presentó en algunos casos dificultades considerables y requirió, como ya se indicó, la realización de complejas investigaciones paralelas al estudio mismo de los fletes.

Los datos sobre fletes por tonelada corresponden a las mismas informaciones básicas cuya forma de obtención ya se expuso en capítulos anteriores. La inclusión de las variables sobre el número de líneas que sirven cada ruta y la edad de los buques que operan en ellas requirió estudiar la naturaleza de los servicios de transporte marítimo en la región, y parte de los resultados obtenidos aparecen en el anexo IV. Lo mismo sucedió con los costos portuarios, para los cuales fue necesario confeccionar un índice que representara la diferencia de estos costos en los diferentes puertos que se consideraron en el estudio. Los resultados de estos cálculos se incluyen en el anexo VII. La inclusión de la variable relativa a los desequilibrios en el tráfico requirió también analizar las corrientes de tráfico de carga general en el comercio intrarregional y extrarregional no sólo de los países incluidos en el estudio, sino de todos los países que participan en el comercio exterior latinoamericano, ya que las informaciones importantes eran las corrientes globales para la región. La base para confeccionar estas corrientes fueron las estadísticas de comercio exterior de los respectivos países, y los resultados de este estudio se consignan en el anexo III. Los datos sobre distancias entre puertos figuran en publicaciones especializadas, y los usados en el estudio se incluyen en el anexo VIII. Finalmente, los datos sobre el tonelaje transportado de cada producto en las diferentes rutas están contenidos en las informaciones estadísticas básicas del estudio, que se incluyen en el anexo I.

El modelo de regresión múltiple usado presenta también algunas dificultades de naturaleza estadística que es conveniente plantear por anticipado a fin de poder interpretar mejor los resultados. Estas dificultades son las siguientes:

a) Al igual que en las ecuaciones de regresión usadas en el estudio de la estructura de los fletes, pueden presentarse problemas de multicolinealidad, es decir, relaciones definidas entre las variables independientes o explicativas. En este caso, se intentó establecerlas estudiando la correlación entre las variables independientes y usando modelos reducidos con menor número de variables.

b) Los problemas de medición de las va-

riables independientes pueden ser en este caso más graves, especialmente en relación con los costos portuarios y las corrientes de tráfico. Para las demás variables no parecen existir problemas especiales. Pueden sí presentarse dificultades de otro tipo en la especificación de las hipótesis mismas, que no son desde luego dificultades de medición. Por ejemplo, la hipótesis 13 relaciona el nivel de los fletes con el número de líneas regulares que sirven una ruta. Si esta variable no aparece como significativa, puede haber problemas de medición, pero de menor importancia; lo que puede suceder es que la hipótesis sea demasiado restrictiva, debido a la definición de líneas regulares que se ha usado; es probable que deberían haberse considerado también otras líneas que, pese a tener baja frecuencia en los servicios que proveen, pueden ser significativas desde este punto de vista.

c) En este modelo relativo al nivel de los fletes, la homogeneidad de los productos adquiere especial importancia para explicar la diferencia de fletes por tonelada en las distintas rutas, ya que las diferencias se explicarían en algunos casos por tratarse de productos que en realidad son diferentes, pero que en la aplicación del modelo se consideraron homogéneos.

Se trata de una de las disyuntivas tradicionales en este tipo de estudios. Desde luego, *a priori*, una de las posibilidades era eliminar todos esos productos en que se presentaba esta situación, pero eso habría reducido las posibilidades del estudio, ya que en muy contadas ocasiones puede decirse que un producto es exactamente igual en todas las rutas. Por ello, se decidió aceptar un determinado grado de heterogeneidad en varios casos, teniendo cuidado de eliminar las observaciones en que la naturaleza del producto era claramente diferente. Aún así, subsisten algunos productos cuyo análisis debe hacerse con especial cuidado, como se verá más adelante. Hay todavía otro problema y es el que se refiere a los productos a los cuales se aplicó la tarifa para *carga no especificada*, en cuyo caso la homogeneidad del producto mismo pierde mucho de su importancia.

d) Finalmente, una de las razones por las cuales un modelo puede dar resultados insatisfactorios es que la forma en que se supone se relacionan las variables no corresponde a la realidad. Para este estudio, el modelo se planteó en forma lineal, que es la más corriente y sencilla, sobre todo en los casos en que las variables independientes son muchas. Con fines de comparación se efectuaron otros intentos en que la variable relacionada con la distancia se incluyó en forma logarítmica, pero ello no mejoró apreciablemente la calidad del modelo.

Las conclusiones a que se llegó son menos "concluyentes" que las obtenidas con el modelo aplicado al análisis de la estructura de los fletes. En el cuadro 29, se muestran los indicadores más generales que permiten evaluar la calidad de los modelos aplicados, es decir, el valor del coeficiente de correlación múltiple y los coeficientes de regresión correspondientes a las variables independientes o explicativas que eran estadísticamente significativos. Los datos correspondientes al modelo general descrito en la página 71 en su forma lineal son los referentes a la ecuación 1, y para el mismo modelo general, pero suponiendo una relación de tipo logarítmico entre los fletes por tonelada y la distancia, son los correspondientes a la ecuación 2. Además, se indica la significación estadística de los coeficientes de correlación múltiple.

La primera conclusión básica es que, de los 50 productos a los cuales se aplicó el modelo, éste es estadísticamente significativo sólo para 25, es decir, proporciona una explicación razonable de la diferencia de fletes por tonelada para un mismo producto en las distintas rutas. Este resultado es mucho menos satisfactorio que el logrado con respecto a la estructura de los fletes, en que de 33 rutas, el modelo fue estadísticamente significativo para 24 de ellas.

Lo anterior no sería necesariamente importante, ya que la no significación del modelo general puede deberse a problemas puramente estadísticos, como los de multicolinealidad, que implican que el número de variables independientes incluidas es innecesariamente alto. En cambio, más importantes son los valores de los coeficientes de correlación. Estos coeficientes son bajos en la mayor parte de los casos, si se tiene en cuenta el número de variables explicativas introducidas en el modelo. Sólo en contadas ocasiones, como sucede con las aplicaciones del modelo a la lana sucia, el extracto de quebracho, las legumbres secas, la madera aserrada, los extractos y jugos de carne, los tubos de cobre, los vidrios planos, las máquinas de coser y escribir, y las máquinas de lavar, el valor suficientemente alto del coeficiente de correlación induce a pensar que se ha logrado una explicación casi cabal del nivel de los fletes.

Los resultados del modelo general pueden mejorarse estadísticamente utilizando además modelos reducidos. Sin embargo, antes de analizar estos últimos, conviene precisar un poco más las proyecciones de esas conclusiones derivadas del modelo general. A este respecto puede haber dos interpretaciones. La primera se deriva de los problemas de medición y formulación del modelo, ya discutidos en párrafos anteriores. La segunda interpretación tiene pro-

AMÉRICA LATINA: RESULTADOS GENERALES DE LOS PRINCIPALES MODELOS DE REGRESIÓN COMERCIAL

Número del producto	Nombre del producto	Número de observaciones	Ecuación 1 lineal ^a		Ecuación 2 logarítmica ^b		Ecuación 3 lineal ^c	
			Coeficiente de correlación múltiple	Coeficientes de regresión significativos ^d	Coeficiente de correlación múltiple	Coeficientes de regresión significativos ^d	Coeficiente de correlación múltiple	Coeficientes de regresión significativos ^d
2	Algodón en rama	32	0.735	2, 9	0.745	2, 9	0.601	5, 9
13	Fibra de sisal, yute, etc., en fardos ^k	21	0.721 [*]	6, 9	0.775	6, 9	0.201 [*]	9
16	Fruta fresca: cítrica	16	0.678 [*]	5	0.650 [*]	—	0.632	5, 9
17	Fruta fresca: manzanas	12	0.859 [*]	—	0.859 [*]	—	0.515 [*]	9
19	Lana sucia	22	0.832	2, 6, 9	0.834	2, 6, 9	0.513	5, 9
22	Pescados frescos o refrigerados	16	0.701 [*]	—	0.633 [*]	—	0.241 [*]	9
33	Cacao en almendras	24	0.574 [*]	—	0.598 [*]	—	0.417	5, 9
34	Café en grano	32	0.792	2, 5, 9	0.798	2, 5, 9	0.709	5, 9
35	Carne fresca de vacuno	14	0.769 [*]	3	0.767 [*]	3	0.085 [*]	9
40	Extracto de quebracho	28	0.906	2, 4, 6, 9	0.905	2, 4, 6, 9	0.590	5, 9
42	Fruta desecada	26	0.647	4, 9	0.664	4, 9	0.099 [*]	9
43	Grasa y sebo vacuno	18	0.819	2, 6, 9	0.821	2, 6, 9	0.199 [*]	9
46	Legumbres secas	21	0.901	3, 5, 6, 9	0.849	3, 9	0.393 [*]	9
47	Madera aserrada ^k	16	0.914	3, 6, 9	0.717 [*]	9	0.432 [*]	9
49	Metales en barras	18	0.814	4, 6, 9	0.823	4, 6, 9	0.019 [*]	9
52	Tripas saladas o secas	23	0.580 [*]	—	0.602	—	0.286 [*]	—
56	Aceites y grasas lubricantes	18	0.858	4, 6	0.855	4	0.307 [*]	9
61	Alambre de cobre	20	0.684 [*]	5	0.685	5	0.395 [*]	—
62	Alambre de hierro o acero	11	0.953 [*]	3, 9	0.938 [*]	2, 3	0.582 [*]	9
63	Alcohol (aguardiente)	14	0.740 [*]	—	0.739 [*]	—	0.500 [*]	9
66	Azúcar refinado	10	0.595 [*]	—	0.626 [*]	—	0.171 [*]	9
71	Celulosa (pasta mecánica o química de madera)	13	0.754 [*]	—	0.714 [*]	—	0.551 [*]	5
72	Cemento Portland	12	0.737 [*]	—	0.706 [*]	—	0.559 [*]	—
74	Clavos y tornillos	17	0.923	5	0.928	5	0.819	5, 9
76	Conservas en carne	32	0.293 [*]	—	0.300 [*]	—	0.098 [*]	9
77	Conservas de frutas o legumbres	35	0.503 [*]	—	0.471 [*]	2	0.342	5, 9
78	Conservas de pescado y mariscos	36	0.623	5	0.627	5	0.545	5, 9
81	Extractos y jugos de carne	22	0.831	3, 5, 7	0.827	3, 7	0.339 [*]	9
85	Hilados de algodón, lana y lino ^k	27	0.660	4, 9	0.574 [*]	—	0.048 [*]	9
88	Lana peinada en tops	15	0.816 [*]	6, 7	0.815 [*]	6, 7	0.092 [*]	9
91	Madera terciada (compensada) y laminada	15	0.848 [*]	2	0.848 [*]	2	0.281 [*]	9
97	Polietileno, resinas sólidas o líquidas en tambores/bolsas ^k	27	0.725	2, 9	0.696	2, 9	0.192 [*]	9
103	Tejidos de algodón, lana y lino, en cajones/fardos ^k	34	0.742	5	0.602	5	0.688	5, 9
104	Tubos de cobre ^k	20	0.879	2, 4, 6, 9	0.859	2, 4, 6, 9	0.073 [*]	9
105	Tubos de hierro o acero	28	0.628 [*]	—	0.629 [*]	—	0.356 [*]	9
106	Vidrios planos ^k	15	0.942	3, 4, 5	0.729 [*]	—	0.788	5, 9
107	Vino embotellado ^k	28	0.695	5, 9	0.588 [*]	9	0.544	5, 9
111	Artículos de cuero	24	0.426 [*]	—	0.425 [*]	—	0.334 [*]	9
112	Artfactos sanitarios de cerámica	15	0.856	2, 5, 6, 9	0.833	2, 5, 9	0.478 [*]	9
114	Partes, piezas sueltas y accesorios para automóviles ^k	33	0.599 [*]	3	0.735	3, 5	0.335 [*]	9
116	Calzado de cuero ^k	13	0.863 [*]	—	0.898 [*]	—	0.610	5, 9

ADOS PARA ESTUDIAR EL NIVEL DE LOS FLETES MARÍTIMOS QUE SE APLICAN EN SU
TERIOR, 1966

Ecuación 3 logarítmica ^d		Ecuación 4 lineal ^e		Ecuación 5 lineal ^f		Ecuación 6 lineal ^g		Ecuación 7 lineal ^h		Ecuación 8 lineal ⁱ	
Coefi- ciente de co- elación múlti- ple	Coefi- cientes de re- gresión signifi- cativos ^j	Coefi- ciente de co- elación múlti- ple	Coefi- cientes de re- gresión signifi- cativos ^j	Coefi- ciente de co- elación múlti- ple	Coefi- cientes de re- gresión signifi- cativos ^j	Coefi- ciente de co- elación múlti- ple	Coefi- cientes de re- gresión signifi- cativos ^j	Coefi- ciente de co- elación múlti- ple	Coefi- cientes de re- gresión signifi- cativos ^j	Coefi- ciente de co- elación múlti- ple	Coefi- cientes de re- gresión signifi- cativos ^j
0.598	5, 9	0.601	5, 9	0.684	2, 5, 9	0.691	2, 5, 9	0.685	2, 5, 9	0.596	2, 9
0.291*	9	0.625	6, 9	0.650	6, 9	0.662	6, 9	0.416*	9	0.650	6, 9
0.614	5, 9	0.633	5	0.635*	5	0.636*		0.634	5	0.388*	
0.520*	9	0.710	5	0.744*	—	0.850	5	0.581*	9	0.663*	
0.461	5, 9	0.639	5, 6, 9	0.787	2, 6, 9	0.822	2, 6, 9	0.668	2, 9	0.786	2, 6, 9
0.175*	9	0.470*	—	0.660*	5, 9	0.700*	2, 9	0.579*	2, 9	0.376*	—
0.436	5, 9	0.428*	5, 9	0.428*	9	0.442*	9	0.418*	9	0.292*	9
0.718	5, 9	0.718	5, 9	0.760	2, 5, 9	0.773	2, 5, 9	0.757	2, 5, 9	0.650	2, 9
0.107*	9	0.216*	—	0.302*	—	0.306*	—	0.185*	9	0.290*	—
0.593	5, 9	0.690	5, 6, 9	0.807	2, 6, 9	0.881	2, 4, 6, 9	0.757	2, 9	0.775	2, 6, 9
0.027*	9	0.352*	9	0.402*	9	0.617	4, 9	0.307*	9	0.402*	9
0.191*	9	0.481*	9	0.712	2, 5, 9	0.777	2, 5, 6, 9	0.597	2, 5, 9	0.525*	9
0.341*	9	0.402*	9	0.575*	9	0.579*	9	0.559	9	0.568	2, 9
0.208*	9	0.781	5, 6, 9	0.832	6, 9	0.834	6, 9	0.621	9	0.784	2, 6, 9
0.080*	9	0.628	6, 9	0.628*	6, 9	0.805	4, 6, 9	0.062*	9	0.584	6, 9
0.301*	—	0.374*	—	0.424*	—	0.424*	—	0.295*	—	0.420*	9
0.324*	9	0.315*	9	0.730	2, 9	0.855	4, 5, 6, 9	0.708	2, 9	0.728	2, 9
0.394*	—	0.464*	5	0.467*	5	0.510*	—	0.395*	—	0.046*	—
0.660	5, 9	0.583*	—	0.585*	—	0.830*	5	0.585*	9	0.219*	—
0.540	9	0.724	6	0.732	6	0.733*	6	0.508*	—	0.722	6
0.220*	9	0.261*	—	0.276*	—	0.425*	—	0.175*	9	0.223*	—
0.022*	—	0.617*	—	0.631*	—	0.633*	—	0.556*	—	0.556*	9
0.551*	—	0.559*	—	0.614*	—	0.661*	—	0.606*	—	0.539*	—
0.819	5, 9	0.833	5, 9	0.869	5, 9	0.885	5, 9	0.843	5, 9	0.156*	—
0.118*	9	0.121*	9	0.150*	9	0.193*	9	0.144*	9	0.127*	9
0.202*	9	0.342*	—	0.467	9	0.473*	9	0.467	9	0.438	2, 9
0.546	5, 9	0.589	5, 9	0.589	5, 9	0.592	5, 9	0.546	5, 9	0.264*	9
0.385*	9	0.458*	9	0.470*	9	0.563*	9	0.342*	9	0.345*	9
0.260*	9	0.049*	9	0.332*	9	0.552*	4, 9	0.332*	9	0.328*	9
0.070*	9	0.549*	6	0.560*	—	0.569*	—	0.328*	—	0.557*	—
0.280*	9	0.474*	9	0.733	2, 9	0.733*	2, 9	0.711	2, 9	0.703	2, 9
0.161*	9	0.264*	9	0.626	2, 5, 9	0.639	2, 9	0.625	2, 5, 9	0.524	2, 9
0.516	5, 9	0.689	5	0.692	5	0.701	5	0.692	5, 9	0.247*	—
0.035*	9	0.438*	9	0.667	2, 9	0.824	2, 4, 6, 9	0.551	2, 9	0.665	2, 6, 9
0.359*	9	0.483	5, 9	0.564	9	0.585	9	0.518	2, 9	0.531	2, 9
0.010*	9	0.798	5, 9	0.807	5, 9	0.875	5, 9	0.806	5, 9	0.481*	—
0.206*	9	0.569	5, 9	0.619	9	0.625	9	0.603	9	0.535	2, 9
0.330*	9	0.342*	9	0.417*		0.419*	—	0.410*	9	0.254*	9
0.476*	9	0.545*	5, 9	0.705	5, 9	0.767	2, 5, 9	0.663	5, 9	0.343*	9
0.559	5, 9	0.439	5, 9	0.442*	5, 9	0.477*	5, 9	0.341*	9	0.197*	9
0.537*	9	0.630*	5	0.670*	5, 9	0.798*	9	0.642*	5, 9	0.282*	—

(Continúa)

AMÉRICA LATINA: RESULTADOS GENERALES DE LOS PRINCIPALES MODELOS DE REGRESIÓN COMERCIO

Número del producto	Nombre del producto	Número de observaciones	Ecuación 1 lineal ^a		Ecuación 2 logarítmica ^b		Ecuación 3 lineal ^c	
			Coeeficiente de relación múltiple	Coeeficientes de regresión significativos ^d	Coeeficiente de relación múltiple	Coeeficientes de regresión significativos ^d	Coeeficiente de relación múltiple	Coeeficientes de regresión significativos ^d
118	Caucho elaborado	12	0.864*	—	0.864*	—	0.621	5, 9
119	Confecciones en general ^k	25	0.633*	—	0.680	—	0.458	5, 9
121	Fibras textiles sintéticas o artificiales	18	0.785	5, 9	0.786	5, 9	0.639	5, 9
122	Libros y revistas ^k	48	0.553	5, 9	0.573	5, 9	0.529	5, 9
123	Maquinaria agrícola	22	0.750	5, 6	0.739	5, 6	0.512	5, 9
124	Máquinas de calcular, sumar y de contabilidad ^k	21	0.604*	—	0.826	5	0.472	5
125	Máquinas de coser y escribir	18	0.919	5, 9	0.911	5, 9	0.822	5, 9
126	Máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico	26	0.895	2, 5, 9	0.897	2, 5, 9	0.742	5, 9
128	Muebles de madera y/o acero ^k	23	0.523*	—	0.511*	—	0.290*	9

^a $x_3 = b_1x_2 + b_2x_3 + b_3x_4 + b_4x_5 + b_5x_6 + b_6x_7 + b_7x_8$.

^b $x_3 = b_1x_2 + b_2x_3 + b_3x_4 + b_4 \log x_5 + b_5x_6 + b_6x_7 + b_7x_8$.

^c $x_3 = b_1x_5 + b_2x_6$.

^d $x_3 = b_1 \log x_5 + b_2x_6$.

^e $x_3 = b_1x_5 + b_2x_6 + b_3x_7$.

^f $x_3 = b_1x_2 + b_2x_5 + b_3x_6 + b_4x_7$.

^g $x_3 = b_1x_2 + b_2x_4 + b_3x_5 + b_4x_3 + b_5x_6$.

^h $x_3 = b_1x_2 + b_2x_5 + b_3x_6$.

ⁱ $x_3 = b_1x_2 + b_2x_6 + b_3x_7$.

^j Se indican las variables para las cuales los coeficientes son significativos.

^k Los resultados correspondientes a la forma logarítmica de las ecuaciones 2 y 3 no consideran revisiones marginales en la estimación final de los modelos lineales.

^{*} Coeficientes no significativos.

yecciones de mayor interés. Parece evidente por estos resultados, que los factores que determinan el nivel de los fletes no muestran un grado tan alto de uniformidad como los factores determinantes de la estructura. Al parecer, los factores que tienen influencia significativa para algunos productos no la tienen para otros. Esta conclusión hay que referirla a la estructura misma de funcionamiento del transporte marítimo. Al analizar la estructura de los fletes, se estaba estudiando, en realidad, el comportamiento de un centro único de decisión, investigando la forma en que establecía los fletes para distintos productos en una ruta. Este centro único de decisión es la Conferencia de fletes o un acuerdo similar. A la inversa, al estudiar el nivel de los fletes se está tratando de encontrar uniformidades considerando simultáneamente numerosos centros de decisión; muchas veces se tienen tantos centros como observaciones. No hay que olvidar que se está tratando de explicar la diferencia de fletes por tonelada de un mismo pro-

ducto en distintas rutas, y que cada ruta representa, la mayor parte de las veces, un centro de decisión diferente. De ahí que, en la medida en que el transporte marítimo no funcione en el plano mundial en condiciones semejantes, no es de extrañar que los resultados que se obtengan con relación al nivel de los fletes no sean tan uniformes como en el caso de la estructura. En el hecho, debería haber sido posible predecir el resultado del análisis del modelo relativo a la estructura, al mostrar los valores de los coeficientes correspondientes a las variables explicativas, grandes variaciones entre rutas; si hubiesen sido más uniformes, también lo habrían sido las conclusiones sobre el nivel de los fletes.

En todo caso, el ensayo de modelos reducidos permite mejorar considerablemente la calidad estadística de los resultados, ya que muchas veces el valor explicativo de estos modelos se acerca al valor explicativo del modelo general. Su selección debe basarse en el análisis de las ecuaciones correspondientes al modelo gene-

29 (continuación)

USADOS PARA ESTUDIAR EL NIVEL DE LOS FLETES MARÍTIMOS QUE SE APLICAN EN SU EXTERIOR, 1966

Ecuación 3 logarítmica ^a		Ecuación 4 lineal ^b		Ecuación 5 lineal ^c		Ecuación 6 lineal ^d		Ecuación 7 lineal ^e		Ecuación 8 lineal ^f	
Coefi- ciente de co- relación múlti- ple	Coefi- cientes de re- gresión signifi- cativos ^g	Coefi- ciente de co- relación múlti- ple	Coefi- cientes de re- gresión signifi- cativos ^g	Coefi- ciente de co- relación múlti- ple	Coefi- cientes de re- gresión signifi- cativos ^g	Coefi- ciente de co- relación múlti- ple	Coefi- cientes de re- gresión signifi- cativos ^g	Coefi- ciente de co- relación múlti- ple	Coefi- cientes de re- gresión signifi- cativos ^g	Coefi- ciente de co- relación múlti- ple	Coefi- cientes de re- gresión signifi- cativos ^g
0.360*	9	0.646*	5	0.783	9	0.828*	—	0.752	9	0.781	2, 9
0.504	5, 9	0.564	5, 9	0.565	5, 9	0.579*	5, 9	0.464*	5, 9	0.269*	9
0.647	5, 9	0.645	5, 9	0.676	5, 9	0.692*	5, 9	0.676	5, 9	0.370*	9
0.545	5, 9	0.529	5, 9	0.546	5, 9	0.548	5, 9	0.546	5, 9	0.259*	9
0.508	5, 9	0.649	5, 6, 9	0.674	5, 6, 9	0.678	5, 6, 9	0.522	5	0.157*	9
0.769	5	0.472*	5	0.493*	—	0.513*	—	0.491*	—	0.390*	9
0.823	5, 9	0.883	5, 6, 9	0.903	5, 6, 9	0.915	5, 6, 9	0.860	5, 9	0.652	2, 9
0.733	5, 9	0.775	5, 9	0.863	2, 5, 9	0.882	2, 5, 9	0.853	2, 5, 9	0.675	2, 9
0.240*	9	0.361*	9	0.378*	9	0.379*	9	0.332*	9	0.171*	9

x_2 = Número de líneas regulares en cada ruta.

x_3 = Proporción de barcos con más de diez años de edad en cada ruta.

x_4 = Sentido del mayor movimiento global en el tramo principal de la ruta a la que se señala un tráfico deter-
minado.

x_5 = Distancia en que se efectúa el transporte, expresada en millas.

x_6 = Costos portuarios en cada ruta, expresados en dólares.

x_7 = Tonelaje transportado del producto, en una ruta.

x_8 = Flete por tonelada, expresado en dólares.

x_9 = Término constante de la ecuación, de modo que $x_9 = 1$.

posteriores a los primeros cálculos en las informaciones básicas del modelo, las que se tomaron en cuenta solamente

ral, con el fin de determinar las variables de mayor importancia. Esto, en términos estadísticos, implica la mayor parte de las veces determinar las variables con coeficientes de regresión significativos. Estas variables son: la 2, que es el número de líneas regulares en cada ruta; la 4, que representa los desequilibrios en las corrientes de tráfico; la 5, que es la distancia; la 6, que son los costos portuarios, y la 9, que corresponde a la constante de la ecuación de regresión. Ocasionalmente aparecen otras variables significativas, pero para un número reducido de productos. (Véase el anexo XII.) Por lo anterior, se ensayaron los siguientes modelos reducidos adicionales:

1. Ecuación 3

$$X_8 = b_1X_2 + b_2X_9$$

2. Ecuación 4

$$X_8 = b_1X_5 + b_2X_6 + b_3X_9$$

3. Ecuación 5

$$X_8 = b_1X_2 + b_2X_5 + b_3X_6 + b_4X_9$$

4. Ecuación 6

$$X_8 = b_1X_2 + b_2X_4 + b_3X_5 + b_4X_6 + b_5X_9$$

5. Ecuación 7

$$X_8 = b_1X_2 + b_2X_5 + b_3X_9$$

6. Ecuación 8

$$X_8 = b_1X_2 + b_2X_6 + b_3X_9$$

Las ecuaciones 3, 4, 5 y 6 se ajustaron no sólo en la forma lineal indicada, sino además considerando que la relación entre el flete por tonelada y la distancia tenía una forma logarítmica.

Los resultados generales de estos modelos reducidos aparecen también en el cuadro 29, en que se indican los valores de los coeficientes de correlación múltiple respectivos y los coeficientes de regresión que son estadísticamente significativos.

La primera conclusión que se desprende es que, igual que en el modelo general, la relación logarítmica entre la distancia y los fletes no significa en la mayoría de los casos, un mejo-

ramiento que justifique la adopción de modelos de aplicación tan compleja como éstos.

Un análisis comparado de los resultados de esos diversos modelos reducidos y del modelo general indica claramente que varios de estos modelos reducidos proporcionan una explicación del nivel de los fletes de mejor calidad estadística y tan completa como la del modelo general. Es interesante señalar que no hay uno sino varios modelos reducidos que deben considerarse, ya que ninguno de ellos puede decirse que sea el más adecuado para explicar el nivel de los fletes de la mayor parte de los productos incluidos en el estudio. Por lo anterior, debió seleccionarse cuidadosamente el modelo reducido aplicable a cada producto, procurando lograr equilibrio entre la necesidad de maximizar el coeficiente de correlación múltiple y de tener el mayor número posible de coeficientes de regresión significativos. La selección final dio los siguientes resultados:

1. Productos para los cuales ningún modelo dio resultados significativos:

- 22 pescados frescos o refrigerados
- 35 carne fresca de vacuno
- 52 tripas saladas o secas
- 61 alambre de cobre
- 62 alambre de hierro o acero
- 66 azúcar refinada
- 71 celulosa
- 72 cemento Portland
- 76 conservas de carne
- 88 lana peinada en tops
- 111 artículos de cuero
- 114 partes y piezas de automóviles
- 128 muebles de madera

2. Productos para los cuales sólo el modelo general es apropiado:

- 46 legumbres secas
- 81 extractos y jugos de carne
- 85 hilados de algodón, lana y lino

3. Productos para los cuales el modelo representado por la ecuación 3 es el más apropiado (variable explicativa: distancia):

- 16 fruta fresca cítrica
- 33 cacao en almendras
- 74 clavos y tornillos
- 78 conservas de pescado y mariscos
- 103 tejidos de algodón, lana y lino
- 106 vidrios planos
- 107 vino embotellado
- 116 calzado de cuero
- 119 confecciones en general
- 121 fibras textiles sintéticas y artificiales
- 122 libros y revistas
- 124 máquinas de calcular, sumar y de contabilidad

4. Productos para los cuales el modelo representado por la ecuación 4 es el más apropiado (variables explicativas: distancia y costos portuarios):

- 63 alcohol
- 123 maquinaria agrícola
- 125 máquinas de coser y escribir

5. Productos para los cuales el modelo representado por la ecuación 5 es el más apropiado (variables explicativas: número de líneas regulares, distancia y costos portuarios):

- 43 grasa y sebo de vacuno
- 112 artefactos sanitarios de cerámica

6. Productos para los cuales el modelo representado por la ecuación 6 es el más apropiado (variables explicativas: número de líneas regulares, desequilibrios en el tráfico, distancia y costos portuarios):

- 17 manzanas frescas
- 40 extracto de quebracho
- 42 fruta desecada
- 56 aceites y grasas lubricantes
- 104 tubos de cobre

7. Productos para los cuales el modelo representado por la ecuación 7 es el más apropiado (variables explicativas: número de líneas regulares y distancia):

- 2 algodón en rama
- 34 café en grano
- 77 conservas de frutas y legumbres
- 91 madera terciada y laminada
- 97 polietileno
- 126 máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico

8. Productos para los cuales el modelo representado por la ecuación 8 es el más apropiado (variables explicativas: número de líneas regulares y costos portuarios):

- 13 fibra de sisal y yute
- 19 lana sucia
- 47 madera aserrada
- 49 metales en barras
- 105 tubos de hierro y acero
- 118 caucho elaborado

Lo primero que se desprende de la lista es que, pese a haberse intentado varios modelos reducidos, hay un grupo de trece productos para los cuales ninguno de los modelos ensayados, generales o reducidos, dio un resultado significativo. A lo anterior habría que agregar el grupo de tres productos para los cuales sólo el modelo general era significativo, no siéndolo ninguno de los modelos reducidos.

Lo investigado con respecto al primer grupo debe interpretarse como que ni el conjunto de variables explicativas consideradas ni ninguna de ellas en particular, parecen ser de importancia para explicar las diferencias en los fletes por tonelada en diferentes rutas. Otras variables proporcionarían presumiblemente una explicación mejor. Con respecto al segundo grupo, debe concluirse que el modelo general es una teorización significativa sobre sus niveles de

fletes, sólo cuando se consideran todas las variables en su conjunto; ninguna de ellas parece destacarse especialmente como elemento explicativo del nivel de fletes.

Con el fin de explicar la situación de los 34 productos restantes, debieron usarse 6 modelos reducidos diferentes, ninguno de los cuales resultó apropiado para mucho más de un tercio de esos 34 productos. Uno de los modelos fue apropiado para 12 productos, dos para 6, uno para 5, uno para 3 y uno para 2.

El uso de esos modelos mejora notablemente la posición inicial que se tenía con el modelo general, ya que para los 34 productos los modelos reducidos son estadísticamente significativos, los que, agregados a los 3 productos en que se aplica el modelo general, da un total de 37 productos en que el esquema teórico que sirvió de base al estudio proporciona algún tipo de explicación significativa sobre el nivel de los fletes.

Pese a lo anterior, esa explicación significativa es muchas veces parcial. En varios casos, los coeficientes de correlación toman valores entre 0.500 y 0.600 lo que, dependiendo del número de observaciones, indica un nivel de correlación relativamente bajo, que deja margen para que otras variables expliquen la parte de la diferencia de fletes que no se comprende con las variables incluidas. En un margen tan amplio como ése, puede haber variables no incluidas en el estudio que tendrían la misma o mayor importancia que las que se incluyeron. Este es el caso, por ejemplo, de productos como las conservas de pescado y mariscos, los tejidos de algodón y lana, los libros y revistas y los tubos de hierro y acero. En algunos casos extremos, el coeficiente de correlación es inferior a 0.500 (siendo significativo solamente debido al gran número de observaciones) como sucede con el cacao en almendras, las conservas de frutas y legumbres, las confecciones y las máquinas de calcular, sumar y de contabilidad. En general, sin embargo, el valor suficientemente alto de los coeficientes de correlación indica que una parte significativa del nivel de fletes ha quedado explicada por ellos.

La calidad estadística de estos modelos reducidos puede considerarse satisfactoria. En la mayor parte de los casos los coeficientes de regresión son significativos, y las excepciones se relacionan fundamentalmente con los modelos que han debido contener un número crecido de variables independientes, como sucede con los representados por las ecuaciones 5 y 6. La dificultad no está, sin embargo, en la calidad de los modelos mismos, ya que el proceso de selección en sí aseguraba que sólo se incluirían los

que tuviesen algunas condiciones mínimas. Una indicación de la complejidad del problema es el hecho de que, para un mismo producto, la aplicación de los distintos modelos reducidos hacía que las variables cuyos coeficientes de regresión eran significativos variaran de uno a otro modelo. Esto puede observarse al analizar las informaciones contenidas en el cuadro 29. La causa de este problema hay que buscarla nuevamente en la posibilidad de ciertos tipos de interacción entre las variables independientes, especialmente la multicolinealidad. Basta un pequeño grado de interacción entre dos variables, en casos en que la significación de una de ellas sea marginal, para que la introducción de ambas en una misma ecuación de regresión pueda hacer variar su significación. En la mayoría de los casos este problema no se presenta, y las variables que aparecen como significativas en uno de los modelos siguen siéndolo en todos los demás, lo que puede considerarse como otra prueba de la bondad de los resultados.

Del ejercicio anterior y del uso de esos modelos alternativos al modelo general, se desprenden dos conclusiones centrales sobre los niveles de los fletes, aparte de las conclusiones específicas referidas a cada uno de los productos. La primera de ellas es que definitivamente no puede decirse que exista uniformidad, o tendencia a ella, entre los factores que explican la diferencia de fletes por tonelada de un mismo producto en distintas rutas. Los factores que son claves varían mucho entre un producto y otro. La existencia de un modelo reducido que pudiese aplicarse a la mayor parte de los casos, como sucedió en el análisis de la estructura de los fletes, no se da en este caso. La importancia que tiene esta conclusión para el funcionamiento del transporte marítimo y sus centros de decisión se analizó ya en párrafos anteriores.

La segunda conclusión general es que, pese a esas diferencias en los factores claves para explicar el nivel de los fletes de cada producto, tres son fundamentalmente los factores que tienen influencia y que se combinan de diversas formas, entre sí o circunstancialmente con otros factores, en los modelos referentes a cada producto. Estos factores son, el número de líneas regulares que sirven una ruta (variable 2), la distancia a que se efectúa el transporte (variable 5) y los costos portuarios (variable 6). Una visión somera de los coeficientes de regresión que aparecen como significativos en todos los modelos cuyos resultados aparecen en el cuadro 29, muestra claramente la persistencia con que los coeficientes correspondientes a estas variables aparecen como significativos. Una de estas

variables, la distancia, fue especialmente importante, ya que el modelo reducido que la tenía como única variable independiente fue el más adecuado para 12 de los 50 productos. Esto se contradice aparentemente con la impresión general existente de que la distancia no es un elemento importante, debido a la trascendencia de los costos en puerto, pero no es así, ya que lo único que se plantea es la relación entre los fletes y la distancia, sin implicar que la diferencia de fletes quede explicada exclusivamente por este factor; de hecho, los coeficientes de correlación correspondientes a este modelo suelen ser bajos.

A diferencia de los resultados obtenidos para la estructura de los fletes, estos resultados indican que en lugar de tener una variable que sea representativa de las condiciones de la demanda y otra de las condiciones de los costos, se tiene en este caso dos variables que son representativas de las condiciones de los costos, como son la distancia y los costos portuarios, y una de las condiciones de competencia en las actividades del transporte marítimo, que es el número de líneas regulares en cada ruta. Esta diferencia es lógica, ya que en el caso de la estructura, que es la diferencia de fletes por tonelada de distintos productos en una misma ruta, los factores de competencia no aparecen con la misma intensidad para explicar esas diferencias, por influir en forma parecida sobre todos los productos que se transportan normalmente en buques de línea: el número de líneas que sirven una ruta es el mismo para todos los productos. Por el contrario, al analizar el nivel de los fletes, los factores de competencia aparecen en forma destacada como elementos explicativos.

De todas maneras, es posible imaginar que algunos aspectos de la demanda, como la elasticidad de la demanda de los productos que se transportan en las distintas regiones geográficas, influyan en forma significativa en los fletes que puedan cobrarse en las diferentes rutas. El supuesto implícito en el modelo aplicado es una cierta uniformidad en los planos mundial o regional en el mercado de cada producto que se ha estudiado separadamente, lo que en muchos casos no es necesariamente cierto. Por ejemplo, los acuerdos bilaterales sobre el comercio de ciertos productos entre algunos países podrían explicar algunas de las situaciones en las cuales el modelo usado no dio soluciones satisfactorias. A este respecto, en las páginas siguientes se analiza el caso del comercio entre la Argentina y el Brasil.

La preponderancia de los factores de competencia y de costo parece, en todo caso, ser verdadera para la mayoría de los productos. De

todas maneras, una de las hipótesis nuevas que se desprendería de la aplicación del modelo es la posibilidad de identificar una variable que reflejara en buena forma algunas condiciones de la demanda de productos específicos, lo que permitiría mejorar considerablemente los resultados del modelo.

Es importante también aclarar una afirmación hecha en los párrafos anteriores, en el sentido de que la distancia puede considerarse como un factor de costo. Este es un supuesto legítimo, si se consideran en forma separada los costos portuarios, ya que en la mayoría de los casos los costos de operación de los buques durante su navegación son proporcionales a la distancia que recorren.

Aparte las tres variables importantes mencionadas, los desequilibrios en las corrientes globales de tráfico aparecen como significativos para algunos productos (véase nuevamente el cuadro 29), aunque su importancia general parece ser mínima. En todo caso, y pese a que los resultados sobre el nivel de los fletes son menos concluyentes que los relativos a la estructura, cabe destacar nuevamente el esbozo de un esquema teórico relativamente simple que podría servir como base de política, que incluya las tres variables mencionadas, conjuntamente con una o dos más que reflejen posiblemente las condiciones de la demanda.

Es verdaderamente complejo en este análisis del nivel de los fletes, tratar de explicar el hecho de que se obtuvieran resultados diferentes para los distintos productos a los que se aplicaron los modelos. Aquí se entra nuevamente en el terreno de las conjeturas y de la formulación de hipótesis que permitan guiar nuevas investigaciones al respecto. De hecho, para lograr explicaciones adecuadas deben realizarse estudios profundos sobre el transporte de cada producto analizado en esta investigación.

En todo caso, pueden plantearse varias posibilidades de explicación, derivadas de las investigaciones hechas durante la preparación del estudio y del análisis de las cifras a que finalmente se llegó. Estas son las siguientes:

a) En primer lugar, existen problemas de índole netamente estadística. Entre ellos, el de mayor interés se refiere al número de observaciones con que se contó para aplicar el modelo a cada producto. La falta de un número suficientemente grande de observaciones que permitiese llegar a resultados significativos aparece como una explicación en los casos de muchos productos para los cuales ningún modelo dio resultados satisfactorios. Por ejemplo, para el tratamiento de la carne fresca de vacuno se contaba con 14 observaciones, para el alambre

de hierro y acero con 11, para el azúcar refinada con 10, para la celulosa con 13, etc. En otros casos, ésta no puede ser una razón, como sucede con las conservas de carne, para cuyo análisis se contó con 32 observaciones. No es posible establecer en qué medida el número de observaciones determinó la aplicación de un modelo reducido en lugar de otro o, en otras palabras, en qué medida el número de observaciones impidió que determinadas variables explicativas aparecieran como significativas para algunos productos. Este aspecto sólo podría aclararse con los estudios detallados por producto propuestos más arriba.

b) Otro aspecto que puede haber influido en algunos casos es la proporción de fletes para *carga no especificada* que haya tenido que aplicarse para un producto. Como es sabido, las tarifas detallan fletes para un número variable de productos, dependiendo de la estructura del tráfico que sirvan, y consultan un flete de carácter general para todas las demás mercaderías para las cuales no aparecen fletes específicos. De manera que si para un mismo producto existen fletes específicos en algunas rutas pero no en otras, la relación entre ellos no podrá explicarse por ninguna de las variables incluidas en el modelo, por no existir relación lógica entre esos fletes. Mientras mayor sea la proporción de fletes de *carga no especificada* en las observaciones relativas a un producto, más probable es que los resultados a que se llegue con el estudio no sean significativos, a menos que estos fletes sean muy similares al promedio en la ruta. Este tema ya se trató en el capítulo III y en el presente capítulo. Un análisis de las informaciones sobre fletes contenidos en el anexo I indica que, de tener importancia este factor, la tendría principalmente en el grupo de productos catalogados en esta investigación como manufacturas complejas, es decir, productos con un alto grado de elaboración, y en los demás productos sólo en los casos en que uno de ellos se mueva en rutas no habituales, de manera que las tarifas de fletes no lo tengan consultado entre los fletes específicos.

Nuevamente un análisis de la lista de productos para los cuales ningún modelo dio resultados adecuados muestra que ésta contiene productos de todas las categorías, algunos de ellos, como azúcar o celulosa, de importancia en varios tráficos y en los cuales los transportes que se efectúan aplicando fletes de *carga no especificada* son mínimos.

En todo caso, si bien en general no puede presentarse un problema grave al respecto, por las razones aducidas anteriormente, es posible que así ocurra en algunos casos específicos.

c) Otra posible explicación podría buscarse en la naturaleza de los productos considerados en el estudio. Probablemente el grado de elaboración de los productos, base de la clasificación efectuada para esta investigación, haya determinado la conveniencia de diferentes modelos reducidos.

Sin embargo, el análisis de la lista de productos para los cuales fueron adecuados los diferentes modelos permite desechar esta posibilidad, por lo menos en términos generales. En efecto, en casi todos los modelos reducidos se encuentran productos con todos los niveles de elaboración. Incluso más, puede decirse que la participación de cada categoría de productos en varios modelos es casi perfecta, encontrándose materias primas, semimanufacturas y manufacturas simples y complejas en todos ellos. Lo mismo sucede entre los productos para los que ningún modelo entregó resultados significativos.

d) Otra posibilidad se relaciona con la homogeneidad de los productos. En muchos casos, en la definición de los productos se han agrupado mercaderías que en realidad no son exactamente iguales, como es el caso de los definidos como maquinaria agrícola, máquinas de escribir y coser, muebles de madera, caucho elaborado, artículos de cuero, etc. Esta relativa heterogeneidad puede explicar algunas diferencias encontradas, sobre todo en los fletes aplicados en cada caso.

Un análisis de los productos para los cuales los diferentes modelos fueron apropiados, indica que este elemento tampoco puede haber sido de mucha importancia, ya que los productos que son claramente homogéneos en todas las rutas se encuentran mezclados con otros cuyas posibilidades de heterogeneidad son más variadas. Por ejemplo, con respecto a la ecuación 4, los productos que se adaptan a ese modelo son el alcohol, la maquinaria agrícola y las máquinas de coser y escribir. En la ecuación 5 los productos son la grasa y sebo de vacuno y los artefactos sanitarios de cerámica. Se encuentran ejemplos semejantes con relación a los demás modelos reducidos.

e) La existencia de fletes fijados con origen o destino a grandes zonas geográficas que abarcan varios países, como pueden ser los fletes desde la costa del Pacífico de América del Sur a Europa, pueden generar distorsiones en las observaciones con que se cuente con relación a un producto, especialmente con respecto a la distancia como variable explicativa. Esto es así, ya que pueden colocarse dos observaciones que se refieren a una misma *zona de fletes*, y que por lo tanto tendrán el mismo flete por tonelada. La distorsión se genera por el hecho de que el modelo

intentará explicar una diferencia entre ellos que en realidad no existe.

f) Otra posibilidad puede encontrarse en la diferencia de condiciones de comercialización de un mismo producto en distintos países, condiciones que pueden influir sobre la forma en que en definitiva se fije el flete. En este sentido, la influencia y la forma de operación de los exportadores, los mecanismos de intermediarios y otros elementos propios del proceso de comercialización, pueden determinar un tipo de presión por parte de los usuarios sobre las compañías navieras y los acuerdos de fletes respectivos que podría llevar a fletes diferentes en cada caso.

Parte de este mismo aspecto es la forma mundial de comercialización de un producto, por ejemplo, si se trata de un mercado unificado mundialmente, como es el caso del café, cacao y azúcar, o se trata de mercados regionales, sujetos a tratados y condiciones especiales, como podrían ser los relacionados con la ALALC. En los mercados unificados mundialmente, podrían esperarse resultados mejores en la aplicación del modelo que en los que no lo están.

Al igual que los factores anteriores, precisar la influencia de este elemento como explicación de las diferencias encontradas entre productos requiere una investigación profunda, que no es del caso realizar en este estudio. A primera vista, sin embargo, puede concluirse que se trata de un elemento que influirá sólo en casos particulares, ya que nuevamente un análisis rápido de la lista de productos para los cuales cada modelo fue adecuado, lleva a la conclusión de que no hay nada general al respecto. Por ejemplo, entre los productos para los cuales ningún modelo dio resultados significativos se encuentra, precisamente, el azúcar refinada, con respecto a la cual podría pensarse que estos problemas de comercialización no producirían diferencias sustanciales entre las rutas, pero al mismo tiempo aparecen en esa misma lista los muebles de madera y los artículos de cuero para los que, definitivamente, no hay un mercado mundial.

g) Un último aspecto que podría influir en casos específicos es la competencia en algunas rutas de buques que no son siempre de línea regular, ni forman parte de los acuerdos de fletes que pudiesen existir con relación a ese comercio; es el caso de los llamados *outsiders*. Estos no se incluyeron en la variable que se refería al número de líneas regulares ya que, como se indicó en la sección correspondiente, sólo se consideraron las que cumplían con ciertas condiciones mínimas en cuanto a estabilidad y frecuencia de los servicios.

Aún así, en muchos casos los *outsiders* pueden tener una influencia lo suficientemente de-

cisiva como para forzar, para todos o parte de los productos que se transportan en una ruta, una reducción de los fletes, reducción que no aparecería explicada por ninguna de las variables independientes incluidas en el modelo general.

Las conclusiones generales acerca de los modelos que aparecen como más adecuados para explicar el nivel de los fletes por tonelada deben completarse con un análisis de la estructura de las ecuaciones mismas. Estas ecuaciones, para los modelos que son significativos con relación a cada producto, aparecen en el cuadro 30. Como en este caso se tuvieron que usar diversos modelos, es conveniente referirse a ellos separadamente.

a) Modelo representado por la ecuación 3

$$(X_3 = b_1X_1 + b_2X_2)^{18}$$

Este modelo resultó apropiado para 12 de los productos considerados. Su calidad estadística es muy buena, ya que todos los coeficientes de regresión, con la excepción de uno, son significativos.

La estructura misma de la ecuación muestra un término constante bastante alto en todos los casos, cuya variación se relaciona con el tipo de producto de que se trate y con el flete medio en todas las rutas. Este coeficiente concentra la influencia de todos los demás factores no incluidos en la ecuación.

La influencia que ejerce el elemento distancia —única variable independiente— cambia mucho entre los productos, pero puede decirse que, salvo en circunstancias extremas, es el elemento clave para explicar la diferencia de fletes por tonelada de un mismo producto en diferentes rutas. Por ejemplo, para el producto 74, que corresponde a clavos y tornillos, en un transporte de 4 000 millas, que es una distancia corriente en el comercio intrarregional, el flete estaría determinado por la constante, que para ese producto es de 20.93 dólares y por la influencia de la distancia, que en ese caso es de 30.60 dólares, lo que da un flete total de 51.53 dólares, explicado en gran parte por el efecto de la distancia. En un tráfico extrarregional, ese efecto sería en muchos casos mayor.

La relación entre el flete por tonelada y la distancia es siempre positiva, lo que significa que mientras mayor sea la distancia en que se efectúe el transporte, mayor será el flete por tonelada.

Hay que recordar que debido a la forma en que se definieron las variables independientes,

¹⁸ X_3 = distancia

X_1 = flete por tonelada

X_2 = la constante X_0 = 1.

Cuadro 30

AMÉRICA LATINA: MODELOS REDUCIDOS QUE APARECEN COMO MÁS SIGNIFICATIVOS EN EL ANÁLISIS DEL NIVEL DE LOS FLETES QUE SE APLICAN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DEL COMERCIO EXTERIOR

Ecuaciones de regresión

Número del producto	Nombre del producto	Número de observaciones	Coeficiente de correlación múltiple	Coeficientes de regresión				
				x_2	x_4	x_5	x_6	x_9
A. Modelo: $x_8 = b_1x_2 + b_2x_5$ (ecuación 3)								
16	Fruta fresca cítrica	16	0.632			0.674		30.80
33	Cacao en almendras	24	0.417			0.180		33.04
74	Clavos y tornillos	17	0.819			0.765		20.93
78	Conservas de pescado y mariscos	36	0.545			0.712		24.93
103	Tejidos de algodón, lana y lino	34	0.581			2.161		59.89
106	Vidrios planos	15	0.788			0.373		24.05
107	Vino embotellado	28	0.544			0.579		43.19
116	Calzado de cuero	12	0.613			2.671		156.36
119	Confecciones en general	25	0.485			1.577		129.55
121	Fibras textiles sintéticas	18	0.639			0.451		47.59
122	Libros y revistas	48	0.542			1.159		54.38
124	Máquinas de calcular, sumar y de contabilidad	21	0.774			2.543		29.82*
B. Modelo: $x_8 = b_1x_2 + b_2x_5 + b_3x_6$ (ecuación 4)								
63	Alcohol	14	0.724			0.154*	5.386	34.51*
123	Maquinaria agrícola	22	0.649			1.686	-3.672	76.33
125	Máquinas de coser y escribir	18	0.883			2.060	-4.269	103.87
C. Modelo: $x_8 = b_1x_2 + b_2x_5 + b_3x_6 + b_4x_9$ (ecuación 5)								
43	Grasa y sebo de vacuno	18	0.712	-83.32		-0.429	-2.196*	90.09
112	Artefactos sanitarios de cerámica	15	0.705	-278.02*		1.676	-1.962*I	129.58
D. Modelo: $x_8 = b_1x_2 + b_2x_4 + b_3x_5 + b_4x_6 + b_5x_9$ (ecuación 6)								
17	Manzanas frescas	12	0.850	-19.93*	-24.77*	0.765*	3.461*	11.10*
40	Extracto de quebracho	28	0.881	-44.58	-7.951	0.0531*	-0.544	46.14
42	Fruta desecada	26	0.617	-43.41*	-33.64	-0.0906*	-2.466*	121.26
56	Aceites y grasas lubricantes	18	0.855	-43.40*	-20.98	0.350	1.485	22.97
104	Tubos de cobre	20	0.848	-208.63	40.16	-0.387*	-3.191	137.14
E. Modelo: $x_8 = b_1x_2 + b_2x_5 + b_3x_6$ (ecuación 7)								
2	Algodón en rama	32	0.685	-43.69		0.155		38.57
34	Café en grano	32	0.757	-34.54		0.202		35.56
77	Conservas de frutas y legumbres	35	0.467	-72.02		0.163*		45.58
91	Madera terciada	15	0.711	-150.86		0.189*		82.22
97	Polietileno	27	0.623	-141.72		-0.351*		81.10
126	Máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico	26	0.853	-303.53		1.862		172.88
F. Modelo: $x_8 = b_1x_2 + b_2x_5 + b_3x_6$ (ecuación 8)								
13	Fibra de sisal y yute	21	0.705	-109.88*			-9.202	238.34
19	Lana sucia	22	0.786	-79.33			1.217	43.90
48	Madera aserrada	16	0.784	-68.51			-1.625	71.21
49	Metales en barras	18	0.584	-16.55*			-1.041	42.56
105	Tubos de hierro y acero	28	0.531	-26.18			-0.230*	32.97
118	Caucho elaborado	12	0.781	-314.54			2.357*	122.02

x_2 = Número de líneas regulares en cada ruta, expresado en unidades de 100 líneas.

x_4 = Son los desequilibrios en el tráfico ($x_4 = 1$ si coincide con el sentido de mayor movimiento, $x_4 = 0$ si no coincide).

x_5 = Distancia, expresada en unidades de 100 millas.

x_6 = Costos portuarios, expresados en dólares.

x_9 = Flete por tonelada, expresado en dólares.

x_0 = Término constante de la ecuación, de modo que $x_0 = 1$.

* Coeficientes no significativos.

era lícito suponer que la distancia podría considerarse como un indicador de los costos de navegación de los buques, ya que los desembolsos en puerto se habían tratado separadamente. Con relación a este modelo, podría decirse que en el transporte de los productos para los cuales fue adecuado, los factores de costo aparecen como los únicos significativos, no siéndolo ni los de demanda ni los que reflejan las condiciones de competencia imperantes en el transporte. Esto no significa, desde luego, que no puedan tener importancia, pero según los resultados, esa importancia no basta para que aparezca como estadísticamente significativa en los modelos ensayados. Es posible, además, que algunos factores no incluidos afecten el nivel medio de los fletes, pero no las variaciones entre ellos.

b) Modelo representado por la ecuación 4

$$(X_8 = b_1X_2 + b_2X_3 + b_3X_4)^{19}$$

Este modelo se aplicó a tres productos, aunque los coeficientes de regresión son significativos solamente para dos de ellos.

Es notable que, precisamente en esos dos casos, que corresponden a la maquinaria agrícola y las máquinas de coser y escribir, los coeficientes correspondientes a la variable que representa y los costos portuarios son negativos, haciendo que los fletes aparezcan menores mientras mayores sean esos costos.

Este es un resultado peculiar, que se repite en todos los demás modelos reducidos en que aparece esta variable. No se tiene una explicación exacta para este resultado, pero una posibilidad es que la forma en que se introdujo la variable, considerando solamente los costos monetarios directos correspondientes a los gastos en puerto, no refleje lo que puede ser clave en este respecto, que es el tiempo que debe destinar el buque a las operaciones de carga y descarga en cada puerto, factor que incide directamente en los costos de operación del buque, que pueden ser muy elevados. En la medida que los puertos más caros, en cuanto a desembolsos directos, sean simultáneamente los más rápidos, el resultado encontrado sería perfectamente lógico. Esta es una hipótesis adicional que debería estudiarse en detalle. Otra posibilidad es que los costos portuarios, por una casualidad, se relacionen con la variable distancia, lo que generaría problemas de multicolinealidad. Esto puede suceder si coinciden, por ejemplo, los puertos más caros o más

baratos en todos los casos con las distancias mayores o menores. Dependiendo de la forma de la ecuación del modelo reducido, ello puede generar problemas con el signo de la variable relativa a los costos portuarios. El tema debería ser objeto de un estudio detallado especial sobre costos y eficiencia portuaria que permita confeccionar modelos de este tipo con informaciones más precisas.

Puede decirse, además, que si bien las ecuaciones correspondientes a los dos productos, contienen un término libre de gran magnitud, la diferencia de fletes por tonelada se explica fundamentalmente por la interacción de los efectos de las dos variables independientes incluidas.

c) Modelo representado por la ecuación 5

$$(X_8 = b_1X_2 + b_2X_3 + b_3X_4 + b_4X_5)^{20}$$

Este modelo sólo fue apropiado para dos productos —la grasa y sebo de vacuno y los artefactos sanitarios de cerámica— que, como se ve, no tienen ninguna relación aparente entre sí.

La calidad de las ecuaciones en ambos casos no es buena, no siendo significativos los coeficientes de regresión correspondientes a los costos portuarios, y en un caso no lo es tampoco el correspondiente al número de líneas que sirven una ruta.

La variable 2, que representa el número de líneas, aparece con signo negativo, indicando que mientras mayor sea el número de líneas, menor será el flete por tonelada, conclusión lógica y que apunta al hecho de que, pese a existir acuerdos de fletes en todas las rutas, algunos de ellos muy estrictos, parece existir de todas maneras cierto grado de competencia entre las compañías navieras, que aumenta a medida que crece el número de líneas. Esta conclusión se ve corroborada por los demás modelos reducidos en que figura esta variable.

El resultado que sigue apareciendo es la relación negativa de los fletes con los costos portuarios, lo que se analizó con relación al modelo anterior.

Para el producto 44 —grasa y sebo vacuno— la distancia aparece con signo negativo, indicando una relación inversa con los fletes. Se trata de un caso especial, ya que las observaciones se refieren a rutas demasiado cortas o demasiado largas, lo que distorsiona la importancia de este factor.

¹⁹ X_2 = distancia
 X_3 = costos portuarios
 X_4 = flete por tonelada
 X_5 = la constante de la ecuación.

²⁰ X_2 = número de líneas regulares
 X_3 = distancia
 X_4 = costos portuarios
 X_5 = flete por tonelada
 X_6 = la constante de la ecuación.

d) *Modelo representado por la ecuación 6*

$$(X_3 = b_1X_2 + b_2X_4 + b_3X_5 + b_4X_6 + b_5X_9)^{21}$$

Se trata del modelo con el mayor número de variables explicativas de los modelos reducidos ensayados. Es aplicable a cinco productos, entre los cuales están representadas las materias primas, las semimanufacturas y las manufacturas simples.

En muchos casos, la calidad estadística de la ecuación de regresión es deficiente, no siendo los coeficientes de las variables estadísticamente significativos, con excepción de la constante y los referentes a los costos portuarios y a los desequilibrios en las corrientes de tráfico. Al parecer, se trata del grupo de productos para los cuales estos desequilibrios son importantes, por alguna razón que se desconoce, ya que su naturaleza y características no los hacen diferentes de muchos otros que se transportan en las mismas rutas y en condiciones semejantes. En todo caso, el signo del coeficiente respectivo es negativo en algunos casos y positivo en otros, por lo que no es posible establecer nada respecto de la naturaleza de su influencia.

Al igual que en los modelos reducidos anteriores, los coeficientes relativos al número de líneas por ruta figuran con signo negativo, y lo mismo sucede con la mayoría de los referentes a los costos portuarios.

e) *Modelo representado por la ecuación 7*

$$(X_3 = b_1X_2 + b_2X_5 + b_3X_9)^{22}$$

Este modelo es aplicable a seis productos. Su calidad estadística es buena, siendo prácticamente todos los coeficientes de correlación y de regresión estadísticamente significativos.

Lo primero que se destaca es la importancia que tienen las constantes de cada ecuación, cuyo valor absoluto se relaciona, como en los casos anteriores, con el valor medio de los fletes en la ruta. Es también evidente que la diferencia de fletes por tonelada para un mismo producto en las distintas rutas se explica, en realidad, por la interacción de ambas variables independientes. La importancia relativa de una u otra es

²¹ X_2 = número de líneas regulares
 X_4 = desequilibrio en las corrientes de tráfico
 X_5 = distancia
 X_6 = costos portuarios
 X_9 = flete por tonelada
 X_0 = la constante de la ecuación.

²² X_2 = número de líneas regulares
 X_5 = distancia
 X_9 = flete por tonelada
 X_0 = la constante de la ecuación.

difícil de establecer y dependerá de las condiciones específicas en cada ruta, de la distancia a la cual se realice el transporte y del número de líneas que la sirvan.

Como en los modelos anteriores, la relación entre el número de líneas y los fletes es inversa para todos los productos a los cuales se les aplicó este modelo y la relación entre distancia y fletes es positiva en casi todos los casos.

f) *Modelo representado por la ecuación 8*

$$(X_3 = b_1X_2 = b_2X_6 = b_3X_9)^{23}$$

Este modelo es aplicable a seis productos, siendo su calidad estadística inferior también a la del modelo anterior, especialmente por la no significación en algunos casos de los coeficientes relacionados con los costos portuarios.

Para el producto 13, que corresponde a las fibras de sisal y yute, los resultados son muy peculiares, ya que la ecuación correspondiente tiene un término libre desmesurado con relación a todos los demás encontrados en los diferentes modelos, y la importancia de los costos portuarios aparece también muy alta, pero en relación inversa con los fletes. La importancia relativa del número de líneas es en este caso mucho menor, cualquiera que resulte ser el número de éstas.

En los demás casos, la estructura de las ecuaciones apunta a una situación semejante al modelo anterior, es decir, a la existencia de un término constante de importancia, pero estando explicada la diferencia de fletes por el efecto de las variables independientes. En general, no es posible decir si el número de líneas o los costos portuarios explican una mayor proporción de las variaciones en los fletes.

Finalmente, la hipótesis 19 planteaba que los fletes marítimos entre países que tienen acuerdos bilaterales son más altos que los fletes entre países donde no existen esos acuerdos.

Entre las rutas consideradas, esta situación se presenta solamente en el comercio entre la Argentina y el Brasil, en que el transporte se encuentra reservado para los buques de bandera de ambos países. Se trata del comercio intrarregional más importante, y su transporte se ha calificado como uno de los más costosos del mundo.

En este estudio no se hace una investigación especial para estas rutas, aunque se cuenta con varias informaciones que permiten evaluar, aun-

²³ X_2 = número de líneas regulares
 X_6 = costos portuarios
 X_9 = flete por tonelada
 X_0 = la constante de la ecuación.

que de manera preliminar, la hipótesis planteada. Estos son los siguientes:

a) En el análisis de la estructura de los fletes, las rutas Argentina-Brasil y Brasil-Argentina se incluyeron entre las 33 rutas que se analizaron a fondo mediante modelos de regresión múltiple. Los resultados generales, que aparecen en los cuadros 21, 23 y 24, se consideran satisfactorios. En efecto, el coeficiente de correlación múltiple correspondiente al modelo completo en la ruta Argentina-Brasil fue de 0.828, y en la Brasil-Argentina de 0.777. Ambos coeficientes son inferiores al promedio de los coeficientes para las 33 rutas analizadas que fue de 0.831, pero, además de que la diferencia es pequeña, la interpretación de este promedio no es muy clara, ya que se basa en rutas que tienen un número diferente de observaciones y en que la proporción de fletes establecidos por volumen es también variable.

Según este resultado, el modelo general usado

para analizar la estructura de los fletes es aplicable también a estas dos rutas; los factores que determinan su estructura parecen ser semejantes a los que la determinan en las demás rutas.

b) En estas dos rutas también se estudió en detalle la influencia de los fletes por volumen sobre las conclusiones obtenidas con los modelos de regresión. Los resultados aparecen en el cuadro 26.

La conclusión a que se llegó con este análisis, de que los fletes por volumen no parecen tener un efecto importante en la obtención de una correlación espuria, es aplicable a la ruta Brasil-Argentina, en la cual la aplicación del modelo, excluyendo de las observaciones los fletes expresados por volumen, no sólo no disminuyó el valor del coeficiente de correlación múltiple, sino que lo aumentó. Sin embargo, en la ruta Argentina-Brasil se da el único caso en que este ejercicio tiene como consecuencia una disminución importante en el valor de ese coeficiente. Una

Cuadro

ARGENTINA: COMPARACIÓN DE LOS FLETES DE SUS EXPORTACIONES

(Fletes en dólares)

Número del producto	Producto	Brasil	Colombia	Chile	Ecuador	México	Perú
1	Ajos	22.00					
3	Alpiste	20.00		24.20	31.56	30.00	26.25
11	Cebada	16.00					
17	Fruta fresca (manzanas)	47.00					63.00
19	Lana sucia	27.50	56.00				
20	Maíz	15.00					21.00
23	Sal común	25.00*					18.38
26	Trigo	9.70	28.50	Conv.			Conv.
36	Cebada malteada	18.50					
40	Extracto de quebracho	19.00	45.00	25.00	30.56	32.50	21.00
42	Fruta desecada	25.00	60.00	24.20	47.56	50.00	30.45
43	Grasa y sebo vacuno	15.50	40.50	24.20	34.56		27.30
44	Harina de trigo	16.50		17.60			
46	Legumbres secas	21.00		23.10			25.20
52	Tripas saladas	20.00					45.15
55	Aceites comestibles	26.00	52.00	24.20		44.00	28.35
56	Aceites y grasas lubricantes	20.00					27.30
57	Aceitunas conservadas	24.00					
69	Caseína láctica	20.00		26.40		35.50	29.40
77	Conservas de frutas y legumbres	22.00	39.00				31.50
86	Jugos de frutas	22.00					
87	Ladrillos refractarios	30.50		19.80			
89	Leche condensada	22.00					
90	Leche en polvo	60.00*					
98	Quesos	17.50				59.50	32.03
105	Tubos de hierro o acero	30.00	34.00	20.90			22.05
106	Vidrios planos	35.00		30.00			35.00
107	Vino embotellado	40.00	47.00		32.56	70.00	
110	Aparatos de telefonía/telegrafía	100.00*		110.00*	125.00		
123	Maquinaria agrícola	40.00		30.00			35.00
124	Máquinas de calcular, etc.	50.00	110.00	65.00	105.00	150.00*	90.00

FUENTE: Anexo I.

* = Flete para carga no especificada (P/M), convertido a flete por 1 000 kilogramos.

razón para ello puede haber sido la diferente composición de productos en ambas rutas (Argentina-Brasil y Brasil-Argentina), lo que significa que la influencia de los fletes por volumen puede haber sido también diferente.

c) Los puntos anteriores se confirman al estudiar los modelos reducidos que resultaron más adecuados para ambas rutas. Estos dos modelos se aplicaron a la mayor parte de las rutas consideradas, lo que significa que los factores que aparecen como los principales determinantes de la estructura de los fletes son también significativos en los tráficos que se analizan, sin que haya ningún factor especial, relacionado posiblemente con los acuerdos bilaterales, que tenga preponderancia especial.

Sin embargo, los modelos que se aplican a ambas rutas son diferentes. En la ruta Brasil-Argentina, el modelo que dio los mejores resultados tenía como variables independientes el factor de estiba y el valor del producto, en cir-

cunstancias en que para la ruta Argentina-Brasil el modelo reducido aplicado tenía solamente el valor del producto. Como se verá en el punto siguiente, este resultado coincide con la conclusión a que se llega al analizar el nivel de los fletes, en el sentido de que el ejercicio de un eventual poder monopólico derivado del acuerdo bilateral se refleja más en la ruta Argentina-Brasil que en la ruta Brasil-Argentina.

d) Un argumento que suele esgrimirse con relación a este comercio entre la Argentina y el Brasil es que el nivel de algunos fletes es mayor que el que se aplica en el comercio entre cualquiera de los dos países y otros dentro o fuera de la región, ubicados a distancias mucho mayores y cuyo comercio es inferior al que tiene lugar entre la Argentina y el Brasil. A fin de cuantificar esas aseveraciones, se tomaron todos los productos que se mueven en ambos sentidos entre los dos países y se compararon sus fletes con los que se cobran en todas las demás rutas en que

31

AL BRASIL CON LOS FLETES EN OTRAS RUTAS DE EXPORTACIÓN por 1 000 kilogramos)

Uru- guay	Vene- zuela	Guate- mala	Pana- má	Rep. Domi- nicana	Trini- dad y Tabago	Estados Unidos y Canadá	Japón	Reino Unido/ Conti- nente	Mediterráneo
	30.00			51.00	51.40 47.90	37.89	34.65	42.50 18.00	24.00
	95.00		93.00			108.35 61.52	59.55	79.55 42.50	85.00 45.00
11.60 12.00	Conv.			Conv.	Conv.	32.50	17.72	Conv. Conv.	Conv.
13.50	31.50	51.50	34.37	48.50		32.48	44.39	19.00	24.00
	50.00				53.40	59.06		30.50	33.00
30.00	32.50				51.40			40.50	35.00
12.50 30.00* 25.00*	33.50		36.37		54.40	40.35 49.70		23.00 38.50	25.00 35.00
13.00 17.00				51.00		54.63	70.37	42.50	37.00 37.00
	30.00 35.50 33.00 38.00	60.00	35.87			40.85 48.72 115.65	56.30	34.50 41.50 41.50	36.00 36.00
30.00* 25.00* 20.00* 15.00* 25.00*			62.37	68.00		88.58 28.54 45.28		41.50 42.50	37.00
25.00* 240.00*	70.00 240.00*	110.00	75.00		105.00	59.55	110.00	75.00	70.00
25.00* 30.00*	150.00*	175.00*	155.00	170.00*		165.00		200.00*	185.00*

BRASIL: COMPARACIÓN DE LOS FLETES DE SUS EXPORTACIONES A
(Fletes en dólares)

Número del producto	Producto	Argentina	Colombia	Chile	Ecuador	México	Perú
2	Algodón en rama	27.90		39.60			
5	Animales vacunos vivos	Conv.					Conv.
9	Bauxita	25.10					
10	Caolín	14.70					
12	Fibra de ramio en bruto	60.00*					
13	Fibra de sisal, yute, etc.	35.00		33.00			32.00
14	Fruta fresca: Ananás	35.00					
15	Fruta fresca: Bananas	12.50					
16	Fruta fresca: Cítrica	33.00					
19	Lana sucia	27.50	46.00				
21	Mineral de manganeso	Conv.					
22	Pescado refrigerado o congelado	90.00					
33	Cacao en almendras	44.04	33.34	51.70			37.50
34	Café en grano	24.15		51.70	57.51		41.67
40	Extractos curtientes	19.00	35.50	32.45		28.00	28.00
41	Ferroaleaciones	21.00	33.00			27.00	
42	Fruta desecada (bananas)	25.60					
47	Madera aserrada (pino)	20.00					21.00
48	Madera en rollizos	22.00					
52	Tripas vacunas saladas	20.00					
53	Yerba mate	32.20		55.00	75.84		
58	Acero inoxidable en barras	14.25	27.00				
59	Acetato de celulosa	50.00					
70	Caucho sintético	30.00	48.00	41.80		35.00	35.00
71	Celulosa	14.00	26.00				15.00
73	Cigarros y cigarrillos	35.30					63.00
74	Clavos y tornillos	35.00					
77	Conservas de frutas y legumbres	20.10	37.00	29.00		55.00	32.00
79	Chapas de hierro y acero	23.10					
80	Chapas de madera prensada	14.50				16.00	21.00
86	Jugos de frutas	20.10					
87	Ladrillos refractarios	30.50					26.00
91	Madera terciada y laminados	35.00				85.00	35.00
97	Polietileno, etc.	40.00					
105	Tubos de hierro o acero	17.00	32.00	23.10		50.00	24.00
110	Aparatos de telefonía	100.00*				230.00	
114	Partes, piezas sueltas y accesorios para automóviles	50.00	80.00	50.00		55.00	50.00
115	Cafeína	110.00		130.00			
118	Caucho elaborado, neumáticos	130.00					140.00
119	Confecciones en general	145.00					
121	Fibras textiles sintéticas o artificiales	50.00					
122	Libros, diarios y revistas	17.00	85.00*	39.60	60.44	110.00*	39.00
123	Maquinaria agrícola	60.00		40.00			21.50
124	Máquinas de sumar	65.00		120.00			
125	Máquinas de coser y escribir	59.00		90.00	155.00	145.00	95.00
127	Mentol	119.00		235.00		265.00	265.00
129	Pilas secas	35.00*		45.00*			50.00
130	Recipientes para gases	25.30		20.90			

FUENTE: Anexo I.

* = Flete para carga no especificada (P/M), convertido a flete por 1 000 kilogramos.

LA ARGENTINA CON LOS FLETES EN OTRAS RUTAS DE EXPORTACIÓN

por 1 000 kilogramos)

<i>Uru- guay</i>	<i>Vene- zuela</i>	<i>Guate- mala</i>	<i>Hondu- ras</i>	<i>Nica- ragua</i>	<i>Trini- dad y Tabago</i>	<i>Estados Unidos y Canadá</i>	<i>Japón</i>	<i>Reino Unido/ Conti- nente</i>	<i>Medite- rráneo</i>
						38.50	45.28	50.00	55.00
Conv.									
14.70									
60.00*							65.94	70.00	70.00
40.00	32.40					40.00	49.21	33.00	33.00
35.00									
15.00								78.20	84.00
						68.00			
						68.64	54.13	55.40	70.00
						Conv.	34.45	29.40	29.50
						101.62			
44.04						39.50		41.50	43.50
24.15						45.83	59.06	43.30	45.00
19.00	28.40				33.40	26.25	40.35	23.50	28.00
21.00	25.40					31.00		31.00	
						75.00	52.16	35.60	
24.00						Conv.	62.00	29.00	28.00
22.00						29.50	67.91	42.50	30.50
						38.50		35.60	35.50
30.10						52.50		59.20	59.50
30.00									
14.00								27.50	
						210.00		205.00	205.00
						60.00	52.16	34.80	45.00
23.10						Conv.			
						22.50		21.00	
						52.50		69.00	
35.00						90.00		75.00	70.00
20.00									
17.00						45.00			
						275.00*			
50.00	55.00					70.00		95.00	95.00
130.00									355.00
						170.00			
50.00									
17.00	115.00*	140.00*	140.00*	140.00*		135.00*		100.00*	100.00*
65.00									
65.00	140.00	185.00	185.00	185.00		110.00		115.00	115.00
00.00	280.00					205.00		107.20	107.50

se mueven esos productos, teniendo como origen ya sea la Argentina o el Brasil. Los resultados de esos cálculos aparecen en los cuadros 31 y 32.

Definir cuáles fletes presentan características especiales y cuáles se adaptan a la estructura general, ofrece algunas dificultades. Por de pronto, puede decirse que el trayecto entre la Argentina y el Brasil (vale decir, entre Buenos Aires y Santos) es, con la excepción del Uruguay, el más corto y el que tiene mayor volumen de comercio, de manera que podría esperarse que tuviese los fletes más bajos. Se esperaría también, por ejemplo, que la diferencia en los fletes entre la Argentina y el Brasil y entre la Argentina y el Reino Unido/Continente, fuese más o menos considerable, como sucede en la mayoría de los casos, y que una diferencia pequeña indicaría que el flete entre la Argentina y el Brasil es demasiado alto o el de la Argentina al Reino Unido/Continente demasiado bajo,

lo que puede comprobarse mediante la comparación con fletes en otros tráficos.

Lo anterior lleva a clasificar los productos que se transportan entre ambos países en tres grupos; primero, los productos para los cuales la relación entre los fletes cobrados en las rutas en estudio y otras rutas parece razonable; segundo, los productos para los cuales los fletes en otras rutas son iguales o inferiores, y, tercero, los productos para los cuales la diferencia entre los fletes en las rutas en estudio y los cobrados en una o varias de las demás es muy pequeña.

Un análisis de las cifras contenidas en los cuadros 31 y 32 indica que en un porcentaje significativo de productos los fletes en otras rutas son más bajos. En efecto, entre la Argentina y el Brasil se movilizaban 31 productos de los incluidos en la muestra, de los cuales tres se movilizaban solamente entre la Argentina y el Brasil o el Uruguay, de manera que no existe base

Cuadro
CHILE: COMPARACIÓN DE LOS FLETES DE SUS EXPORTACIONES
(Fletes en dólares)

Número del producto	Producto	Perú	Argentina	Brasil	Colombia	Ecuador	México	Uruguay
17	Fruta fresca (manzanas)	60.00						
39	Durmientes de madera	11.00						
41	Ferroaleaciones	15.00	34.10	39.60	21.00		64.50*	
42	Fruta desecada (ciruelas)	20.00	24.20	24.20			95.00	
46	Legumbres secas	16.00		30.80		21.84		
47	Madera aserrada Pino Insignias	26.00	30.00					34.00
48	Madera en bruto	11.00	15.00					
50	Salitre sódico en sacos	12.00	13.75	14.00	16.00	14.84	29.00	15.73
56	Aceites lubricantes	16.00						
61	Alambre de cobre	16.00	26.40		26.00	22.84		30.25
72	Cemento nacional	12.50						
77	Conservas de duraznos, etc.	19.00	27.50	29.00		35.00		
78	Conservas de pescado y mariscos	19.00	27.50				57.50	33.88
79	Chapas de hierro y acero	16.00	18.15			19.84		
80	Chapas de madera prensada	16.00						
87	Ladrillos refractarios	15.00						
91	Madera en chapas para muebles	19.00						
95	Papel para diarios	20.30	27.28	27.28	22.00	20.84	35.00	30.00
97	Resinas sintéticas polivinílicas	18.00						
104	Tubos de cobre	35.00			45.00	40.00		60.00
105	Tubos de hierro o acero	16.00				19.84		
107	Vino embotellado	25.00	50.00	65.00	45.00	40.84	80.00	60.00
110	Aparatos de telefonía/telegrafía	90.00*	110.00*			95.00*		
123	Maquinaria agrícola (piezas)	16.00						
126	Máquinas de lavar	90.00						

FUENTE: Anexo I.

* = Flete para carga no especificada (P/M), convertido a flete por 1 000 kilogramos.

para una comparación. De los 28 restantes, 14, o sea, 50 por ciento, puede decirse que tienen una relación de fletes con otras rutas considerada como razonable. Sin embargo, en el caso de 11 productos, lo que representa más del 39 por ciento, hubo fletes en otras rutas iguales o inferiores a los cobrados entre la Argentina y el Brasil. Este es un porcentaje alto, que corrobora la hipótesis imperante de que los acuerdos bilaterales existentes han tenido influencia negativa sobre el nivel de los fletes en la ruta.

La situación no es tan extrema en la ruta Brasil-Argentina. En ella, de los 48 productos que se transportaron, nueve se mueven solamente entre el Brasil y la Argentina y el Uruguay. De los 39 restantes, sólo 10, que representan casi el 26 por ciento, tienen fletes iguales o inferiores en otras rutas. El porcentaje de productos en que el nivel de los fletes parece razonable es algo superior a la ruta en sentido

inverso, y alcanza alrededor de 54 por ciento (21 productos de un total de 39). En este caso son de mayor significación los productos en que los fletes en otras rutas son sólo levemente superiores, lo que indica un posible nivel alto en los fletes en la ruta Brasil-Argentina.

Las conclusiones anteriores indican con bastante claridad que existe una situación especial en el comercio entre la Argentina y el Brasil. Debe destacarse, sin embargo, que las informaciones anteriores no prueban positivamente que haya una relación causal entre el nivel de los fletes y la existencia de acuerdos bilaterales en la ruta. Ello requeriría investigaciones exhaustivas respecto al procedimiento general de fijación de fletes para ese intercambio. Tampoco se ha comprobado que en otras rutas la proporción de fletes aparentemente altos sea inferior a la encontrada aquí. A fin de contar con una base de comparación, se efectuó el mismo cálculo

33

AL PERÚ CON LOS FLETES EN OTRAS RUTAS DE EXPORTACIÓN

por 1 000 kilogramos)

<i>Venezuela</i>	<i>Costa Rica</i>	<i>El Salvador</i>	<i>Guatemala</i>	<i>Panamá</i>	<i>Trinidad y Tabago</i>	<i>Estados Unidos y Canadá</i>	<i>Japón</i>	<i>Reino Unido/Continente</i>	<i>Mediterráneo</i>
						155.00		80.00	
						19.69		14.00	
25.40				24.00	57.20			30.10	
					54.20	30.00		22.40	22.40
						40.00		30.00	
						Conv.	Conv.	26.46	21.00
28.40	58.00	58.00						10.50	10.50
						33.00	55.11	37.10	37.10
						51.00			
				40.00				94.20	94.20
						25.00			
								45.00	
						28.00			
50.00	105.00		105.00	45.00		37.40		75.00*	
47.40	82.00		82.00	45.00				37.10	
						65.00	90.00	70.00	70.00
						280.00*			
						140.00*		69.30*	

PERÚ: COMPARACIÓN DE LOS FLETES DE SUS EXPORTACIONES
(Fletes en dólares)

Número del producto	Producto	Chile	Argentina	Brasil	Colombia	Ecuador	México
1	Algodón desmotado	18.00	36.75	38.00	23.00	17.84	45.50
8	Baritina	16.40				14.84	
14	Fruta fresca: Ananás	25.00					
15	Fruta fresca: Bananas	25.00					
16	Fruta fresca: Cítrica	25.00				40.00*	
34	Café en grano	25.00	39.90				
49	Plomo refinado	16.00		21.50		16.84	
51	Té	35.00					
54	Zinc en bruto	16.00	21.53	21.50	21.00		
56	Aceites lubricantes a granel	16.00					
66	Azúcar refinada	13.00			15.00		
78	Conservas de pescado y mariscos	21.00	31.50	32.00		30.00*	
118	Caucho elaborado (neumáticos)	85.00	110.00		140.00*		

FUENTE: ANEXO I.

* = Flete para carga no especificada (P/M), convertido a flete por 1 000 kilogramos.

con relación al comercio entre Chile y el Perú (cuadros 33 y 34). En este caso, el comercio entre ambos países no es el más importante para cada uno de ellos, como sucede en el tráfico entre la Argentina y el Brasil, por lo que podría esperarse que hubiese algunos fletes más bajos en otras rutas más importantes. Sin embargo, los resultados comprueban que existe una situación especial en el comercio entre la Argentina y el Brasil. Entre Chile y el Perú, de los productos considerados en la muestra, el número de ellos transportado fue de 25, de los cuales cuatro se movieron solamente entre ambos países. Para 17 de los 21 restantes, que representan el 81 por ciento, los fletes tienen una relación razonable entre las distintas rutas en que se transportan; para tres, los fletes en algunas de las demás rutas son sólo ligeramente superiores a los que se cobran entre Chile y el Perú (esto sucede fundamentalmente con los fletes a los Estados Unidos), y en el caso de un solo producto existe algún flete inferior en otras rutas. En la ruta entre el Perú y Chile, de los 13 productos que se transportan, cinco se movieron solamente entre ambos países, y de los ocho restantes, seis tienen una relación de fletes razonable entre las rutas en que se transportan, dos tienen poca diferencia, y no hay ningún producto con un flete igual o inferior en otras rutas (en este caso no se consideró para la comparación el comercio entre el Perú y el Ecuador, que presumiblemente tiene fletes inferiores).

Por último, no se sabe hasta qué punto los fletes que indican las tarifas corresponden a los que efectivamente se aplican. Las conclusiones anteriores no serían válidas en los casos en

que los fletes reales fuesen considerablemente inferiores.

Con los resultados generales anteriores es posible, igual que en el análisis de la estructura de los fletes, retomar las hipótesis de trabajo, y estudiar los resultados a que se llegó sobre ellas.

Con respecto a la hipótesis 13, que plantea que mientras mayor sea el número de líneas que sirven una ruta determinada, menor será el nivel general de fletes en ella, las conclusiones indican que esta hipótesis se ha comprobado. Efectivamente, los resultados relativos a esta variable aparecieron significativos para más de la mitad de los productos, tanto en el modelo general como en los modelos reducidos, y en todos ellos se comprobó una relación inversa como la planteada en la hipótesis. La importancia de este elemento como explicativo del nivel de los fletes varía, sin embargo, de un producto a otro.

La hipótesis 14, que postula que mientras más alta sea la proporción de buques de más de diez años de edad que sirven una ruta, más alto tenderá a ser el nivel de los fletes, aparece rechazada en las conclusiones. Salvo en casos aislados, esta variable no apareció como significativa. Las consecuencias de esta hipótesis son importantes, ya que indicarían que dentro de los mismos acuerdos de fletes, no suele tenerse en cuenta la presión que pueden ejercer las compañías propietarias de buques más antiguos y de mayores costos de operación, con el fin de mantener fletes más altos que les permitan cubrir sus costos. Esta conclusión concuerda con la derivada de la hipótesis anterior acerca del alto grado de competencia que existiría en la prestación de los servicios.

A CHILE CON LOS FLETES EN OTRAS RUTAS DE EXPORTACIÓN

por 1 000 kilogramos)

Vene- zuela	Guate- mala	Nica- ragua	Pana- má	Rep. Domi- nicana	Trini- dad y Tabago	Estados Unidos y Canadá	Japón	Reino Unido/ Conti- nente	Medite- rráneo
41.40						46.00 Conv.	49.60	44.10	44.10
21.40						39.00 16.73	44.09 25.35	44.10 18.90	44.10 18.90
						16.73	25.35	20.70	20.70
	45.00	45.50	38.70	54.35	52.20	27.00 45.00		18.20 32.90	32.90

La hipótesis 15, que se refiere a los desequilibrios en el tráfico, aparece también como rechazada en la mayor parte de los casos, con la excepción de los productos a los cuales se les aplicó el modelo reducido representado por la ecuación 6. Aquí puede haber varias explicaciones, y el mismo hecho de que las conclusiones generales con respecto al nivel de los fletes no sean tan satisfactorias como las relacionadas con la estructura, deja abierta la posibilidad de que las compañías navieras consideren este problema de los desequilibrios en el tráfico, pero no en la forma en que se plantea en esta hipótesis. Es posible, por ejemplo, que las compañías no tengan en cuenta la visión general de todo el tráfico en un determinado sector geográfico, como se supone en la hipótesis, sino los desequilibrios en secciones geográficas más restringidas. Otra posibilidad podría ser que existiesen servicios no regulares que absorbiesen parte importante del tráfico en el sentido de mayor movimiento en una ruta, de manera que los desequilibrios efectivos en el tráfico no fuesen de la magnitud que aparecen en las estadísticas. Finalmente esto podría ser una indicación de que existe exceso de capacidad de bodegas en casi todas las rutas, en cuyo caso es obvio que el problema de los desequilibrios en el tráfico pierde su importancia, ya que el costo marginal de transportar más carga en ambos sentidos del tráfico es muy bajo. Esto deberá ser tema de estudios posteriores.

La hipótesis 16 relaciona directamente los fletes por tonelada con la distancia recorrida, relación que se encontró en la forma planteada para la mayoría de los productos analizados. Incluso, fue la única variable que proporcionó una

explicación razonable de la situación de doce productos, sin necesidad de considerar explícitamente otras. Las repercusiones de este resultado y la relación de esta variable con las condiciones de costo ya se examinaron.

Las conclusiones relativas a la hipótesis 17 fueron las más peculiares. Esa hipótesis postula que los fletes por tonelada para un producto determinado, en distintas rutas, serían más altos en las rutas donde los costos portuarios fuesen también más altos. En los modelos ensayados, se encontró que efectivamente había una relación significativa entre costos portuarios y fletes por tonelada para muchos productos, pero inversa a la que se indica en la hipótesis. En otras palabras, los fletes por tonelada aparecen menores mientras más altos sean los costos portuarios. Las posibles explicaciones al respecto se discutieron también en secciones anteriores, pero la que aparece como más razonable es la que postula que los puertos más caros son simultáneamente los más rápidos, de manera que, al no haberse considerado los gastos en que incurre el buque durante su estadía en ellos, los resultados muestran lógicamente esta relación inversa. Ello implica que, entre los costos totales en el puerto, los del buque mismo serían los más importantes.

La hipótesis 18 postula una relación inversa entre el tonelaje transportado de un producto en una ruta y su flete por tonelada. En general, no se encontró relación alguna entre ambos elementos, existiendo suficientes bases para rechazar la hipótesis. En este caso, los problemas estadísticos de medición o de otro tipo no pueden tener mayor influencia, por haberse operado con los datos exactos en cada caso.

Capítulo V

INFLUENCIA DE LOS FLETES MARÍTIMOS EN EL COMERCIO EXTERIOR DE AMÉRICA LATINA

Uno de los objetivos del estudio es evaluar la influencia de los fletes marítimos sobre el comercio exterior de América Latina. En cierta medida, este objetivo es general para todo el estudio y puede decirse que se ha estado cumpliendo, explícita o implícitamente, a través de todos sus capítulos. En esta parte se volverá sobre algunos aspectos tratados anteriormente, refiriéndose específicamente a los relacionados con la influencia de los fletes en el comercio exterior. Esos aspectos se complementarán con análisis adicionales en los casos en que sea necesario.

Los aspectos metodológicos relacionados con este tema son sumamente complejos, y el intento de estimar la influencia de los fletes puede asimilarse al de estimar la influencia de los aranceles sobre el comercio exterior, problema reconocido como difícil. En estricta teoría, ello requiere un estudio general sobre las economías de los países respectivos. En esta investigación el enfoque es más modesto, ya que no se pretende agotar el tema, sino solamente exponer las conclusiones de las investigaciones realizadas sobre este aspecto.

A fin de continuar con la forma de análisis usada en el capítulo anterior, se plantean a continuación un número de hipótesis sobre el tema, en torno a las cuales se discuten las consecuencias de los resultados de este estudio.

20. *Los fletes marítimos establecidos por las Conferencias y otros acuerdos similares tienden a dificultar la exportación de los productos con mayor grado de elaboración de los países de América Latina.*

Uno de los argumentos que se esgrimen en relación con las Conferencias es que en algunos casos han establecido fletes tan altos para los nuevos productos de exportación de los países en desarrollo, especialmente las manufacturas, que esos fletes han sido un grave impedimento para el proceso de diversificación de las exportaciones que esos países se encuentran necesitados de llevar a cabo.

Sobre esta hipótesis se tienen algunos indicadores indirectos que pueden ayudar en su dis-

cusión, aunque no deben considerarse como concluyentes.

En primer lugar, las informaciones básicas del estudio, contenidas en el anexo I, muestran que en la mayoría de los casos hay relación entre el grado de elaboración de los productos y su valor. Muchos de los productos clasificados como manufacturas complejas corresponden a los de mayor valor. Si este hecho se combina con la conclusión a que se llegó en el análisis de la estructura de los fletes, en el sentido que existe una relación significativa entre el valor del producto y los fletes en casi todas las rutas que se estudiaron en detalle, puede deducirse que a estos productos corresponderán los fletes más altos. Un análisis de los casos correspondientes en estas rutas muestra que, cuando se trata de productos cuyo valor es claramente superior al valor medio de los productos que se transportan, y que alcanza a miles de dólares por tonelada, el valor como explicación de la diferencia de fletes entre los productos que se transportan en la ruta pasa a ser la variable clave.

Lo anterior, que aparece como un argumento que ayudaría a aceptar la hipótesis planteada, debe combinarse con otros hechos. Los resultados indican también que, si bien estos productos con mayor grado de elaboración tienen efectivamente los fletes más altos en la mayoría de los casos, la proporción de ese valor que representa el flete es menor que para los productos con menor grado de elaboración. Un análisis efectuado con relación a 31 rutas (en las cuales el número de manufacturas complejas que se transportan fue lo suficientemente grande como para permitir el análisis) indicó que en 23 de ellas, la proporción del valor del producto que representaba el flete en las manufacturas complejas era menor a la proporción que representaba en los productos con menor grado de elaboración. En 7 rutas la conclusión no era tan terminante y sólo en una el resultado fue el opuesto. Estos últimos casos se explican porque en algunas rutas predominan tres o cuatro manufacturas complejas para las que, debido a su bajo valor intrínseco y gran volumen físico, esta

relación es distinta que para el resto de los productos. Es el caso de los artefactos sanitarios de cerámica, para los que en la ruta de México al Ecuador el flete representa 30.9 por ciento del valor del producto, de México a Guatemala 23.7 por ciento, de Colombia al Ecuador 24.2 por ciento y de Colombia al Perú 35.7 por ciento. Lo mismo sucede con los muebles de madera, que tienen características semejantes, y ocasionalmente con otros productos, como los neumáticos. Otras veces, la alta proporción que representa el flete se debe al uso de la tarifa para *carga no especificada*, en cuyo caso el análisis anterior no tiene la misma validez. En todo caso, el flete no representa para las manufacturas complejas más del 10 por ciento de su valor, porcentaje que es menor que el correspondiente a las demás categorías de productos.

Las conclusiones que pueden derivarse de los dos grupos de informaciones anteriores no son definitivas. Por un lado, el hecho de que las compañías navieras puedan diferenciar los fletes de los productos dependiendo de su valor, puede tener en muchos casos un efecto negativo para las posibilidades de colocación de esos productos en el mercado internacional. La pregunta clave en este respecto es si una variación en la proporción que representa el flete del valor del producto implica ganar o perder un mercado. Si en el mercado del transporte marítimo hubiera mayor competencia, debería suponerse que las posibilidades de diferenciación entre productos serían menores, lo que permitiría a estos productos venderse en mercados en los cuales ahora no es posible. La influencia exacta de esa diferenciación es difícil de precisar, ya que el otro grupo de informaciones mostró que la proporción que representa el flete del valor del producto es baja, por lo que el efecto negativo en la mayor parte de los casos no puede llegar a ser muy importante.

Por otro lado, lo encontrado con respecto a las corrientes globales de tráfico indica que el movimiento principal de carga general, medido en tonelaje transportado, tiene lugar desde los países latinoamericanos hacia otras regiones, fundamentalmente los Estados Unidos y Europa. Frente a esto, podría esperarse que los fletes de los productos que se transportan hacia el norte fueran más altos que los correspondientes a los productos que se muevan hacia el sur, por las razones analizadas en el capítulo anterior. Sin embargo, las conclusiones a que se llegó en el estudio del nivel de los fletes mostraron que las compañías navieras no suelen tener en cuenta estos desequilibrios en el tráfico, por lo que esta razón adicional para discriminar en contra de las exportaciones latinoamericanas de productos

con un alto grado de elaboración no es válida en este caso.

Otra de las conclusiones derivadas del estudio del nivel de los fletes es que los factores de competencia, representados por el número de líneas regulares que atienden una ruta, constituyen un elemento significativo para explicar ese nivel. Esto implica que en los tráficos servidos por un número alto de líneas disminuyen las posibilidades de diferenciar con relación al valor del producto u otra base.

21. *El nivel general de fletes del comercio exterior de América Latina es más alto que el que imperaría de no existir las Conferencias de fletes.*

El razonamiento detrás de esta hipótesis es que las Conferencias poseen cierto grado de poder monopólico, que puede variar entre ellas, pero que en definitiva se traducirá en un nivel de fletes más alto que el que imperaría en condiciones de mayor competencia.

Como se desprende de su formulación misma, no se trata de una hipótesis que pueda ser aceptada o rechazada en forma absoluta, ya que no es posible reproducir exactamente las condiciones que imperarían si no existiesen las Conferencias de fletes y otros acuerdos semejantes. Sólo se dispone de indicadores que permiten analizar algunos aspectos relacionados con la hipótesis.

Es evidente que las Conferencias tienen algún grado de poder monopólico y prueba de ello es la mera existencia de una estructura de fletes, en lugar de un flete único en cada ruta. Lo interesante es determinar en qué grado lo poseen.

Sobre esto, los indicadores disponibles apuntan más bien a probar la existencia de poder monopólico. Algunos de ellos, bajo determinadas circunstancias, podrían interpretarse como manifestaciones de que ese poder no es muy alto. Otros podrían interpretarse en forma contraria. Ello es lógico, ya que la determinación del grado de monopolio requeriría contar con detallados estudios de costos y de las condiciones de demanda en que se desenvuelven las actividades del transporte marítimo.

El primero de los indicadores se deriva del hecho de que las compañías están en condiciones de diferenciar de acuerdo con el valor del producto, posibilidad que no existiría si en el mercado hubiera mayor competencia. El grado en que pueden hacerlo aparece, sin embargo, limitado, y sólo en casos extremos de productos con un alto valor intrínseco, este elemento es fundamental para explicar la diferencia de fletes por tonelada entre los productos que transportan en una ruta; generalmente el factor de mayor significación para explicar esas diferencias es el que

aparece representando los costos, que es el factor de estiba. El conocimiento de la elasticidad de la demanda de los productos que se transportan es de todas maneras indispensable para calificar el grado de diferenciación que las compañías efectúan.

El segundo indicador se deriva de la conclusión que el número de líneas regulares que sirven una ruta es un elemento significativo para explicar el nivel de los fletes. Esto es importante, ya que muestra que el poder monopolístico se reduce a medida que aumenta el número de líneas, pese a la existencia de los acuerdos de fletes, especialmente las Conferencias. Habitualmente se piensa que la existencia de Conferencias y otros acuerdos similares permitiría al conjunto de líneas que las forman actuar de consumo frente a la demanda, lo que no parece ser totalmente el caso. En general existe "competencia interna" entre los miembros de una Conferencia, y los fletes que finalmente se establecen reflejan esa pugna.

Lo anterior se corrobora en parte por la conclusión relativa a la edad de los buques. En una de las hipótesis relativas al nivel de los fletes, se postuló que el poder monopolístico de las Conferencias les permitiría establecer fletes a un nivel que protegiese la situación de las empresas navieras que operan buques antiguos, los que suelen tener altos costos de operación. Esta hipótesis fue desechada, conclusión que puede usarse como indicación adicional del grado de competencia que podría existir en las rutas en que el número de líneas regulares es alto.

Un tercer indicador puede derivarse de las conclusiones respecto de la influencia de la cantidad transportada de un producto determinado como elemento explicativo del nivel de los fletes. Del modelo aplicado se dedujo que éste no tiene mayor importancia, lo que indicaría que, en los casos en que las cantidades transportadas son altas, y en consecuencia los costos del transportador son en general más reducidos, los fletes no son menores que en los casos opuestos, como podría esperarse en condiciones de competencia, sino que las compañías están en condiciones de no considerar este elemento en la fijación de los fletes. Esta situación sólo puede darse si existe algún poder monopolístico.

Un cuarto indicador se deriva de las conclusiones con respecto a los desequilibrios del tráfico, los que tampoco aparecieron significativos como factor determinante del nivel de los fletes. Esto podría interpretarse como que existe exceso de capacidad en la prestación de los servicios, incluso en el sentido del mayor movimiento en el tráfico, en cuyo caso los desequilibrios pierden importancia como elementos determinantes de los

fletes. Sin embargo, el exceso de capacidad sólo se presenta en la actividad naviera si existen condiciones monopolísticas. Este mismo indicador podría, en ciertos casos, mostrar también que debido a ese exceso de capacidad, no puede ejercerse un grado alto de poder monopolístico.

Finalmente, el sistema de fijación de fletes usado, tomando como origen o destino grupos importantes de puertos separados entre sí por grandes distancias, y que tienen un mismo flete, es otra manera de no considerar los costos reales del transporte e indica la existencia de poder monopolístico. Esto se analiza en la hipótesis siguiente.

22. El sistema de tarifas que aplican las Conferencias de fletes no estimula el mejoramiento portuario en América Latina, debido a que ellas no reconocen en su totalidad los beneficios derivados de ese mejoramiento, excepto en los casos en que se haya aplicado un recargo especial a un puerto determinado.

Los sistemas de fijación de fletes de las Conferencias y otros acuerdos similares pueden tener también el efecto sobre la eficiencia portuaria que se indica en la hipótesis. Ello se debe a que, en la mayoría de los casos, los fletes no se fijan para transportes con origen o destino en puertos determinados entre dos países, sino con origen y destino en regiones bastante extensas, que pueden incluir a veces varios países. En estos casos, el cálculo del monto de los fletes debe presumiblemente considerar el costo en que incurren los buques durante su estadía en los puertos de la región, para lo cual pueden seguirse varios sistemas, aunque el promediar los gastos puede ser uno de los más sencillos. Esto se traduce en que cuando existe un elevado número de puertos de importancia relativa semejante en una región, el mejoramiento de la eficiencia en uno de ellos puede significar una disminución general del flete en proporción muy inferior al mejoramiento que se introdujo en ese puerto, de manera que los demás puertos salen favorecidos indirectamente de los esfuerzos que hace uno de ellos. El fenómeno contrario es aún más grave, ya que la eficiencia relativa de un puerto no tiene mayor significación para la estructura tarifaria, debido a que la disminución de la eficiencia, salvo que sea extrema, no pesa totalmente sobre ese puerto, porque el mayor costo se prorratea entre todos los que forman una región usada para establecer los fletes.

La base disponible para ensayar esta hipótesis son las 98 tarifas de fletes utilizadas para el estudio efectuado en el capítulo III acerca de las prácticas de las Conferencias y características generales de las tarifas. Estas 98 tarifas se analizaron tratando de reunir antecedentes que per-

Cuadro 35

AMÉRICA LATINA: UNIDADES REGIONALES USADAS PARA ESTABLECER LOS FLETES QUE SE APLICAN EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DEL COMERCIO EXTERIOR, 1966

Tráficos que cubren	Tarifas que consideran zonas de origen o destino para un mismo flete que incluyen			Otras ^a	Totales
	Más de un país latinoamericano	Un país completo latinoamericano	Una región de un país latinoamericano		
Comercio intrarregional	23	19	7	4	53 ^b
Comercio con Europa	4	11	6	4	25
Comercio con los Estados Unidos y el Canadá	11	9	6	2	28
Comercio con el Japón	4				4
Totales	42	39	19	10	110

FUENTE: Anexo v.

^a Especialmente tarifas que expresan los fletes teniendo en cuenta puertos específicos.

^b Doce tarifas se clasificaron en dos grupos.

mitieran comprobar o rechazar esta hipótesis, y se clasificaron según contengan fletes que sean iguales cuando tengan origen o destino en zonas que incluyan más de un país, un país completo, o regiones de un país. Los resultados de esa clasificación aparecen en el cuadro 35.

La conclusión general que se desprende de la mencionada clasificación es la de que 73.7 por ciento de las tarifas tienen fletes de un mismo monto por producto, fijados con origen o destino en uno o varios países de la región; 35.5 por ciento los tienen con relación a un país y 38.2 por ciento con relación a varios países. Si bien muchos de éstos corresponden a los países centroamericanos, donde tal sistema podría considerarse racional, se incluyen también casos en que se consideró al Brasil como una unidad, lo que obviamente presenta un problema mayor. En un caso extremo se aplica un mismo flete desde la costa del Pacífico de México a toda la costa del Pacífico de Centroamérica y de América del Sur. Además, 17.3 por ciento de las tarifas, tiene como base para la fijación de los fletes a amplias regiones de un país que muchas veces contienen varios puertos de importancia. Esta clasificación regional se da especialmente con respecto al Brasil.

Lo anterior debe tomarse como una primera indicación de la influencia que pueden tener los sistemas de fijación de fletes sobre los incentivos de mejoramiento portuario. Si no existiesen recargos especiales, por motivos como congestión portuaria, dificultades laborales crónicas, costos excesivos o distancia, podría decirse que el sistema es claramente distorsionador y castiga a los puertos más eficientes. Por lo tanto hay que

considerar simultáneamente la estructura de los recargos que aplican las Conferencias a los distintos puertos.

Esa estructura es sumamente compleja y varía mucho de tarifa en tarifa y de año en año. A modo de ejemplo, se indican algunos casos relativos a la Argentina, el Brasil y el Perú, en los que puede comprobarse la disparidad existente en el tratamiento de los recargos portuarios.

Argentina

Bahía Blanca: Tiene recargos específicos en 11 tarifas, las que establecen pagos adicionales entre uno y seis dólares (P/M) y una de ellas 10 por ciento de recargo sobre los fletes de Buenos Aires.

Rosario: Tiene recargos que varían entre uno y cuatro dólares (P/M) en 18 tarifas.

Comodoro Rivadavia: Tiene recargos en dos tarifas, de 8.25 y 22.50 dólares.

Brasil

Belem: Dos tarifas aplican los mismos fletes que a Santos y Río de Janeiro; cinco tarifas aplican recargos de dos dólares y una un recargo de 80 por ciento sobre el flete de Santos y Río de Janeiro.

Recife: Once tarifas no aplican recargos, tres aplican entre 1.75 y 2.00 dólares, y una un recargo de 40 por ciento sobre el flete de Santos y Río de Janeiro.

Niteroi: Dos tarifas no aplican recargos, y cuatro aplican entre 4.50 y 6.00 dólares sobre el flete de Río de Janeiro.

Porto Alegre: Dos tarifas no aplican recargos, cuatro aplican entre 5.00 y 5.60 dólares sobre el flete de Santos y Río de Janeiro.

Perú

Los fletes para Callao son superiores en alrededor de dos dólares (P/M) a los aplicados para otros trece puertos peruanos, e inferiores en ocho dólares a los correspondientes a otros seis puertos.

Como puede observarse, se hace sumamente difícil establecer si los fletes que usan las Conferencias y otros acuerdos similares efectivamente significan un desincentivo al mejoramiento portuario. En todo caso, la enorme cantidad de puertos para los cuales los fletes suelen ser los mismos, conjuntamente con el tratamiento dispar que dan las Conferencias a los diferentes puertos en los recargos que aplican, plantean dudas sobre las bondades del sistema que ha sido usado como incentivo para mejorar los puertos. El tema, en todo caso, debe ser objeto de estudios más profundos.¹

23. *Las compañías navieras de servicio regular han llegado a un alto grado de uniformidad en su actuación, ya que la estructura de los fletes en las distintas rutas analizadas es similar, y los diferentes factores tienen una importancia relativa semejante en todas ellas.*

La discusión de esta hipótesis con relación a los resultados del estudio debe hacerse en dos planos. En un plano general, puede decirse que, efectivamente, las compañías navieras han llegado a un cierto grado de uniformidad en lo referente a los factores que determinan la estructura de los fletes en cada una de las rutas. Al parecer, los factores de demanda, representados por el valor de los productos que se transporten, y los de costos, representados por los factores de

estiba, aparecen uniformemente como los elementos explicativos de esa estructura que tienen mayor significación. Esta conclusión se aplica a la mayor parte de las rutas analizadas.

En otro plano, la importancia relativa de esos dos factores entre las rutas varía enormemente, y en este sentido no puede decirse que exista uniformidad en la prestación de los servicios. Al parecer, la forma en que se consideran estos factores varía en los distintos tráficos, por razones que no son totalmente claras, y que se discutieron en el capítulo anterior.

La uniformidad es mucho menor con respecto al nivel de los fletes ya que en este caso, si bien aparece en los resultados que tres factores (el número de líneas regulares que sirven una ruta, la distancia en que se efectúa el transporte y los costos portuarios) tienen importancia especial para muchos productos, ni siquiera éstos aparecen como significativos para todos los productos, y la importancia relativa de cada uno de ellos varía enormemente entre un caso y otro.

En general, no cabe concluir que el transporte marítimo que sirve el comercio exterior de América Latina presenta características uniformes en todos sus aspectos y es evidente que algunas de sus ramas tienen motivaciones distintas que otras. Es probable que ello sea razonable muchas veces, por las diferentes condiciones en que deben prestarse los servicios, aunque no es posible establecer claramente este punto.

En todo caso, el estudio permitió encontrar algunas "uniformidades" interesantes en la prestación de los servicios, especialmente en cuanto a la importancia que tiene un número relativamente reducido de factores para la determinación del nivel y la estructura de los fletes; merced a ello se pudo formular modelos explicativos notablemente más simples, y por lo tanto con mayores posibilidades de aplicación, que los esquemas generales existentes hasta ahora.

¹ Por ejemplo, una solución podría ser separar los fletes f.i.o., o sea el importe que percibe el armador por transportar la mercadería de un lugar a otro, de los gastos de carga y descarga, utilizando una tabla variable de estos últimos en la forma en que se aplica al cabotaje en Costa Sur de la Argentina y en el tráfico entre la Argentina y el Uruguay. Otra solución podría ser establecer un flete para un puerto determinado, posiblemente el más importante de la zona, y fijar rebajas o recargos para los demás puertos, calculados según la distancia y eficiencia relativa de cada puerto con respecto a la del puerto que se tomó como base.

ANEXOS

Anexo I

FLETES POR TONELADA, VALOR F.O.B. POR TONELADA Y CANTIDAD DE LOS PRODUCTOS INCLUIDOS EN EL ESTUDIO TRANSPORTADA EN LAS DISTINTAS RUTAS

Este anexo contiene las principales informaciones en que se basa el estudio e incluye los fletes de Conferencia para los productos y las rutas considerados en la investigación. Contiene, además, los datos referentes al valor de los productos y a las cantidades exportadas, que se tomaron de los anuarios de comercio exterior de los respectivos países. Completa la información el cálculo que se hizo en cada caso del porcentaje del valor f.o.b. que representa el flete.

Todas las informaciones aparecen en los cuadros I-1 al I-10 de este anexo, en los cuales se indican en cada caso las fuentes precisas de la información. Los cuadros van acompañados de notas explicativas que facilitan la comprensión de las informaciones.

Cada cuadro corresponde al comercio de exportación de un determinado país, y en todos se indican las partes correspondientes al comercio de la ALALC y al conjunto de los países latinoamericanos. Para el total de la ALALC se consideraron los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. A fin de obtener el total para América Latina, se sumaron al total anterior los datos correspondientes a Costa Rica, Cuba, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras (no incluye Belice), Nicaragua, Panamá, República Dominicana y Trinidad y Tabago.

Se consideró el comercio de exportación de diez países (Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, México, Perú, Uruguay y Venezuela) con destino a todos los países latinoamericanos, incluidos esos diez, a los Estados Unidos y el Canadá, Europa y el Japón.

Europa se dividió, por razones prácticas, en dos grupos de países, basándose en la forma en que operan las Conferencias de flete que tienen relación con ese tráfico. Estas agrupaciones corresponden al Reino Unido y Europa del Norte (o Reino Unido/Continente) y el Mediterráneo. El grupo Reino Unido y Europa del Norte incluye los siguientes países: Alemania, Bélgica, Checoslovaquia, Dinamarca, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Irlanda, Islandia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Suecia y Suiza. El grupo Mediterráneo incluye a Austria, España, Grecia, Italia, Portugal y Yugoslavia.

Para simplificar el uso de las tarifas de flete, se consideró a Amberes como puerto terminal para el primer grupo, y a Génova para el segundo. Estos puertos figuran también como terminales en las tarifas respectivas, junto a muchos otros puertos en la zona correspondiente, y por ello los fletes indicados reflejan adecuadamente el costo del transporte marítimo para cada

grupo. Los gastos adicionales de transporte fluvial o terrestre, desde los puertos de descarga hasta los centros de consumo, no se consideraron en este estudio, ni tampoco los gastos hasta los puertos de carga.

Lo anterior condiciona las siguientes "rutas" analizadas en detalle, definiendo como ruta el comercio, en un solo sentido, entre dos países:

<i>Ruta</i>	<i>Número de la ruta</i>
Argentina-Brasil	1
Argentina-Colombia (Pacífico)	2
Argentina-Chile	3
Argentina-Ecuador	4
Argentina-México (Atlántico)	5
Argentina-Perú	6
Argentina-Uruguay	7
Argentina-Venezuela	8
Argentina-Costa Rica (Atlántico)	9
Argentina-El Salvador	10
Argentina-Guatemala (Atlántico)	11
Argentina-Honduras (Atlántico)	13
Argentina-Nicaragua (Pacífico)	14
Argentina-Panamá (Atlántico)	15
Argentina-República Dominicana	16
Argentina-Trinidad y Tabago	17
Argentina-Reino Unido/Continente	18
Argentina-Mediterráneo	19
Argentina-Japón	20
Argentina-Estados Unidos y Canadá (Atlántico)	21
Brasil-Argentina	22
Brasil-Colombia (Atlántico)	23
Brasil-Chile	24
Brasil-Ecuador	25
Brasil-México (Atlántico)	26
Brasil-Perú	27
Brasil-Uruguay	28
Brasil-Venezuela	29
Brasil-Costa Rica (Atlántico)	30
Brasil-El Salvador	31
Brasil-Guatemala (Atlántico)	32
Brasil-Honduras (Atlántico)	34
Brasil-Nicaragua (Pacífico)	35
Brasil-Panamá (Atlántico)	36
Brasil-República Dominicana	37
Brasil-Trinidad y Tabago	38
Brasil-Reino Unido/Continente	39
Brasil-Mediterráneo	40
Brasil-Japón	41
Brasil-Estados Unidos y Canadá (Atlántico)	42
Colombia (Atlántico)-Argentina	43
Colombia (Atlántico)-Brasil	44
Colombia (Pacífico)-Chile	45

<i>Ruta</i>	<i>Número de la ruta</i>	<i>Ruta</i>	<i>Número de la ruta</i>
Colombia (Pacífico)-Ecuador	46	México (Pacífico)-El Salvador	115
Colombia (Pacífico)-México (Pacífico)	47	México (Pacífico)-Guatemala (Pacífico)	116
Colombia (Pacífico)-Perú	48	México (Pacífico)-Honduras (Pacífico)	118
Colombia (Atlántico)-Uruguay	49	México (Pacífico)-Nicaragua (Pacífico)	119
Colombia (Pacífico)-Venezuela	50	México (Pacífico)-Panamá (Pacífico)	120
Colombia (Pacífico)-Costa Rica (Pacífico)	51	México (Atlántico)-República Dominicana	121
Colombia (Pacífico)-El Salvador	52	México (Atlántico)-Trinidad y Tabago	122
Colombia (Pacífico)-Guatemala (Pacífico)	53	México (Pacífico)-Reino Unido y Conti-	
Colombia (Pacífico)-Honduras (Pacífico)	55	nente	123
Colombia (Pacífico)-Nicaragua (Pacífico)	56	México (Pacífico)-Mediterráneo	124
Colombia (Pacífico)-Panamá (Pacífico)	57	México (Pacífico)-Japón	125
Colombia (Atlántico)-República Dominicana	58	México-Estados Unidos y Canadá	126
Colombia (Atlántico)-Trinidad y Tabago	59	Perú-Argentina	127
Colombia (Atlántico)-Reino Unido/Conti-		Perú-Brasil	128
nente	60	Perú-Colombia (Pacífico)	129
Colombia (Atlántico)-Mediterráneo	61	Perú-Chile	130
Colombia (Pacífico)-Japón	62	Perú-Ecuador	131
Colombia (Atlántico)-Estados Unidos y Ca-		Perú-México (Pacífico)	132
nadá (Atlántico)	63	Perú-Uruguay	133
Chile-Argentina	64	Perú-Venezuela	134
Chile-Brasil	65	Perú-Costa Rica (Pacífico)	135
Chile-Colombia (Pacífico)	66	Perú-El Salvador	136
Chile-Ecuador	67	Perú-Guatemala (Pacífico)	137
Chile-México (Pacífico)	68	Perú-Honduras (Pacífico)	139
Chile-Perú	69	Perú-Nicaragua (Pacífico)	140
Chile-Uruguay	70	Perú-Panamá (Pacífico)	141
Chile-Venezuela	71	Perú-República Dominicana	142
Chile-Costa Rica (Pacífico)	72	Perú-Trinidad y Tabago	143
Chile-El Salvador	73	Perú-Reino Unido/Continente	144
Chile-Guatemala (Pacífico)	74	Perú-Mediterráneo	145
Chile-Honduras (Pacífico)	76	Perú-Japón	146
Chile-Nicaragua (Pacífico)	77	Perú-Estados Unidos y Canadá (Atlántico)	147
Chile-Panamá (Pacífico)	78	Uruguay-Argentina	148
Chile-República Dominicana	79	Uruguay-Brasil	149
Chile-Trinidad y Tabago	80	Uruguay-Colombia (Atlántico)	150
Chile-Reino Unido/Continente	81	Uruguay-Chile	151
Chile-Mediterráneo	82	Uruguay-Ecuador	152
Chile-Japón	83	Uruguay-México (Atlántico)	153
Chile-Estados Unidos y Canadá (Atlántico)	84	Uruguay-Perú	154
Ecuador-Argentina	85	Uruguay-Venezuela	155
Ecuador-Brasil	86	Uruguay-Costa Rica (Atlántico)	156
Ecuador-Colombia (Pacífico)	87	Uruguay-El Salvador	157
Ecuador-Chile	88	Uruguay-Guatemala (Atlántico)	158
Ecuador-México (Pacífico)	89	Uruguay-Honduras (Atlántico)	160
Ecuador-Perú	90	Uruguay-Nicaragua (Pacífico)	161
Ecuador-Uruguay	91	Uruguay-Panamá (Atlántico)	162
Ecuador-Venezuela	92	Uruguay-República Dominicana	163
Ecuador-Costa Rica (Pacífico)	93	Uruguay-Trinidad y Tabago	164
Ecuador-El Salvador	94	Uruguay-Reino Unido/Continente	165
Ecuador-Guatemala (Pacífico)	95	Uruguay-Mediterráneo	166
Ecuador-Honduras (Pacífico)	97	Uruguay-Japón	167
Ecuador-Nicaragua (Pacífico)	98	Uruguay-Estados Unidos y Canadá (Atlán-	
Ecuador-Panamá (Pacífico)	99	tico)	168
Ecuador-República Dominicana	100	Venezuela-Argentina	169
Ecuador-Trinidad y Tabago	101	Venezuela-Brasil	170
Ecuador-Reino Unido/Continente	102	Venezuela-Colombia (Pacífico)	171
Ecuador-Mediterráneo	103	Venezuela-Chile	172
Ecuador-Japón	104	Venezuela-Ecuador	173
Ecuador-Estados Unidos y Canadá (Atlán-		Venezuela-México (Atlántico)	174
tico)	105	Venezuela-Perú	175
México (Atlántico)-Argentina	106	Venezuela-Uruguay	176
México (Atlántico)-Brasil	107	Venezuela-Costa Rica (Atlántico)	177
México (Pacífico)-Colombia (Pacífico)	108	Venezuela-El Salvador	178
México (Pacífico)-Chile	109	Venezuela-Guatemala (Atlántico)	179
México (Pacífico)-Ecuador	110	Venezuela-Honduras (Atlántico)	181
México (Pacífico)-Perú	111	Venezuela-Nicaragua (Pacífico)	182
México (Atlántico)-Uruguay	112	Venezuela-Panamá (Atlántico)	183
México (Atlántico)-Venezuela	113	Venezuela-República Dominicana	184
México (Pacífico)-Costa Rica (Pacífico)	114	Venezuela-Trinidad y Tabago	185

<i>Ruta</i>	<i>Número de la ruta</i>
Venezuela-Reino Unido/Continente	186
Venezuela-Mediterráneo	187
Venezuela-Japón	188
Venezuela-Estados Unidos y Canadá (Atlántico)	189
Costa Rica (Atlántico)-Argentina	190
Costa Rica (Atlántico)-Brasil	191
Costa Rica (Pacífico)-Colombia (Pacífico)	192
Costa Rica (Pacífico)-Chile	193
Costa Rica (Pacífico)-Ecuador	194
Costa Rica (Pacífico)-México (Pacífico)	195
Costa Rica (Pacífico)-Perú	196
Costa Rica (Atlántico)-Uruguay	197
Costa Rica (Atlántico)-Venezuela	198
Costa Rica (Pacífico)-Reino Unido/Continente	207
Costa Rica (Pacífico)-Mediterráneo	208
Costa Rica (Pacífico)-Japón	209
Costa Rica (Pacífico)-Estados Unidos y Canadá (Pacífico)	210

Los números de rutas que faltan estaban reservados para aquellas con destino en Haití, que finalmente no se incluyeron en el estudio por no haberse encontrado movimiento en las mismas. Tampoco se consideraron, finalmente, las rutas entre Costa Rica y el resto de los países centroamericanos.

Para hacer la investigación se tomó una muestra de los 133 productos que figuran a continuación. La lista se confeccionó atendiendo al grado de complejidad del proceso de elaboración de los productos, distinguiéndose cuatro grupos: materias primas, semimanufacturas, manufacturas simples y manufacturas complejas. La diferencia radica fundamentalmente en el número de etapas de elaboración que se supone que tienen los productos que los componen.

Materias primas

1. Ajos
2. Algodón en rama
3. Alpiste
4. Amianto (asbesto) en bruto
5. Animales vacunos vivos
6. Arroz con cáscara
7. Azufre en toda forma
8. Baritina (sulfato de bario natural)
9. Bauxita
10. Caolín
11. Cebada forrajera en bolsas
12. Fibra de lino o ramio, en fardos
13. Fibra de sisal, yute, etc., en fardos
14. Fruta fresca: piña
15. Fruta fresca: bananas
16. Fruta fresca: cítricos
17. Fruta fresca: manzanas
18. Granito en bruto
19. Lana sucia
20. Maíz
21. Mineral de manganeso
22. Pescado fresco o refrigerado
23. Sal común
24. Semilla de algodón
25. Semilla de soya
26. Trigo

Semimanufacturas

27. Aceite de pescado
28. Alquitrán/asfalto
29. Arroz descascarado
30. Avena arrollada (machacada)
31. Azúcar semirrefinada
32. Brea (colofonia)
33. Cacao en almendras
34. Café en grano
35. Carne fresca vacuna
36. Cebada malteada (malta)
37. Corcho
38. Cueros vacunos salados
39. Durmientes (traviesas de madera para ferrocarriles)
40. Extracto de quebracho
41. Ferromanganeso - cromo, níquel, silicio, etc.
42. Fruta desecada
43. Grasa y sebo vacuno
44. Harina de cereales
45. Lanolina (suintina purificada)¹
46. Legumbres secas
47. Madera aserrada
48. Madera en rollizos
49. Metales en barras
50. Salitre sódico en sacos
51. Té
52. Tripas saladas o secas
53. Yerba mate canchada
54. Zinc afinado

Manufacturas simples

55. Aceites comestibles
56. Aceites y grasas lubricantes
57. Aceitunas conservadas
58. Acero inoxidable en barras
59. Acetato de celulosa en polvo o granos
60. Ácido sulfúrico, en tambores
61. Alambre de cobre
62. Alambre de hierro o acero
63. Alcohol (aguardiente)
64. Alcohol industrial (etanol, metanol, butanol, etc.)
65. Alimentos preparados de cereales
66. Azúcar refinada
67. Cables de aluminio¹
68. Café soluble
69. Caseína, en bolsas o cajones
70. Caucho sintético (polibutadieno, etc.)
71. Celulosa (pasta mecánica o química de madera)
72. Cemento Portland
73. Cigarros y cigarrillos
74. Clavos y tornillos
75. Cobre electrolítico
76. Conservas de carne
77. Conservas de frutas o legumbres
78. Conservas de pescado y mariscos
79. Chapas de hierro o acero
80. Chapas de madera prensada
81. Extractos y jugos de carne
82. Fertilizantes/Urea
83. Harina de carne
84. Harina de pescado
85. Hilados de algodón, lana y lino
86. Jugo de frutas
87. Ladrillos refractarios

¹ Este producto no se utilizó finalmente en el estudio.

88. Lana peinada en tops
89. Leche condensada
90. Leche en polvo
91. Madera terciada (compensada) y laminada
92. Manteca de cacao
93. Margarina
94. Negro de humo, en bolsas
95. Papel para diarios
96. Pescado seco
97. Polietileno, resinas sólidas o líquidas en tambores/bolsas
98. Quesos, en cajones
99. Rieles
100. Sacos de yute, henequén, etc., para envasar
101. Sosa cáustica (hidróxido de sodio)
102. Sopas, potajes o caldos preparados
103. Tejidos de algodón, lana y lino en cajones/fardos
104. Tubos de cobre
105. Tubos de hierro o acero
106. Vidrios planos
107. Vino embotellado

Manufacturas complejas

108. Alfombras
109. Ampolletas (lámparas)
110. Aparatos eléctricos para telefonía y telegrafía
111. Artículos de cuero

112. Artefactos sanitarios de cerámica
113. Automóviles para pasajeros
114. Partes, piezas sueltas y accesorios para automóviles
115. Caféina
116. Calzado de cuero
117. Camiones²
118. Caucho elaborado
119. Confecciones en general
120. Elevadores (ascensores)
121. Fibras textiles sintéticas o artificiales
122. Libros y revistas
123. Maquinaria agrícola
124. Máquinas de calcular, sumar y de contabilidad
125. Máquinas de coser y escribir
126. Máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico
127. Mentol (cristalizado) en cajas
128. Muebles de madera y/o acero
129. Pilas eléctricas secas
130. Recipientes de hierro o acero para gases comprimidos/licuados
131. Ruedas y llantas para ferrocarriles
132. Tractores
133. Transformadores eléctricos.

² Este producto no se utilizó finalmente en el estudio.

Los símbolos y abreviaturas empleados en los cuadros tienen la siguiente interpretación:

* Se aplicó el flete para *Carga no especificada* (n.o.s.), por no mencionar la tarifa de fletes el respectivo producto.

ad. val. (*ad valorem*). A veces las tarifas establecen como flete un porcentaje que debe calcularse sobre el valor f.o.b. de la mercadería.

cacho Racimo de bananas.

caj. Cajón.

conv. Convencional. Las Conferencias de flete indican así los casos en que el armador queda libre para negociar el flete que le convenga (a menudo para poder competir con buques *outsiders* o *tramps*). También puede significar que el armador debe solicitar al Secretario de la Conferencia el flete que debe aplicar.

c/u Cada unidad.

esq. Esqueleto, jaba o engradado.

f.i. *Free in*. El flete no incluye los gastos de carga, pero sí la estiba a bordo y los gastos de descarga.

f.i.o. *Free in and out*. El flete no incluye los gastos de carga y descarga.

f.i.o.s. *Free in and out and stowed*. El flete no incluye los gastos de carga y descarga, ni de la estiba.

f.i.s. *Free in and stowed*. El flete no incluye los gastos de carga y estiba, pero sí los gastos de la descarga.

f.o.b. *Free on board*. El flete incluye los gastos de cargar la mercadería desde el costado del buque, y entregarla al costado en el puerto de destino.

lb Libras, de 0.4536 kilogramos.

LT *Long ton* (tonelada larga) de 2 240 libras o 1 016 kilogramos.

M Medida —metro cúbico o 40 pies cúbicos— de acuerdo con lo indicado en cada tarifa de fletes.

n.o.s. *Not elsewhere specified*. Véase *.

P Peso —tonelada métrica, tonelada corta o larga, o 100 libras— de acuerdo con lo indicado en cada tarifa de fletes.

P/M Peso o medida, según cuál dé mayor flete para el armador.

open (rate) Flete abierto —véase Convencional.

ST *Short ton* (tonelada corta) de 2 000 libras o 907.2 kilogramos.

std.	<i>Standard</i> —medida utilizada en el negocio maderero. Son 165 p ³ o 4.673 m ³ de madera. En la exportación de pino Brasil representa alrededor de 2.804 toneladas métricas. (1 m ³ pesa alrededor de 600 kilogramos.)		pletos en el mercado internacional, a veces en competencia con los buques de servicio regular.
		U	Unidad.
tonelada de flete	1 000 kilogramos o metro cúbico, según lo establecido en la tarifa de fletes.	500 p ³	Sobreentendido de 1 pulgada de espesor, equivalente a 1.18 m ³ de madera.
tramps	Buques <i>vagabundos</i> . No tienen itinerario fijo y suelen buscar cargamentos com-	1 000 p ³	Equivalente a 83.5 p ³ o 2.36 m ³ de madera. De pino Brasil representan alrededor de 1 416 kilogramos.

**ARGENTINA: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B.,
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL**
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	Total ALALC			Total AMÉRICA	
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Toneladas	Valor f.o.b. Total
			Total	Por ton.		
Materia prima						
1 - Ajos	07.04.0.01	6 655	1 565 245	235.21	6 910	1 621 989
3 - Alpieste	10.07.0.02	15 028	1 149 074	76.46	15 130	1 158 260
4 - Amianto (asbesto) en bruto	25.24.	...	113	194.83	...	113
5 - Animales vacunos vivos	01.02.1.92	54 699	21 839 666	399.27	54 699	21 839 666
6 - Arroz con cáscara	10.06.0.01					
7 - Azufre en toda forma	25.03.0.01	20	3 000	150.00	20	3 000
8 - Baritina	25.11.0.01	60	1 721	28.77	60	1 721
10 - Caolín	25.07.0.02	10	813	80.77	10	813
11 - Cebada	10.03.0.01	19 846	1 492 892	75.22	19 846	1 492 892
16 - Fruta fresca: naranjas	08.02.0.01	75	14 085	188.93	75	14 085
17 - Fruta fresca: manzanas	08.06.0.01	64 880	7 465 169	115.06	64 979	7 477 336
18 - Granito	25.16.1.01					
19 - Lana sucia	53.01.1.	1 193	1 006 230	843.45	1 193	1 006 230
20 - Maíz	10.05.0.02	7 049	434 200	61.60	7 807	478 996
22 - Pescado fresco, refrigerado o congelado	03.01.2.01	...	94	443.40	15	4 505
23 - Sal común	25.01.0.01	89 439	1 080 854	12.08	89 439	1 080 854
26 - Trigo ^a	10.01.0.01	1 899 646	110 713 941	58.28	1 903 345	110 929 819
Semimanufacturas						
27 - Aceite de pescado	15.04.2.	3	488	165.99	3	488
28 - Asfalto	27.15.0.01	1 372	65 146	47.47	1 372	65 146
29 - Arroz descascarado	10.06.0.02	1 068	109 646	102.65	1 068	109 646
30 - Avena arrollada	11.02.2.02	31	4 040	128.50	31	4 040
35 - Carne fresca vacuna	02.01.1.01	14 053	9 221 771	656.21	14 053	9 221 771
36 - Cebada malteada (malta)	11.07.0.01	11 314	1 568 156	138.61	11 314	1 568 156
38 - Cueros vacunos salados	41.01.1.01	12 365	3 520 737	284.73	12 365	3 520 737
39 - Durmientes de quebracho	44.07.0.01	692	24 998	36.14	692	24 998
40 - Extracto de quebracho	32.01.0.02	15 985	2 809 061	175.73	17 186	3 017 720
42 - Fruta desecada	08.12.	4 292	1 636 324	381.26	4 293	1 636 771
43 - Grasa y sebo vacuno	15.02.1.01	18 887	3 709 597	196.41	18 971	3 726 883
44 - Harina de trigo	11.01.0.01	11 010	953 538	86.61	11 010	953 538
46 - Legumbres secas	07.05.1.	7 348	994 916	135.40	12 182	1 772 023
51 - Té	09.02.	4 536	3 714 284	818.89	4 536	3 714 284
52 - Tripas saladas	05.04.2.02	86	258 985	3 009.88	86	258 985
53 - Yerba mate	09.03.0.	558	129 308	231.85	558	129 308
Manufacturas simples						
55 - Aceites comestibles	15.07.	22 440	8 638 865	384.97	29 440	10 511 565
56 - Aceites y grasas lubricantes	27.10.4.	119	43 005	361.69	119	43 005
57 - Aceitunas conservadas	20.02.1.01	8 327	2 488 894	298.90	8 327	2 488 894
60 - Ácido sulfúrico	28.08.0.01	94	10 825	115.66	94	10 825
62 - Alambre de hierro o acero	73.14.	3 656	701 172	191.78	3 656	701 172
63 - Alcohol puro	29.04.	1 600	82 515	51.57	1 600	82 515
65 - Alimentos preparados de cereales	19.02.0.02	11	11 019	981.74	11	11 019
66 - Azúcar de caña refinada	17.01.2.					
69 - Caseína láctica	35.01.1.01	1 133	821 631	725.18	1 133	821 631
72 - Cemento Portland	25.23.0.03	1 313	52 523	40.00	1 313	52 523
73 - Cigarros y cigarrillos	24.02.1.01					
74 - Clavos y tornillos	73.31.	29	14 994	514.60	29	14 994
76 - Conservas de carne	16.02.1.	50	42 847	856.94	204	189 894
77 - Conservas de frutas y legumbres	20.06.	3 244	1 005 634	310.02	3 638	1 135 496
81 - Extractos de carne	16.03.1.	2	25 880	15 099.18	2	31 757
83 - Harina de carne y hueso	05.08.0.02	15	1 747	116.47	15	1 747
84 - Harina de pescado	23.01.1.02					

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de la Argentina.

LA CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

LATINA en dólares Por ton.	BRASIL			Santos			
	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
		Total	Por ton.	1 000 kg/m ³	1 000 kg		
234.72	6 653	1 564 852	235.21	P 22.00	22.00	25.08	10.7
76.55	13 653	1 028 861	75.36	P 20.00	20.00	22.80	30.3
194.83							
399.27							
150.00							
28.77							
80.77							
75.22	19 836	1 492 338	75.23	P 16.00	16.00	18.24	24.2
188.93							
115.07	57 011	6 482 804	113.71	P 47.00	47.00	54.00	47.5
843.45	17	17 150	1 008.82	P 27.50	27.50	31.35	3.1
61.35	50	3 375	67.50	P 15.00	15.00	17.10	25.3
293.26							
12.08	9	378	42.00	P/M 25.00*	25.00	28.50	67.9
58.27	1 320 919	78 399 814	59.35	P 9.70	9.70	11.06	18.6
165.99							
47.47							
102.65							
128.50							
656.21							
138.61	9 890	1 369 099	138.43	P 18.50	18.50	21.09	15.2
284.73							
36.14							
175.59	819	151 461	184.93	P 19.00	19.00	21.66	11.7
381.25	3 719	1 425 445	383.31	P 25.00	25.00	28.50	7.4
196.45	330	66 517	201.26	P 15.50	15.50	17.67	8.8
86.61	218	12 286	56.36	P 16.50	16.50	18.81	33.4
145.46	3 542	458 789	129.51	P 21.00	21.00	23.94	18.5
818.89							
3 009.88	85	254 528	2 995.96	P 20.00	20.00	22.80	0.8
231.85							
357.05	4 587	3 599 010	784.63	P 26.00	26.00	29.64	3.8
361.69	3	922	312.86	P 20.00	20.00	22.80	7.3
298.90	8 287	2 468 762	297.90	P 24.00	24.00	27.36	9.2
115.66							
191.78							
51.57							
981.74							
725.18	13	10 364	797.23	P 20.00	20.00	22.80	2.9
40.00							
514.60							
930.85							
312.15	71	32 528	458.90	P 22.00	22.00	25.08	5.5
14 986.79							
116.47							

(Continúa)

ARGENTINA: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B.,
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	Total ALALC			Total AMÉRICA	
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Toneladas	Valor f.o.b.
			Total	Por ton.		Total
Manufacturas simples (continuación)						
85 - Hilado de algodón, lana y lino	53.06.	22	81 189	3 621.44	22	81 189
86 - Jugo de frutas	20.07.1.	35	11 689	337.87	35	11 689
87 - Ladrillos refractarios	69.02.	17	6 876	394.51	17	6 876
88 - Lana peinada	53.05.1.01	1 290	3 051 261	2 365.32	1 290	3 051 261
89 - Leche condensada	04.02.1.01	58	33 695	581.20	58	33 695
90 - Leche en polvo	04.02.1.11	97	109 261	1 126.58	97	109 261
91 - Madera terciada	44.15.	...	16	800.00	...	16
93 - Margarina	15.13.0.01					
96 - Pescado seco	03.02.0.02					
98 - Quesos	04.04.	460	424 578	923.48	509	473 231
101 - Sosa cáustica	28.05.1.05	30	13 440	449.20	30	13 440
103 - Tejidos de algodón, lana y lino	55.09.	20	56 818	2 860.35	20	56 818
104 - Tubos de cobre	74.07.	3	13 185	4 578.13	3	13 185
105 - Tubos de hierro o acero	73.21.0.01	15 558	3 627 762	233.18	15 558	3 627 762
106 - Vidrios planos	70.07.	229	43 136	188.52	229	43 136
107 - Vino embotellado	22.05.1.	578	118 230	204.44	581	119 566
Manufacturas complejas						
108 - Alfombras de lana	58.01.0.01	...	1 205	3 730.65	...	1 205
109 - Ampolletas (lámparas incandescentes)	85.20.1.	...	1 294	3 343.67	...	1 294
110 - Aparatos para telefonía y telegrafía	85.13.1.01	84	715 312	8 490.65	84	715 312
111 - Artículos de cuero	42.01.0.01	43	5 029	116.63	43	7 440
112 - Artefactos sanitarios de loza	69.10.0.01	6	5 016	899.41	6	5 016
113 - Automóviles para pasajeros	87.02.1.	34	48 238	1 406.36	96	153 153
114 - Partes, piezas y accesorios	87.06.	203	730 054	3 594.04	203	730 583
116 - Calzado de cuero	64.02.0.01	31	117 585	3 830.13	31	117 585
119 - Confecciones en general	61.	22	62 041	2 875.60	22	62 285
123 - Maquinaria agrícola	84.25.4.	195	316 842	1 621.50	195	316 842
124 - Máquinas de calcular, contabilidad y estadística	84.52.	400	3 421 532	8 560.25	418	3 541 789
125 - Máquinas de coser y escribir	84.41/51.	48	93 021	1 929.90	48	93 021
126 - Máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico	84.40/15.	311	501 202	1 611.58	339	543 106
127 - Mentol natural	29.05.1.06	...	1 195	11 950.00	...	1 195
128 - Muebles de madera	94.03.1.02	17	13 503	796.73	17	13 503
129 - Pilas eléctricas secas	85.03.	...	1 000	1 754.39	...	1 000
130 - Recipientes de hierro o acero para gases, vacíos	73.24.	11	1 733	158.99	11	1 733
131 - Ruedas de hierro o acero	86.09.0.05	14	8 579	597.42	14	8 579
132 - Tractores	87.01.1.01	20	15 684	765.07	20	15 684
133 - Transformadores eléctricos	85.01.4.	26	42 992	1 640.92	26	42 992
		COLOMBIA			Buenaventura	
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dól. por 1 000 kg	Con recargo oficial
			Total	Por ton.		
Materia prima						
3 - Alpiste	10.07.0.02					
5 - Animales vacunos vivos	01.02.1.92					
10 - Caolín	25.07.0.02					
16 - Fruta fresca: naranjas	08.02.0.01					

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de la Argentina.

I-1 (Continuación)

LA CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

LATINA		BRASIL		Santos						
en dólares		Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje			
Por ton.	Toneladas	Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg					
3 621.44										
337.87	6	2 552	451.04	P 22.00	22.00	25.08	5.6			
394.51	...	1 573	14 300.00 ^b	P 30.50	30.50	34.77	0.2			
2 365.32										
581.20	...	131	524.00	P 22.00	22.00	25.08	4.8			
1 126.58	1	767	767.00	P/M 25.00*	60.00	68.00	8.9			
800.00										
929.90	...	663	979.32	P 17.50	17.50	19.95	2.0			
449.20										
2 860.35										
4 578.13										
233.18	146	40 874	279.27	P/M 20.00	30.00	34.00	12.2			
188.52	3	942	269.14	M 27.50	35.00	40.00	14.9			
205.79	12	5 221	442.46	P/M 19.00	40.00	46.00	10.4			
3 730.65										
3 343.67										
8 490.65	6	70 185	11 532.21	P/M 25.00*	100.00	114.00	1.0			
171.86										
899.41										
600.33										
3 595.69										
3 830.13										
2 885.97										
1 621.50	14	31 104	2 145.10	P/M 20.50	40.00	46.00	2.1			
8 471.15	204	2 006 380	9 870.75	P/M 20.50	50.00	57.00	0.6			
1 929.90										
1 603.03										
11 950.00										
796.73										
1 754.39										
158.99										
597.42										
765.07										
1 640.92										
Barranquilla				CHILE		Valparaiso				
Por- cen- taje	Flete en dól. por 1 000 kg	Con recargo oficial	Por- cen- taje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
					Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
				16	1 546	96.62	P 24.20	24.20	25.89	26.8
				46 093	18 685 380	405.33	Convencional			
				10	801	80.10	P 15.95	15.95	17.07	21.3
				75	14 085	188.93	P 29.70	29.70	31.78	16.8

(Continúa)

ARGENTINA: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B.,
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	COLOMBIA			Buenaventura	
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dól. por 1 000 kg	Con recargo oficial
			Total	Por ton.		
19 - Lana sucia	53.01.1.	1 168	984 269	842.70	P 56.00	58.24
26 - Trigo	10.01.0.01	30 000	1 613 273	53.78	P 28.50	29.64
<i>Semimanufacturas</i>						
27 - Aceite de pescado	15.04.2.	3	488	165.99	P 53.50	55.64
29 - Arroz descascarado	10.06.0.02					
35 - Carne fresca vacuna	02.01.1.01					
38 - Cueros vacunos salados	41.01.1.01					
40 - Extracto de quebracho	32.01.0.02	1 606	252 852	157.44	P 45.00	46.80
42 - Fruta desecada	08.12.	55	23 327	420.69	P 60.00	62.40
43 - Grasa y sebo vacuno	15.02.1.01	12 020	2 299 780	191.33	P 40.50	42.12
44 - Harina de trigo	11.01.0.01					
46 - Legumbres secas	07.05.1.					
51 - Té	09.02.					
53 - Yerba mate	09.03.0.					
<i>Manufacturas simples</i>						
55 - Aceites comestibles	15.07	2	1 377	688.50	P 52.00	54.08
69 - Caseína láctica	35.01.1.01					
		COLOMBIA			Buenaventura	
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dóls.		Flete en dólares por	
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg
76 - Conservas de carne	16.02.1.	3	2 340	780.00	P 39.00	39.00
77 - Conservas de frutas y legumbres	20.06.	30	10 137	337.90	P 39.00	39.00
87 - Ladrillos refractarios	69.02.					
88 - Lana peinada	53.05.1.01					
105 - Tubos de hierro o acero	73.21.0.01	1 165	231 856	198.97	P 34.00	34.00
106 - Vidrios planos	70.07.					
107 - Vino embotellado	22.05.1.	23	10 947	467.82	P 47.00	47.00
<i>Manufacturas complejas</i>						
110 - Aparatos para telefonía y telegrafía	85.13.1.01					
112 - Artefactos sanitarios de loza	69.10.0.01					
113 - Automóviles para pasajeros	87.02.1.					
114 - Partes, piezas y accesorios	87.06.	...	1 419	5 067.86	P/M 27.00	55.00
123 - Maquinaria agrícola	84.25.4.					
124 - Máquinas de calcular, contabilidad y estadística	84.52.	7	52 352	7 271.11	P/M 44.00	110.00
125 - Máquinas de coser y escribir	84.41/51.					
126 - Máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico	84.40/15.	...	243	1 215.00	P/M 44.00	265.00
127 - Mentol natural	29.05.1.06					
129 - Pilas eléctricas secas	85.03.					
130 - Recipientes de hierro o acero para gases, vacíos	73.24.					
131 - Ruedas de hierro o acero	86.09.0.05					
133 - Transformadores eléctricos	85.01.4.					

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de la Argentina.

J-1 (Continuación)

**LA CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS***

1965

Barranquilla				CHILE			Valparaíso			
Por- cen- taje	Flete en dól. por 1 000 kg	Con recargo oficial	Por- cen- taje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
					Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
6.9	P 53.50	55.64	6.6							
55.1	P 26.00	27.04	50.3	96 291	5 245 578	54.48	Convencional			
33.5	P 51.00	53.04	32.0							
				875	79 276	90.62	P 18.70	18.70	20.01	22.1
				10 740	7 108 082	661.83	P 66.00 fis	66.00	70.62	10.7
				10 167	2 931 255	288.31	P 36.00	36.00	38.52	13.4
29.7	P 43.00	44.72	28.4	3 683	656 312	178.20	P 25.00	25.00	26.75	15.0
14.8	P 57.00	59.28	14.1	3	1 121	373.67	P 24.20	24.20	25.89	6.9
22.0	P 38.00	39.52	20.7	1 630	393 110	241.12	P 24.20	24.20	25.89	10.7
				64	5 900	92.19	P 17.60	17.60	18.83	20.4
				1 392	204 959	147.24	P 23.10	23.10	24.72	16.8
				4 449	3 657 234	822.04	P 41.80	41.80	44.73	5.4
				246	56 894	230.92	P 50.00	50.00	53.50	23.2
7.9	P 49.00	50.96	7.4	3	1 116	437.48	P 24.20	24.20	25.89	5.9
				54	42 975	795.83	P 26.40	26.40	28.25	3.5

Por- cen- taje	Barranquilla				Por- cen- taje	CHILE			Valparaíso			
	Flete en dólares por		Con recargo oficial	To- nela- das		Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	
	1 000 kg/m³	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg			
5.2 12.0	P 37.00 P 37.00	37.00 37.00	38.48 38.48	4.9 11.4	1 1 1 286	979 1 395 3 036 302	979.00 1 181.20 2 361.04	P 27.50 P 19.80 P 71.50	27.50 19.80 71.50	29.42 21.19 76.50	3.0 1.8 3.2	
17.8	P 34.00	34.00	35.36	17.8	822 ...	296 882 115	361.21 821.43	P 20.90 P/M 25.30	20.90 30.00	22.36 32.00	6.2 3.9	
10.4	P 45.00	45.00	46.80	10.0								
					71 2 ...	565 682 1 711 471	7 951.67 760.44 523.33	P/M 27.50* P/M 19.80 M 25.30	110.00 60.00	118.00 64.00	1.5 8.4	
1.1	P/M 26.00	50.00	52.00	1.0	196 122	711 513 199 855	3 636.50 1 631.47	P/M 20.35 ^d M 15.95	80.00 30.00	86.00 32.00	2.4 2.0	
1.6	P/M 42.00	105.00	109.00	1.5	42 17	402 130 30 352	9 484.20 1 764.65	P/M 26.40 P/M 25.30	65.00 65.00	70.00 70.00	0.7 4.0	
22.7	P/M 42.00	250.00	260.00	21.4	...	1 195	11 950.00	P/M 22.00 ^e	400.00	428.00	3.6	
					...	677	1 880.56	P/M 27.50*	35.00	37.00	2.0	
					2 10 ...	800 5 538 2 334	333.33 556.58 4 668.00	P 19.25 P 18.15 P/M 27.50*	19.25 18.15 40.00	20.60 19.42 43.00	6.2 3.5 0.9	

(Continúa)

Cuadro

**ARGENTINA: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B.,
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL**

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	ECUADOR			Guayaquil	
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por 1 000 kg	Con recargo oficial
			Total	Por ton.		
Materia prima						
1 - Ajos	07.04.0.01					
3 - Alpiste	10.07.0.02	5	588	117.60	P 31.56	32.82
4 - Amianto (asbesto) en bruto	25.24.					
7 - Azufre en toda forma	25.03.0.01					
8 - Baritina	25.11.0.01					
10 - Caolín	25.07.0.02					
16 - Fruta fresca: manzanas	08.06.0.01					
22 - Pescado fresco, refrigerado o congelado	03.01.2.01					
23 - Sal común	25.01.0.01					
26 - Trigo	10.01.0.01					
Semimanufacturas						
28 - Asfalto	27.15.0.01					
29 - Arroz descascarado	10.06.0.02					
30 - Avena arrollada	11.02.2.02					
36 - Cebada malteada (malta)	11.07.0.01					
40 - Extracto de quebracho	32.01.0.02	44	8 424	191.45	P 30.56	31.78
42 - Fruta desecada	08.12.	9	4 064	439.35	P 47.56	49.46
43 - Grasa y sebo vacuno	15.02.1.01	1 091	218 732	200.40	P 34.56	35.94
44 - Harina de trigo	11.01.0.01					
46 - Legumbres secas	07.05.1.					
52 - Tripas saladas	05.04.2.02					
53 - Yerba mate	09.03.0.	1	288	240.00	P 45.56	47.38
Manufacturas simples						
55 - Aceites comestibles	15.07.					
56 - Aceites y grasas lubricantes	27.10.4.					
57 - Aceitunas conservadas	20.02.1.01					
60 - Ácido sulfúrico	28.08.0.01					
62 - Alambre de hierro o acero	73.14.					
65 - Alimentos preparados de cereales	19.02.0.02					
69 - Caseína láctica	35.01.1.01					
72 - Cemento Portland	25.23.0.03					
74 - Clavos y tornillos	73.31.					
		ECUADOR			Guayaquil	
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por	
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg
76 - Conservas de carne	16.02.1.	1	483	483.00	P 31.56	32.82
77 - Conservas de frutas y legumbres	20.06.					
85 - Hilados de algodón, lana y lino	53.06.					
86 - Jugo de frutas	20.07.1.					
87 - Ladrillos refractarios	69.02.					
89 - Leche condensada	04.02.1.01					
90 - Leche en polvo	04.02.1.11					
98 - Quesos	04.04.					
101 - Sosa cáustica	28.05.1.05					
103 - Tejidos de algodón, lana y lino	55.09.					
104 - Tubos de cobre	74.07.					

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de la Argentina.

I-1 (Continuación)

LA CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETÉS, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

Por- cen- taje	MÉXICO			Veracruz			PARAGUAY			
	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por 1 000 kg	Con recargo oficial	Por- cen- taje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		
		Total	Por ton.					Total	Por ton.	
27.9	568	56 683	99.79	P 30.00	31.20	31.3	...	279	300.00	
							8	1 141	142.62	
							...	113	194.83	
							20	3 000	150.00	
							29	896	30.37	
							...	12	184.62	
							1 012	120 321	118.89	
							...	94	443.40	
							28 549	398 462	13.96	
							49 747	2 668 515	53.64	
							1 372	65 146	47.47	
							1	247	176.43	
							26	1 619	63.48	
							1 423	199 057	139.84	
16.6	3 095	566 047	182.89	P 32.50	33.80	18.5	8	2 102	276.72	
11.3	97	39 035	402.42	P 50.00	52.00	12.9	25	5 842	231.14	
17.9							2 545	164 408	64.60	
							10	1 543	148.29	
							...	598	2 600.00	
19.7	2	776	473.17	P 44.00	45.76	9.7	5	1 204	251.57	
	118	83 961	711.53	P 44.00	45.76	6.4	314	106 771	340.19	
							5	2 077	420.36	
							4	1 559	357.82	
							33	3 854	115.74	
							3 613	694 986	192.36	
							11	10 352	976.79	
	751	534 339	711.50	P 35.50	36.92	5.2	2	1 435	717.50	
							284	15 209	53.53	
							27	11 755	442.33	
Por- cen- taje	MÉXICO			Veracruz			PARAGUAY			
	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares	
		Total	Por ton.	1 000 kg/m ³	1 000 kg				Total	Por ton.
6.8	32	26 647	832.72	P 32.50	32.50	33.80	4.1	55	23 410	424.45
								2	8 039	4 165.28
								...	152	904.76
								13	3 637	276.83
								24	13 009	543.49
								29	34 552	1 180.46
	52	50 153	964.09	P 59.50 ^t	59.50	61.88	6.4	21	17 441	850.37
								30	13 440	449.20
								2	4 571	2 819.86
								...	1 222	4 700.00

(Continúa)

Cuadro

ARGENTINA: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B.,
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	ECUADOR			Guayaquil			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Con recargo oficial	
			Total	Por ton.	1 000 kg/m²	1 000 kg		
Manufacturas simples (continuación)								
105 - Tubos de hierro o acero	73.21.0.01							
106 - Vidrios planos	70.07.							
107 - Vino embotellado	22.05.1.	1	655	503.85	P 32.56	32.56	33.86	
Manufacturas complejas								
108 - Alfombras de lana	58.01.0.01							
109 - Ampolletas (lámparas incandescentes)	85.20.1.							
110 - Aparatos para telefonía y telegrafía	85.13.1.01	...	497	7 100.00	P/M 31.56	125.00	130.00	
111 - Artículos de cuero	42.01.0.01							
112 - Artefactos sanitarios de loza	69.10.0.01							
113 - Automóviles para pasajeros	87.02.1.	1	2 258	1 505.33	M 26.56			
114 - Partes, piezas y accesorios	87.06.							
116 - Calzado de cuero	64.02.0.01							
119 - Confecciones en general	61.							
123 - Maquinaria agrícola	84.25.4.							
124 - Máquinas de calcular, contabilidad y estadística	84.52.	5	29 763	6 332.55	P/M 41.56	105.00	109.00	
125 - Máquinas de coser y escribir	84.41/51							
126 - Máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico	84.40/15	25	36 255	1 433.00	P/M 32.06	190.00	198.00	
128 - Muebles de madera	94.03.1.02							
130 - Recipientes de hierro o acero para gases, vacíos	73.24.							
131 - Ruedas de hierro o acero	86.09.0.05							
132 - Tractores	87.01.1.01							
133 - Transformadores eléctricos	85.01.4.							
		PERÚ			Callao			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Po- cer- taj
			Total	Por ton.	1 000 kg/m²	1 000 kg		
Materia prima								
3 - Alpiste	10.07.0.02	247	20 038	81.13	P 26.25	26.25	27.30	33
5 - Animales vacunos vivos	01.02.1.92	8 606	3 154 286	366.52	Convencional			
17 - Fruta fresca: manzanas	08.06.0.01	583	65 125	111.71	P 63.00	63.00	65.52	58
20 - Maíz	10.05.0.02	1 999	117 390	58.72	P 21.00	21.00	21.84	37
23 - Sal común	25.01.0.01	5	110	22.00	P 18.38	18.38	19.12	86
26 - Trigo	10.01.0.01	368 486	20 907 821	56.74	Convencional			
Semimanufacturas								
35 - Carne fresca vacuna	02.01.1.01	3 312	2 112 487	637.83	P 63.00 fíos	63.00	65.52	10
38 - Cueros vacunos salados	41.01.1.01	2 196	588 812	268.13	P 29.93 ^a	29.93	31.02	11
39 - Durmientes de quebracho	44.07.0.01							
40 - Extracto de quebracho	32.01.0.02	2 676	461 878	172.60	P 21.00 ^d	21.00	21.84	12
42 - Fruta desecada	08.12.	376	130 876	348.07	P 30.45	30.45	31.67	9
43 - Grasa y sebo vacuno	15.02.1.01	200	60 145	201.00	P 27.30	27.30	28.39	14
46 - Legumbres secas	07.05.1.	1 328	180 856	136.17	P 25.20	25.20	26.21	19
51 - Té	09.02.							
52 - Tripas saladas	05.04.2.02	...	297	1 108.21	P 45.15	45.15	46.96	4
53 - Yerba mate	09.03.0.	3	1 177	354.52	P 34.65	34.65	36.04	10

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de la Argentina

I-1 (Continuación)

LA CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

MÉXICO		Veracruz				PARAGUAY				
Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares	
		Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg				Total	Por ton.
								166	31 708	191.53
								161	32 154	199.14
6.7	4	2 071	470.68	P/M 35.50	70.00	73.00	15.5	11	2 767	258.60
								...	1 087	3 952.73
								...	60	4 000.00
1.8								3	47 045	14 466.48
								...	1 424	35 600.00
								...	785	1 360.49
								16	26 868	1 668.82
								2	4 933	2 276.42
								...	643	3 215.00
								2	7 227	4 805.19
								2	3 823	1 662.17
1.7	109	701 216	6 445.00	P/M 59.50*	150.00	156.00	2.4	...	5 627	11 254.00
								...	1 191	11 910.00
13.8								164	270 565	1 651.80
								7	6 433	892.36
								8	669	80.60
								...	660	814.81
								16	14 574	910.87
	18	25 155	1 374.59	P/M 59.50*	90.00	94.00	6.8	...	1 403	1 753.75

URUGUAY			Montevideo				VENEZUELA			La Guaira			
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
							531	40 217	75.74	P 30.00	30.00	31.20	41.2
							4 602	603 383	131.77	caj. 2.10	95.00	99.00	75.5
4 999	313 404	62.69	P 11.60	11.60	12.06	19.2							
60 867	681 177	11.19	P 12.00*	12.00	12.48	111.5							
							15 296	821 643	53.72	Convencional			
692	24 998	36.14	P 14.50	14.50	15.08	41.7							
1 571	276 343	175.90	P 13.50	13.50	14.04	8.0	1 733	309 022	178.32	P 31.50	31.50	32.76	18.4
							4	1 717	404.00	P 50.00	50.00	52.00	12.9
5	1 306	261.20	P/M 12.00*	30.00	31.00	11.9	1 482	273 723	184.75	P 32.50	32.50	33.80	18.3
926	129 642	140.05	P 12.50	12.50	13.00	9.3	112	12 355	110.38	P 33.50	33.50	34.84	31.6
84	51 037	609.59	P 36.50	36.50	37.96	6.2							
...	3 562	6 037.29	P/M 12.00*	30.00	31.00	0.5							
120	23 834	198.62	P 17.70	17.70	18.41	9.3	3	1 279	399.69	P 44.00	44.00	45.76	11.4

(Continúa)

ARGENTINA: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B.
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL

Exportación

Mercadería	Nomenclatura NABALALC	PERÚ		Callao					
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Porcentaje	
			Total	Por ton.	1000 kg/m³	1000 kg			
Manufacturas simples									
55 - Aceites comestibles	15.07.	13 577	3 521 354	259.36	P 28.35	28.35	29.48	11.4	
56 - Aceites y grasas lubricantes	27.10.4.	...	585	890.41	P 27.30	27.30	28.39	3.2	
57 - Aceitunas conservadas	20.02.1.01								
62 - Alambre de hierro o acero	73.14.	...	73	730.00	P 26.25	26.25	27.30	3.7	
63 - Alcohol puro	29.04.								
65 - Alimentos preparados de cereales	19.02.0.02								
69 - Caseína láctica	35.01.1.01	35	26 195	748.43	P 29.40	29.40	30.58	3.4	
76 - Conservas de carne	16.02.1.	9	8 634	959.33	P 31.50	31.50	32.76	3.4	
77 - Conservas de frutas y legumbres	20.06.	690	153 093	221.93	P 31.50	31.50	32.76	14.8	
81 - Extractos de carne	16.03.1.	1	21 972	15 616.20	P 31.50	31.50	32.76	0.2	
85 - Jugo de frutas	20.07.1.								
90 - Leche en polvo	04.02.1.11								
98 - Quesos	04.04.	380	350 154	922.49	P 32.03	32.03	33.31	3.6	
103 - Tejidos de algodón, lana y lino	55.09.								
104 - Tubos de cobre	74.07.								
105 - Tubos de hierro o acero	73.21.0.01	1 305	263 031	201.49	P 22.05	22.05	22.93	11.4	
106 - Vidrios planos	70.07.	...	117	785.23	P/M 29.40	35.00	36.00	4.6	
107 - Vino embotellado	22.05.1.								
Manufacturas complejas									
110 - Aparatos para telefonía y telegrafía	85.13.1.01								
113 - Automóviles para pasajeros	87.02.1.								
114 - Partes, piezas y accesorios	87.06.								
123 - Maquinaria agrícola	84.25.4.	1	2 177	1 979.09	M 18.38	35.00	36.00	1.8	
124 - Máquinas de calcular, contabilidad y estadística	84.52.	16	103 128	6 326.87	P/M 36.75	90.00	94.00	1.5	
125 - Máquinas de coser y escribir	84.41/51.								
126 - Máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico	84.40/15.	40	56 567	1 407.14	P/M 28.35	170.00	177.00	12.5	
131 - Ruedas de hierro o acero	86.09.0.05								
133 - Transformadores eléctricos	85.01.4.								
GUATEMALA									
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Porcentaje	
			Total	Por ton.	1000 kg/m³	1000 kg			
Materia prima									
17 - Fruta fresca: manzanas	08.06.0.01								
Semimanufacturas									
40 - Extracto de quebracho	32.01.0.02	88	14 304	162.55	P 51.50	51.50	53.56	32.9	
46 - Legumbres secas	07.05.1.								
Manufacturas simples									
76 - Conservas de carne	16.02.1.								
77 - Conservas de frutas y legumbres	20.06.	113	37 982	335.56	P 60.00	60.00	62.40	12.4	
98 - Quesos	04.04.								
107 - Vino embotellado	22.05.1.	...	188	470.00	P/M 54.00	110.00	114.00	24.5	

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de la Argentina.

I-1 (Continuación)

LA CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.

FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

URUGUAY			Montevideo				VENEZUELA			La Guaira			
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólar. por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/m²	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/ m²	1 000 kg		
2 101	615 285	292.90	P/M 12.00*	25.00	26.00	8.9							
85	27 783	328.33	P 13.00	13.00	13.52	4.1							
16	5 033	308.77	P 17.00	17.00	17.68	5.7	3	2 127	607.71	P 30.00	30.00	31.20	5.1
10	1 168	116.80	P 11.00	11.00	11.44	9.8	30	3 220	108.19	P 30.00	30.00	31.20	28.8
1 600	82 483	51.55	P/M 12.00*	20.00	21.00	40.7							
...	667	1 065.50	P/M 12.00*	30.00	31.00	2.9	273	202 581	742.05	P 35.50	35.50	36.92	5.0
							2 331	758 963	325.58	P 33.00	33.00	34.32	10.5
							...	3 887	12 744.26	P 33.50	33.50	34.84	0.3
							28	8 796	310.26	P 38.00	38.00	39.52	12.7
25	24 716	991.58	P/M 12.00* ^j	30.00	31.00	3.1							
7	6 091	882.75	P/M 12.00*	25.00	26.00	2.9							
...	2 104	4 250.51	P/M 12.00*	25.00	26.00	0.6							
3	11 936	4 576.69	P/M 12.00*	25.00	26.00	0.6							
21	4 896	235.63	P/M 12.00*	20.00	21.00	8.9	10 008	2 318 385	231.65	P 32.00	32.00	33.28	14.4
...	536	1 072.00	P/M 12.00*	15.00	16.00	1.5							
...	97	485.00	P/M 12.00*	25.00	26.00	5.4	2	770	481.25	P/M 35.50	70.00	73.00	15.2
							4	30 505	8 597.80	P/M 59.50*	240.00	250.00	2.9
12	12 482	1 040.17	M 11.00				...	615	2 584.03	P/M 35.50	140.00	146.00	5.7
5	11 312	2 433.21	P/M 12.00*	50.00	52.00	2.1							
55	79 409	1 454.38	P/M 12.00*	25.00	26.00	1.8							
8	89 986	11 840.26	P/M 12.00*	30.00	31.00	0.3	8	29 763	3 865.32	P/M 59.50*	150.00	156.00	4.0
31	60 936	1 991.37	P/M 12.00*	30.00	31.00	1.6							
3	3 812	1 314.48	P/M 12.00*	70.00	73.00	5.6	8	10 803	1 350.37	P/M 33.50	200.00	208.00	15.4
4	2 381	661.39	P/M 12.00*	15.00	16.00	2.4							
6	13 324	2 049.85	P/M 12.00*	20.00	21.00	1.0							
PANAMÁ			Cristóbal				Ciudad de Panamá						
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje			
	Total	Por ton.	1 000 kg/m²	1 000 kg			1 000 kg/m²	1 000 kg					
99	12 167	122.90	Caj.2 10	93.00	97.00	78.9	Caj. 2.80	123.00	128.00	104.1			
34	6 289	184.97	P 31.50	34.37	35.74	19.3	P 42.00	45.24	47.05	25.4			
41	5 932	143.20	P 33.50	36.37	37.82	26.4	P 44.66	47.91	49.83	34.8			
67	62 419	931.63	P 32.50	35.37	36.78	3.9	P 43.32	46.57	48.43	5.2			
319	39 667	333.43	P 33.00	35.87	37.30	11.2	P 43.99	47.24	49.13	14.7			
41	40 252	993.53	P 59.50	62.37	64.86	6.5	P 79.31	82.56	85.86	8.6			
...	120	400.00	P/M 35.50	75.00	78.00	19.5	P/M 47.32	100.00	104.00	26.0			

(Continúa)

ARGENTINA: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B.,
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	GUATEMALA			Puerto Barrios y Champerico			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
Manufacturas complejas								
111 - Artículos de cuero	42.01.0.01							
113 - Automóviles para pasajeros	87.02.1.	61	104 914	1 708.70	c/u 640.00	417.00	434.00	25.4
114 - Partes, piezas y accesorios	87.06.	...	529	9 796.30	P/M 62.50	250.00	260.00	2.7
124 - Máquinas de calcular, contabilidad y estadística	84.52.	4	20 858	5 793.89	P/M 71.00*	175.00	182.00	3.1
125 - Máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico	24.40/15.	13	19 202	1 523.97	P/M 54.00	325.00	338.00	22.2
		REPÚBLICA DOMINICANA			Santo			
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por			
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
Materia prima								
1 - Ajos	07.04.0.01	80	18 426	230.32	P 51.00		51.00	
3 - Alpiste	10.07.0.02							
20 - Maíz	10.05.0.02							
22 - Pescado fresco, refrigerado o congelado	03.01.2.01							
26 - Trigo	10.01.0.01	4 199	215 878	51.41	Convencional			
Semimanufacturas								
40 - Extracto de quebracho	32.01.0.02	15	2 307	153.80	P 48.50		48.50	
42 - Fruta desecada	08.12.							
43 - Grasa y sebo vacuno	15.02.1.01							
46 - Legumbres secas	07.05.1.							
Manufacturas simples								
55 - Aceites comestibles	15.07.	7 000	1 872 700	267.52	P 51.00		51.00	
76 - Conservas de carne	16.02.1.							
98 - Quesos	04.04	8	7 413	971.18	P 68.00		68.00	
107 - Vino embotellado	22.05.1.							
Manufacturas complejas								
124 - Máquinas de calcular, contabilidad y estadística	84.52.	3	21 162	6 826.45	P/M 68.00*		170.00	
126 - Máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico	84.40/15.	...	1 374	1 526.67	P/M 51.00		305.00	
		ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ			San Francisco			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	
			Total	Por ton.	1 016 kg/40 p°	1 000 kg		
Materia prima								
3 - Alpiste	10.07.0.02	4 275	342 744	80.17	P 35.50	37.75	39.25	
17 - Fruta fresca: manzanas	08.06.0.01	482	73 843	153.20	Caj. 2.60	114.45	119.00	
18 - Granito	25.16.1.01							

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de la Argentina.

I-1 (Continuación)

LA CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.

FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS²

1965

PANAMÁ			Cristóbal				Ciudad de Panamá			
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/m ³	1 000 kg			1 000 kg/m ³	1 000 kg		
...	2 411	14 182.35	P/M 61.80	350.00	364.00	2.6	P/M 82.00	465.00	484.00	3.4
2	16 605	7 219.57	P/M 61.80	155.00	161.00	2.2	P/M 82.00	205.00	213.00	3.0
2	2 378	1 398.82	P/M 35.80	215.00	224.00	16.0	P/M 47.25	285.00	296.00	21.2

Domingo		TRINIDAD Y TABAGO				Puerto España			
Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares			Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
			Total	Por ton.		1 000 kg/m ³	1 000 kg		
53.04	23.0	175	38 318	218.43		P 46.00	51.40	53.46	24.5
		102	9 186	90.06		P 42.50	47.90	49.82	55.3
		758	44 796	59.10		Convencional			
		15	4 411	291.16		Convencional			
50.44	32.8	1	447	341.22		P 48.00	53.40	55.54	16.3
		85	17 286	203.86		P 46.00	51.40	53.46	26.2
		43	6 946	160.44		P 49.00	54.40	56.58	35.3
53.04	19.8	87	84 290	968.85		P 45.00	50.40	52.42	5.4
70.72	7.3	...	315	630.00		P/M 46.00	105.00	109.00	17.3
177.00	2.6								
317.00	20.8								

Nueva York					JAPÓN			Yokohama			
Por- cen- taje	Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
	2 240 lbs/40 p ³	1 000 kg				Total	Por ton.	1 016 kg/40 p ³	1 000 kg		
9.0	P 35.50	37.89	39.41	49.2	481	42 939	89.27	P 35.20	34.65	36.04	40.4
77.7	Caj. 2.45 ^k	108.35	112.68	73.6	63	2 523	40.05	P 31.90	31.40	32.66	81.5

(Continúa)

ARGENTINA: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B.,
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	GUATEMALA			Puerto Barrios y Champerico		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial
			Total	Por ton.	1 016 kg/40 p³	1 000 kg	
Materia prima (continuación)							
19 - Lana sucia	53.01.1.	15	11 907 217	803.84	P 59.50	62.15	64.64
20 - Maíz	10.05.0.02	7 618	430 868	56.56			
22 - Pescado fresco, refrigerado o congelado	03.01.2.01	2 732	676 006	247.48	P 90.00	93.26	96.99
26 - Trigo	10.01.0.01	5 370	292 350	54.44			
Semimanufacturas							
38 - Cueros vacunos salados	41.01.1.01	43	14 863	345.65	P 61.50	65.75	68.38
40 - Extracto de quebracho	32.01.0.02	26 632	4 221 279	158.50	P 40.00	42.96	44.68
42 - Fruta desecada	08.12.	422	223 990	530.60	P 52.00	53.40	55.54
46 - Legumbres secas	07.05.1.	110	16 918	153.07	P 32.00	33.96	35.32
51 - Té	09.02.	205	94 559	460.65	P 100.00	103.40	107.54
52 - Tripas saladas	05.04.2.02	1 142	847 461	741.78	P 50.00	52.80	54.91
53 - Yerba mate	09.03.0.	41	19 770	480.50	P 74.00	76.43	79.49
Manufacturas simples							
55 - Aceites comestibles	15.07.	27	2 160	80.00	P 55.50	58.22	60.55
66 - Azúcar de caña refinada	17.01.2.	60 511	6 792 558	112.25	P 35.00	38.04	39.56
69 - Caseína láctica	35.01.1.01	11 686	7 684 593	657.59	P 43.50	46.40	48.26
76 - Conservas de carne	16.02.1.	16 220	13 125 888	809.24	P 32.50	34.60	35.98
77 - Conservas de frutas y legumbres	20.06.	143	39 419	274.98	P 66.50	68.06	70.78
81 - Extractos de carne	16.03.1.	41	582 561	14 371.45	P 40.00	41.98	43.66
83 - Harina de carne y hueso	05.08.0.02						
86 - Jugo de frutas	20.07.1.	225	103 855	462.47	P 52.50	54.28	56.48
88 - Lana peinada	53.05.1.01	15	24 625	1 641.67			
98 - Quesos	04.04.	1 712	1 504 772	878.74	P 87.00	89.22	92.79
103 - Tejidos de algodón, lana y lino	55.09.	...	4 920	7 522.94	P 119.00	120.72	125.55
105 - Tubos de hierro o acero	73.21.0.01	3 280	538 290	164.09	P 29.00	31.69	32.96
106 - Vidrios planos	70.07.	171	21 193	124.14	P 42.50	44.64	46.43
107 - Vino embotellado	22.05.1.	20	10 307	517.94	P 80.00	82.68	85.99
Manufacturas complejas							
113 - Automóviles para pasajeros	87.02.1.	3	776	287.41	c/u 555.00	415.00	432.00
114 - Partes, piezas y accesorios	87.06.	115	84 608	737.50	P/M 45.00	100.00	104.00
116 - Calzado de cuero	64.02.0.01	3	42 710	16 426.92	P/M 62.00	265.00	276.00
121 - Confección de fibras sintéticas		1	6 402	5 966.45	P/M 80.00*	335.00	348.00
124 - Máquinas de calcular, contabilidad y estadística	84.52.	230	946 884	4 122.26	P/M 80.00*	190.00	198.00
128 - Muebles de madera	94.03.1.02	3	12 751	4 194.41	P/M 49.00	210.00	218.00
129 - Pilas eléctricas secas	85.03.	...	40	666.67	P/M 80.00*	90.00	94.00
133 - Transformadores eléctricos	85.01.4.	...	7 076	70 760.00	P/M 80.00*	105.00	109.00
		REINO UNIDO/CONTINENTE			Ambe		
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg	
Materia prima							
1 - Ajos	07.04.0.01	108	22 316	206.65	P 42.50	42.50	
3 - Alpiste	10.07.0.02	14 921	1 126 286	75.48	P 18.00	18.72	
6 - Arroz con cáscara	10.06.0.01	255	22 963	90.04	P 20.00	20.80	

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones de la Argentina.

I-1 (Continuación)

LA CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.

FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

Por- cen- taje	Nueva York				JAPÓN			Yokohama			
	Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
	2 240 lbs/40 p ^s	1 000 kg				Total	Por ton.	1 016 kg/40 p ^s	1 000 kg		
8.0	P 59.50	61.52	63.98	8.0	8 222	6 904 132	839.71	P 60.50	59.55	61.93	7.4
	P 29.50	32.50	33.80	59.7	3 976	189 806	47.74	P 20.00 fis ¹	17.72	18.43	38.6
39.2	P 86.50 m	88.09	91.61	37.0							
	Convencional				22 399	1 198 496	53.51	P 17.50 (fies) ⁿ	15.50	16.12	30.1
9.8	P 50.00	52.17	54.26	15.7							
28.2	P 30.00	32.48	33.78	21.3	2 990	454 651	152.06	P 45.10	44.39	46.17	30.4
10.5	P 57.00	59.06	61.42	11.6							
23.1	P 38.00	40.35	41.96	27.4							
23.3	P 73.00	74.80	77.79	16.9	11	7 296	655.41	P 67.10	66.04	68.68	10.5
7.4	P 47.50	49.70	51.69	7.0	4	4 912	1 228.00	P 71.50	70.37	73.18	6.0
16.5	P 52.50	54.63	56.82	11.8							
75.7	P 52.50	54.63	56.82	71.0							
35.2	Convencional ^o										
7.3	P 38.50	40.85	42.48	6.5	1 061	419 623	395.50	P 57.20	56.30	58.55	14.8
4.4	P 38.00 ^p	37.40	38.90	4.8	63	56 969	904.27	P 49.50	48.72	50.67	5.6
25.7	P 46.50	48.72	50.67	18.4							
0.3	P 42.00 ^q	44.29	46.06	0.3	1	12 614	12 415.35	P 75.90	74.70	77.69	0.6
					1 769	144 597	81.74	P 29.70	29.23	30.40	37.2
2.2	P 114.50 ^r	115.65	120.28	26.0							
	P 98.50	99.90	103.90	6.3	49	74 006	1 510.33	M 39.60	125.00	130.00	8.6
10.6	P 87.00	88.58	92.12	10.5							
1.7	P 119.00	120.08	124.88	1.7							
20.0	P 26.00	28.54	29.68	18.1							
37.4	P 43.00	45.28	47.09	37.9							
16.6	P 57.50	59.55	61.33	12.0	...	100	500.00	P/M 63.80	110.00	114.00	22.8
150.3	P/M 47.50										
14.1	P/M 34.50	75.00	78.00	10.6							
1.7	P/M 64.00	270.00	280.00	1.7							
5.8	P/M 80.00*	330.00	343.00	5.7							
2.8	P/M 70.00*	165.00	172.00	4.2							
5.2	P/M 58.00	245.00	255.00	6.1							
14.1	P/M 80.00*	90.00	94.00	14.1							
0.2	P/M 80.00*	105.00	108.00	0.2							

res		MEDITERRÁNEO			Génova			
Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
			Total	Por ton.	1 000 kg/m ³	1 000 kg		
44.20	21.4							
18.72	24.8	4 306	303 186	70.41	P 24.00	24.00	24.96	35.4
20.80	23.1							

(Continúa)

ARGENTINA: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B.,
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	REINO UNIDO/CONTINENTE			Ambe	
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por	
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg
Materia prima (continuación)						
11 - Cebada	10.03.0.01	52 696	2 568 985	48.75	Charter ^t	
16 - Fruta fresca: naranjas	08.02.0.01	417	32 957	78.98	Caj. 1.60	68.80
17 - Fruta fresca: manzanas	08.06.0.01	186 531	21 868 006	117.23	Caj. 1.85	79.55
18 - Granito	25.16.1.01					
19 - Lana sucia	53.01.1.	42 900	32 093 410	748.10	P 42.50	42.50
20 - Maíz	10.05.0.02	480 266	26 626 074	55.44	Charter ^v	
22 - Pescado fresco, refrigerado o congelado	03.01.2.01	537	141 988	264.19	P 60.00	60.00
23 - Sal común	25.01.0.01	31	707	22.81	Convencional ^x	
26 - Trigo	10.01.0.01	1 517 155	82 828 891	54.59	Charter ^v	
Semimanufacturas						
27 - Aceite de pescado	15.04.2.	1 161	149 899	129.09	P 42.50	42.50
29 - Arroz descascarado	10.06.0.02	19 448	1 706 810	87.76	P 20.00	20.00
35 - Carne fresca vacuna	02.01.1.01	190 094	117 842 701	619.92	P 90.00	90.00
38 - Cueros vacunos salados	41.01.1.01	37 834	10 628 695	280.93	P 42.00	42.00
40 - Extracto de quebracho	32.01.0.02	27 807	4 602 455	165.51	P 19.00	19.00
42 - Fruta desecada	08.12.	1 045	334 550	320.21	P 30.50	30.50
43 - Grasa y sebo vacuno	15.02.1.01	4 182	731 331	174.88	P 40.50	40.50
46 - Legumbres secas	07.05.1.	10 927	1 701 470	155.71	P 23.00	23.00
51 - Té	09.02.	6 775	3 636 257	536.74	P 44.50	44.50
52 - Tripas saladas	05.04.2.02	1 966	779 700	396.57	P 38.50	38.50
53 - Yerba mate	09.03.0.	15	8 282	535.81	P 69.00	69.00
Manufacturas simples						
55 - Aceites comestibles	15.07.	74 062	19 768 712	266.92	P 42.50	42.50
56 - Aceites y grasas lubricantes	27.10.4.					
62 - Alambre de hierro o acero	73.14.	1	275	245.54	P/M 41.50	70.00
69 - Caseína láctica	35.01.1.01	3 369	2 245 153	666.42	P 34.50	34.50
73 - Cigarros y cigarrillos	24.02.1.01	...	197	3 396.55	P/M 41.50	215.00
76 - Conservas de carne	16.02.1.	12 240	10 680 629	872.60	P 30.50	30.50
77 - Conservas de frutas y legumbres	20.06.	4 398	912 402	207.45	P 41.50	41.50
81 - Extractos de carne	16.03.1.	335	4 362 602	13 013.52	P 57.00	57.00
83 - Harina de carne y hueso	05.08.0.02	2 054	120 014	58.43	P 26.50	26.50
84 - Harina de pescado	23.01.1.02	2 165	204 416	94.42	P 26.50	26.50
85 - Hilados de algodón, lana y lino	53.06.					
86 - Jugo de frutas	20.07.1.	482	257 487	534.74	P 41.50	41.50
88 - Lana peinada	53.05.1.01	286	607 595	2 124.46	P 46.00	46.00
90 - Leche en polvo	04.02.1.11	...	211	282.46	P 41.50	41.50
93 - Margarina	15.13.0.01	40	10 283	254.95	P/M 41.50*	70.00
96 - Pescado seco	03.02.0.02	5	832	183.06	P/M 41.50*	95.00
98 - Quesos	04.04.	615	579 244	941.53	P 42.50	42.50
107 - Vino embotellado	22.05.1.	27	8 716	319.27	P/M 38.50	75.00
Manufacturas complejas						
111 - Artículos de cuero	42.01.0.01	...	7 868	25 881.58	P/M 41.50*	625.00
113 - Automóviles para pasajeros	87.02.1.	1	3 020	2 516.67	c/u 280.00	233.00
114 - Partes, piezas y accesorios	87.06.	...	2 118	3 253.46	P/M 41.50*	130.00
116 - Calzado de cuero	64.02.0.01	1	10 239	7 313.57	P/M 41.50*	250.00

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones de la Argentina.

I-1 (Continuación)

LA CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

66

res		MEDITERRÁNEO			Génova			
Con recargo oficial	Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Porcentaje
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
		216 825	10 415 843	48.04	Charter ^u			
71.55	90.6							
82.73	70.6	400	20 706	51.76	Caj. 2.00	85.00	88.00	170.0
		1 726	74 286	43.04	P 29.00	29.00	30.16	70.1
44.20	5.9	13 291	10 107 581	760.48	P 45.00	45.00	46.80	6.2
		2 158 685	117 759 719	54.55	Charter ^w			
62.40	23.6	585	108 804	186.11	P 60.00	60.00	62.40	33.5
		586 354	32 079 199	54.71	Charter ^w			
44.20	34.2							
20.80	23.7	3 974	394 817	99.35	P 24.00	24.00	24.96	25.1
93.60	15.1	116 190	82 096 986	723.79	P 85.00	85.00	88.40	12.2
43.68	15.5	18 650	4 955 867	265.73	P 48.00	48.00	49.92	18.8
19.76	11.9	12 002	1 970 739	164.20	P 24.00	24.00	24.96	15.2
31.72	9.9	14	4 558	325.57	P 33.00	33.00	34.32	10.5
42.12	24.1	3 947	711 904	180.38	P 35.00	35.00	36.40	20.2
23.92	15.4	8 183	1 257 449	153.67	P 25.00	25.00	26.00	16.9
46.28	8.6	1	898	876.95	P 67.00	67.00	69.68	7.9
40.04	10.1	1 169	247 209	211.44	P 35.00	35.00	36.40	17.2
51.76	13.4	26	10 755	420.12	P 36.00	36.00	37.44	8.9
44.20	16.6	112	60 627	542.28	P 37.00	37.00	38.48	7.1
73.00	29.7	135	56 171	415.28	P 37.00	37.00	38.48	9.3
35.88	5.4	444	308 361	694.51	P 36.00	36.00	37.44	5.4
224.00	6.6							
31.72	3.6	1 678	1 354 740	807.35	P 31.00	31.00	32.24	4.0
43.16	20.8	149	36 009	241.46	P 36.00	36.00	37.44	15.5
59.28	0.5	345	5 020 083	14 534.58	P 65.00	65.00	67.60	0.5
27.56	47.2	7 879	676 228	85.83	P 26.00	26.00	27.04	31.5
27.56	29.2							
		6	8 957	1 492.83	P 58.00 + 1 ½ % ad val.	80.00	83.00	5.6
43.16	8.1							
47.84	2.3	472	886 070	1 877.27	P 56.00	56.00	58.24	3.1
43.16	15.3							
73.00	28.6							
99.00	54.1							
44.20	4.7	2 238	2 162 731	966.35	P 37.00	37.00	38.48	4.0
78.00	24.4	...	297	424.29	P/M 36.00*	70.00	73.00	17.2
650.00	2.5							
242.00	9.6							
135.00	4.1	...	73	1 403.85	P/M 36.00*	95.00	99.00	7.1
260.00	3.6							

(Continúa)

ARGENTINA: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B.,
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	REINO UNIDO/CONTINENTE			Ambe	
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por	
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg
Manufacturas simples (continuación)						
124 – Máquinas de calcular, contabilidad y estadística	84.52.	219	1 396 369	6 387.78	P/M 41.50*	200.00
126 – Máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico	84.40/15.	...	107	267.50	P/M 41.50*	185.00
129 – Pilas eléctricas secas	85.03.	5	11 015	2 314.08	P/M 41.50*	90.00
130 – Recipientes de hierro o acero para gases, vacíos	73.24.	23	16 551	719.61	P/M 23.00	35.00

FUENTE: Dirección Nacional de Estadística y Censos de la Argentina, *Comercio Exterior*, Tomo I - Exportaciones, 1965.

NOTA: Las tarifas de fletes son desde Buenos Aires.

^a Se transporta principalmente a granel.

^b Error aparente en el Anuario.

^c No se incluyó el producto N° 122 —Libros y revistas— porque en el Anuario figura solamente en unidades.

^d A partir del 1° de junio de 1967 se aumentó a P/M 22.00.

^e Más de 3 por ciento *ad valorem*.

^f En bodega común. El flete en bodega refrigerada fue de 0.11 dólares por kilogramo bruto.

^g A fines de 1967 se indicó para la sal un flete de 5.00 dólares por tonelada f.i.o.

^h A partir del 1° de julio de 1967 se aumentó a P 33.00.

ⁱ A partir del 1° de julio de 1967 se aumentó a P 22.00.

^j Se informó que el costo del transporte Argentina-Uruguay por camión/ferry, de puerta a puerta, en junio de 1967 era

^k A partir del 12 de abril de 1968 se rebajó a Caj. 2.35.

^l En bolsas f.i.s. Una tarifa especial establece 18.50 dólares por 1 016 kg en bolsas f.i.o.s., y 18.00 dólares por 1 016 kg a

^m A partir del 12 de abril de 1968 se rebajó a P 80.00.

ⁿ A granel f.i.o.s. La misma tarifa especial para trigo en bolsas es de 19.50 dólares f.i.s. y de 18.00 dólares f.i.o.s.

^o Probablemente el flete fue de 10 a 11 dólares la tonelada f.i.o.

^p A partir del 12 de abril de 1968 se rebajó a P 35.00.

^q A partir del 20 de abril de 1968 se aumentó a P 47.50.

^r A partir del 12 de abril de 1968 se rebajó a P 64.00.

^s A partir del 12 de abril de 1968 se rebajó a P/M 63.00.

^t Charter—alrededor de 9.80 dólares la tonelada.

^u Charter—alrededor de 11.20 dólares la tonelada.

^v Charter—entre 8.40 y 9.10 dólares la tonelada.

^w Charter—alrededor de 9.10 dólares la tonelada base Buenos Aires.

^x Probablemente alrededor de 15.00 dólares la tonelada.

TARIFAS DE FLETES APLICADAS A

BRASIL (*Santos*) - Tarifa N° 18

“Conferencia Marítima de Armadores Argentinos y Brasileños 1959”

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargos oficiales:

2 por ciento Caja de Jubilación Argentina, sobre la exportación

2 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la exportación

10 por ciento *Taxa de Renovação de Marinha Mercante* de Brasil sobre la importación

—
14 por ciento recargo oficial.

COLOMBIA (*Buenaventura y Barranquilla*) - Tarifa N° 13

“River Plate/Colombia Freight Agreement - Tariff List N° 2”

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

1.00 dólar por 1 000 kg o metro cúbico (recargo de Colombia), que se incluyó en el flete.

Recargos oficiales:

2 por ciento Caja de Jubilación Argentina, sobre la exportación

2 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la exportación

—
4 por ciento recargo oficial.

Existe también una:

“Tarifa de Fletes desde Buenos Aires a Buenaventura via Callao” - Tarifa N° 14.

I-1 (Continuación)

LA CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS
1965

res		MEDITERRÁNEO			Génova			
Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
208.00	3.3	23	143 548	6 214.20	P/M 36.00*	185.00	192.00	3.9
192.00	71.8							
94.00	4.1							
36.00	5.0	46	14 784	323.50	P/M 17.00	25.00	26.00	8.0

de 19.00 dólares la tonelada.

granel f.i.o.s.

LAS EXPORTACIONES DE LA ARGENTINA

CHILE (Valparaíso) – Tarifa N° 5

“Conferencia del Tráfico Marítimo Argentino-Chileno”
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargos oficiales:

2 por ciento Caja de Jubilación Argentina, sobre la exportación

2 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la exportación

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la importación

7 por ciento recargo oficial.

ECUADOR (Guayaquil) – Tarifa N° 7

“Tarifa de Fletes Argentina/Ecuador (viceversa)”

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

0.56 de dólar por 1 000 kg (recargo para Ecuador), que se incluyó en el flete.

Recargos oficiales:

2 por ciento Caja de Jubilación Argentina, sobre la exportación

2 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la exportación.

4 por ciento recargo oficial.

MÉXICO (Acapulco)

No se dispone de tarifa.

MÉXICO (Veracruz) – Tarifa N° 15

“Comité de Fletes entre puertos del Río de la Plata y puertos de América Central, Caribe, Colombia, Ecuador, México (puertos del Golfo)”

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargos oficiales:

- 2 por ciento Caja de Jubilación Argentina, sobre la exportación
- 2 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la exportación
-
- 4 por ciento recargo oficial.

PARAGUAY (*Asunción*)

“Tarifa del Consejo Nacional de la Marina Mercante, Buenos Aires”
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Por tratarse de un tráfico fluvial, no comparable con los fletes marítimos, se indican solamente las cifras oficiales del intercambio.

PERÚ (*Callao*) — Tarifa N° 6

“Conferencia del Tráfico Marítimo Argentino-Peruano”
Base 1 000 kg o metro cúbico.
Recargos oficiales:

- 2 por ciento Caja de Jubilación Argentina, sobre la exportación
- 2 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la exportación
-
- 4 por ciento recargo oficial.

URUGUAY (*Montevideo*)

“Tarifa particular de Piñón Saenz Vidal, Montevideo”
Base 1 000 kg o metro cúbico.
Recargos oficiales:

- 2 por ciento Caja de Jubilación Argentina, sobre la exportación
- 2 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la exportación
-
- 4 por ciento recargo oficial:

Existe también una:

“Tarifa de la Flota Mercante Fluvial del Estado Argentino” — Tarifa N° 8

Según información recibida, toda la importación uruguaya de la Argentina debe hacerse en buque uruguayo de matrícula de cabotaje, para evitar el pago de gastos consulares del 12 por ciento sobre el valor c.i.f.

VENEZUELA (*La Guaira*) — Tarifa N° 15

“Comité de Fletes entre puertos del Río de la Plata y puertos de América Central, Caribe, Colombia, Ecuador, México”

Base 1 000 kg o metro cúbico.
Recargo de Conferencia:

0.03 de dólar por bulto descargado en La Guaira (que no se tuvo en cuenta).

Recargo oficial:

- 2 por ciento Caja de Jubilación Argentina, sobre la exportación
- 2 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la exportación
-
- 4 por ciento recargo oficial.

GUATEMALA (*Puerto Barrios y Champerico*) — Tarifa N° 15

“Comité de Fletes entre puertos del Río de la Plata y

puertos de América Central, Caribe, Colombia, Ecuador, México”

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargos oficiales:

- 2 por ciento Caja de Jubilación Argentina, sobre la exportación
- 2 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la exportación
-
- 4 por ciento recargo oficial.

NICARAGUA (*Corinto*) — Tarifa N° 15

“Comité de Fletes entre puertos del Río de la Plata y puertos de América Central, Caribe, Colombia, Ecuador, México”

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

0.52 de dólar por unidad de flete, que se incluyó en el flete.

Recargos oficiales:

- 2 por ciento Caja de Jubilación Argentina, sobre la exportación
- 2 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la exportación
-
- 4 por ciento recargo oficial.

No hay servicio directo.

El único producto de exportación argentina para Nicaragua registrado fue el N° 41 —Extracto de quebracho— con las siguientes cifras: 513 365 toneladas —valor total 88 700 dólares—. Valor por tonelada 172.90 dólares. Flete 51.50 dólares más 0.52 igual a 52.02 dólares por 1 000 kg —con recargo oficial— 54.10 dólares o sea 31.3 por ciento del valor f.o.b.

PANAMÁ (*Cristóbal y Ciudad de Panamá*) — Tarifa N° 15

“Comité de Fletes entre puertos del Río de la Plata y puertos de América Central, Caribe, Colombia, Ecuador, México”

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

- Cristóbal — 2.60 dólares por 2 000 lb o 40 p³ igual a 2.87 por 1 000 kg o 2.30 por m³.
- Ciudad de Panamá — 2.95 dólares por 2 000 lb. o 40 p³ igual a 3.25 por 1 000 kg o 2.60 por m³.

Cuando la mercadería deba entregarse en Ciudad de Panamá, por cuenta del buque, se aplicará 33.3 por ciento de recargo sobre el flete básico, además del recargo arriba indicado.

Recargos oficiales:

- 2 por ciento Caja de Jubilación Argentina, sobre la exportación
- 2 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la exportación
-
- 4 por ciento recargo oficial.

Existe también un “Acuerdo de Fletes Río de la Plata/Colombia y Panamá” confeccionado en Buenos Aires, 5 de septiembre de 1967.

REPÚBLICA DOMINICANA (*Santo Domingo*) — Tarifa N° 15

“Comité de Fletes entre puertos del Río de la Plata y puertos de América Central, Caribe, Colombia, Ecuador, México”

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

4.00 dólares por unidad de flete - Otra información indicó, sin embargo, que no había recargo de Conferencia, y no se aplicó.

Recargos oficiales:

2 por ciento Caja de Jubilación Argentina, sobre la exportación

2 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la exportación

—
4 por ciento recargo oficial.

No hay servicio directo.

TRINIDAD Y TABAGO (*Puerto España*) - Tarifa N° 15

"Comité de Fletes entre puertos del Río de la Plata y puertos de América Central, Caribe, Colombia, Ecuador, México"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

Sobre carga general - 7.70 dólares por 40 p³ igual a 6.80 por m³, o 4.90 por 2 000 lb igual a 5.40 por 1 000 kg, que se incluyó en el flete.

Recargos oficiales:

2 por ciento Caja de Jubilación Argentina, sobre la exportación

2 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la exportación

—
4 por ciento recargo oficial.

No hay servicio directo.

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*San Francisco*)

"Pacific Coast River Plate Brazil Conference"

Base 1 016 kg o 40 pies cúbicos.

Recargos de Conferencia:

Distintos recargos por manipulación de mercancías, que se incluyeron en el flete.

Recargos oficiales:

2 por ciento Caja de Jubilación Argentina, sobre la exportación

2 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la exportación

—
4 por ciento recargo oficial.

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*Nueva York*) - Tarifa N° 67

"River Plate/United States - Canada Freight Conference - Tariff N° 11"

Base 2 240 lb o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

3.00 dólares por unidad de flete desde Buenos Aires, que se incluyeron en el flete.

Recargos oficiales:

2 por ciento Caja de Jubilación Argentina, sobre la exportación

2 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la exportación

—
4 por ciento recargo oficial.

Existe también:

"River Plate and Brazil/United States Reefer Conference - Tariff N° 8" que se aplicó para carga refrigerada. Tarifa N° 68.

JAPÓN (*Yokohama*) - Tarifa N° 96

"Far East River Plate Brazil Conference - Freight Tariff N° 6"

Base 1 016 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

20 por ciento sobre el flete desde puertos argentinos (rebajado a 10 por ciento en mayo de 1967).

Premio de fidelidad:

10 por ciento pagadero por cuatrimestre vencido (rebajado a 5 por ciento en enero de 1967).

El 10 por ciento de diferencia se agregó al flete.

Recargos oficiales:

2 por ciento Caja de Jubilación Argentina, sobre la exportación

2 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la exportación

—
4 por ciento recargo oficial.

REINO UNIDO/CONTINENTE (*Amberes*) - Tarifa N° 59

"River Plate/Europe Freight Conference - Tariff N° 1"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargos oficiales:

2 por ciento Caja de Jubilación Argentina, sobre la exportación

2 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la exportación

—
4 por ciento recargo oficial.

Los productos N° 73, 93, 96, 111, 114, 116, 124, 126 y 129, no figuran en la tarifa. Se aplicó la tarifa para "carga no especificada", de P/M 41.50, más 1.5 por ciento *ad valorem* sobre el valor f.o.b. de la mercadería cuando éste era superior a 1 400 dólares por 1 000 kg.

Rebaja diferida:

Posiblemente las tarifas indicadas tengan una rebaja del 10 por ciento, que no se tuvo en cuenta.

MEDITERRÁNEO (*Génova*) - Tarifa N° 62

"Conferenza Sud America - Edition June 1st, 1966"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargos oficiales:

2 por ciento Caja de Jubilación Argentina, sobre la exportación

2 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la exportación

—
4 por ciento recargo oficial.

La tarifa para "carga general, no especificada", de P/M 36.00, tiene un recargo de 1 ½ por ciento *ad valorem* cuando el valor de la mercadería excede de 1 400 dólares por tonelada.

BRASIL: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	Total ALALC			Total AMÉRICA	
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Toneladas	Valor f.o.b.
			Total	Por ton.		Total
Materia prima						
2-Algodón en rama	55.01.0.01	620	367 158	592.26	620	367 158
5-Animales vacunos vivos	01.02.	2 551	1 042 152	408.49	2 551	1 042 152
8-Baritina	25.11.0.01				11 676	93 404
9-Bauxita	26.01.1.31	2 200	79 403	36.09	2 200	79 403
10-Caolín	25.07.0.02	1 405	51 126	36.39	1 405	51 126
12-Fibra de ramio en bruto	54.02.0.02	70	21 475	306.79	70	21 475
13-Fibra de sisal, yute, etc., en bruto	57.03.0.02 57.04.1.01	11 550	2 798 847	242.33	11 573	2 802 520
14-Fruta fresca: ananás (piña)	08.01.0.03	19 909	1 935 699	97.23	19 909	1 935 699
15-Fruta fresca: bananas	08.01.0.02	211 927	6 145 258	29.00	211 927	6 145 258
16-Fruta fresca: cítricos	08.02.	15 644	850 372	54.36	15 644	850 372
18-Granito en bruto	25.16.1.01					
19-Lana sucia	53.01.1.	346	373 576	1 078.48	346	373 576
20-Maíz	10.05.0.02	3 303	172 661	52.27	4 455	232 315
21-Mineral de manganeso	26.01.1.70	25 437	643 882	25.31	25 437	643 882
22-Pescado refrigerado o congelado	03.01.2.01	200	92 341	462.31	200	92 341
25-Semilla de soja	12.01.4.01					
Semimanufacturas						
29-Arroz sin cáscara	10.06.0.02	76 535	8 400 150	109.76	76 535	8 400 150
33-Cacao en almendras	18.01.0.01	16 439	5 905 846	359.26	16 439	5 905 846
34-Café en grano	09.01.1.01	37 050	29 263 877	789.85	37 050	29 263 877
35-Carne fresca vacuna	02.01.1.01					
38-Cueros vacunos salados	41.02.1.	13	2 668	205.45	13	2 668
39-Durmientes	44.07.0.01	2 350	54 240	23.08	2 350	54 240
40-Extractos curtientes	32.01.	605	101 891	168.41	607	102 191
41-Ferroaleaciones	73.02.0.	3 604	612 366	169.93	3 604	612 366
42-Fruta desecada (bananas)	08.12.	39	24 258	628.54	39	24 258
47-Madera aserrada (pino)	44.05.1.04	442 046	31 036 386	70.21	442 046	31 036 386
48-Madera en rollizos	44.03.	12 871	949 194	73.75	12 871	949 194
51-Té	09.02.0.01	904	791 456	875.46	909	795 514
52-Tripas vacunas saladas	05.04.2.02	119	28 446	238.28	119	28 446
53-Yerba mate ^c	09.03.0.01	41 576	6 894 589	165.83	41 576	6 894 589
Manufacturas simples						
56-Aceites lubricantes	27.10.4.	10	5 892	573.71	10	5 892
58-Acero inoxidable en barras	73.15.3.	334	284 852	853.72	334	284 852
59-Acetato de celulosa	39.03.3.02	768	564 728	735.32	768	564 728
63-Alcohol (aguardiente)	22.09.2.03					
64-Alcohol etílico	22.08/09	16	1 396	87.25	16	1 396
65-Alimentos preparados de cereales	19.	...	1 209	1 568.09	...	1 209
66-Azúcar refinada	17.01.1.02	73 014	3 636 828	49.81	73 014	3 636 828
68-Café soluble	21.02.1.01					
69-Caseína	35.01.					
70-Caucho sintético	40.02.1.	6 246	2 388 284	382.37	6 246	2 388 284
71-Celulosa	47.01.	44 959	6 317 705	140.52	44 959	6 317 705
72-Cemento Portland común	25.23.0.03	2 739	82 844	30.25	2 739	82 844
73-Cigarros y cigarrillos	24.02.8.01	91	158 219	1 746.83	91	158 248
74-Clavos y tornillos	73.31/32	14	29 326	2 070.61	14	29 326
76-Conservas de carne	16.02.	49	37 255	757.52	62	47 435
77-Conservas de frutas y legumbres	20.06.	300	106 569	355.82	300	106 598
79-Chapas de hierro y acero	73.13.	147 058	17 469 170	118.79	147 058	17 469 170
80-Chapas de madera prensada	44.18.	1 622	199 367	122.89	1 622	199 367
81-Extractos y jugos de carne	16.03.1.					

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones del Brasil.

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

LATINA	ARGENTINA			Buenos Aires			
	Toneladas	Valor f.o.b en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
		Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
592.26	600	357 317	595.60				
408.49	769	666 185	866.38	P 27.90	27.90	29.02	4.9
8.00				Convencional			
36.09	2 200	79 403	36.09	P 20.10	25.10	26.10	72.3
36.39	5	171	34.20	P 14.70	14.70	15.29	44.7
306.79	65	19 500	300.00	P/M 25.30 ^a	60.00	62.00	20.7
242.17	9 110	2 301 002	252.58	M 20.10	35.00	36.00	14.3
97.23	19 905	1 935 324	97.23	esq. 1.40	35.00	36.00	37.0
29.00	194 415	5 154 258	26.51	cacho 0.25	12.50	13.00	49.0
54.36	15 644	850 372	54.36	caj. 1.15	33.00	34.50	63.5
1 078.48	129	152 985	1 186.92	P 27.50	27.50	28.60	2.4
52.15				Convencional			
25.31	25 437	643 882	25.31	P/M 44.80	90.00	94.00	20.3
462.31	200	92 341	462.31				
109.76							
359.26	9 882	3 558 837	360.12	saco 2.20 ^a	44.04	45.80	12.7
789.85	27 980	21 716 241	776.14	saco 1.45	24.15	25.12	3.2
205.45							
23.08							
168.36	52	8 719	167.09	P 19.00	19.00	19.76	11.8
169.93	964	294 606	305.49	P 21.00	21.00	21.84	7.1
628.54	39	24 258	628.54	P 25.60	25.60	26.62	4.2
70.21	425 116	29 526 303	69.45	1 000 p² 28.00	20.00	21.00	30.2 ^b
73.75	8 121	727 721	89.60	P 22.00	22.00	22.88	25.5
874.87							
238.28	119	28 446	238.28	P 20.00	20.00	20.80	8.7
165.83	16 767	2 329 373	138.93	P 32.20	32.20	33.49	24.1
573.71							
853.72	327	277 804	848.51				
735.32	768	564 728	735.32	P 14.25	14.25	14.82	1.7
				P 50.00	50.00	52.00	7.1
87.25							
1 568.09							
49.81							
382.37	1 236	489 660	396.17				
140.52	42 869	5 942 536	138.62	P 30.00	30.00	31.20	7.9
30.25				P 14.00	14.00	14.56	10.5
1 747.03	16	44 837	2 786.46				
2 070.61	10	27 400	2 718.79	P 35.30	35.30	36.71	1.3
770.01				P/M 35.00	35.00	36.40	13.4
355.87	103	34 638	337.89				
118.79	144 741	17 120 198	118.28	P 20.10	20.10	20.90	6.2
122.89	884	91 692	103.75	P 23.10	23.10	24.02	20.3
				P/M 14.50	14.50	15.08	14.5

(Continúa)

BRASIL: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	Total ALALC			Total AMÉRICA	
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Toneladas	Valor f.o.b. Total
			Total	Por ton.		
Manufacturas simples (continuación)						
83 - Harina de carne	19.	200	16 830	84.15	200	16 830
85 - Hilados de algodón y lana	55.06.0.01	17	11 085	645.68	17	11 085
86 - Jugo de frutas	20.07.1.	33	9 552	291.75	33	9 552
87 - Ladrillos refractarios	69.02.	320	28 712	89.73	320	28 712
88 - Lana en tops	53.05.3.02	10	27 600	2 760.00	10	27 600
91 - Madera terciada y laminados	44.09.2.	1 261	159 397	126.45	1 261	159 397
92 - Manteca de cacao	18.04.0.01	270	260 570	964.00	270	260 570
97 - Polietileno, acetato de vinilo, etc.	39.02.1/2.	136	55 320	406.81	136	55 320
98 - Quesos	04.04.	...	335	664.68	...	335
	55.0.					
103 - Tejidos de algodón, lana y lino	53.11.0.01	11	32 068	3 032.15	14	39 074
	54.05.0.01					
105 - Tubos de hierro o acero	73.18.	2 251	965 277	428.74	2 251	965 277
Manufacturas complejas						
110 - Aparatos de telefonía	85.13.8.	2	25 658	10 341.80	2	25 658
111 - Artículos de cuero y de pieles	42.01.0.01	...	4 302	43 897.96	...	4 302
112 - Artefactos sanitarios de loza	69.10.0.01	195	64 322	329.56	196	64 622
113 - Automóviles para pasajeros	87.02.	13	18 418	1 472.85	14	23 125
114 - Partes, piezas sueltas y accesorios	87.05/06.	339	412 178	1 216.00	339	412 178
115 - Cafeína	29.42.9.13	49	201 748	4 117.31	49	201 748
116 - Calzado de cuero	64.02.0.01					
118 - Caucho elaborado, neumáticos	40.11.1.	2 228	3 310 692	1 485.70	2 228	3 310 692
119 - Confecciones en general	61.02.	1	5 024	3 508.38	1	5 024
120 - Elevadores para pasajeros	84.22.3.	571	795 642	1 393.56	571	795 642
121 - Fibras textiles sintéticas o artificiales	56.01.2.	45	24 470	543.78	45	24 470
122 - Libros, diarios y revistas	49.01/02.	269	134 262	498.24	287	142 556
123 - Maquinaria agrícola	84.25.4.	630	413 289	656.24	630	413 289
124 - Máquinas de sumar	84.52.1.	22	314 040	14 518.72	22	314 040
125 - Máquinas de coser y escribir	84.41.1/51.5	1 637	2 810 942	1 717.65	1 857	3 157 472
126 - Máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico	84.40.1.01	122	152 895	1 250.41	127	160 661
127 - Mentol	29.05.1.06	11	98 212	8 722.20	11	98 212
128 - Muebles de madera y/o acero	94.03.1.	21	15 352	714.55	21	15 352
129 - Pilas secas	85.03.1.	313	608 294	1 942.72	313	608 294
130 - Recipientes para gases	76.11.0.61	41	38 800	950.98	41	38 800
133 - Transformadores	85.01.4.	3	8 361	2 440.46	3	8 361
		COLOMBIA			Buenaventura	
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por	
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg
Materia prima						
2 - Algodón en rama	55.01.0.01					
13 - Fibra de sisal, yute, etc., en bruto	57.03.0.02					
	57.04.1.01					
19 - Lana sucia	53.01.1.	217	220 591	1 014.21	P 46.00	46.00

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones del Brasil.

I-2 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

LATINA		ARGENTINA		Buenos Aires			
en dólares		Valor f.o.b en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
Por ton.	Toneladas	Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
84.15							
645.68							
291.75	33	9 552	291.75	P 20.10	20.10	20.90	7.2
89.73	187	23 610	126.47	P 30.50	30.50	31.72	25.1
2 760.00							
126.45	3 ^a	1 728	554.74	M 18.00	35.00	36.00	6.5
964.00							
406.81	130	48 081	369.92	P 40.00	40.00	41.60	11.2
664.68							
2 879.65							
428.74	1 335	634 288	475.04	P 17.00	17.00	17.68	3.7
10 341.80							
43 897.96	2	20 758	10 281.33	P/M 25.30*	100.00	104.00	1.0
329.34							
1 703.50							
1 216.00	249	267 733	1 076.75	P/M 25.00	50.00	52.00	4.8
4 117.31	45	185 348	4 118.84	P/M 36.00	110.00	114.00	2.8
1 485.70	2 179	3 229 502	1 482.00	M 30.50	130.00	135.00	9.1
508.38	1	2 500	2 049.18	M 36.00	145.00	151.00	7.4
				+ 1 % ad val.			
1 393.56	...	1 644	2 022.14	P/M 30.50			
543.78	25	13 250	530.00	P/M 25.00	50.00	52.00	9.8
496.95	146	73 625	524.47	P 17.00	17.00	17.68	3.4
656.24	15	71 839	4 704.89	P/M 30.50	60.00	62.00	1.3
14 518.72	7	108 050	15 133.05	P/M 22.00	65.00	68.00	0.4
1 700.03	26	253 751	9 593.61	P/M 22.00	55.00	57.00	0.6
1 262.40							
8 722.20	4	40 634	9 275.05	P 26.20 + 1 % ad val.	119.00	124.00	1.3
714.55							
942.72	196	526 462	2 679.89	P/M 25.30*	35.00	36.00	1.3
950.98	34	32 500	955.88	P 25.30	25.30	26.31	2.8
2 440.46							

Barranquilla			CHILE			Valparaíso		
Por- cen- taje	Flete en dólares por		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje
	1 000 kg/m³	1 000 kg		Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg	
			20	9 841	492.05	P 39.60	39.60	8.3
			570	125 276	219.78	P 33.00	33.00	15.5
4.5	P 44.00	44.00	4.3					

(Continúa)

BRASIL: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	COLOMBIA			Buenaventura	
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por	
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg
Semimanufacturas						
33 - Cacao en almendras	18.01.0.01	4 611	1 679 714	364.23	Saco 2.00	33.34
34 - Café en grano	09.01.1.01					
40 - Extractos curtientes	32.01.	44	6 308	141.94	P 35.50	35.50
41 - Ferroaleaciones	73.02.0.	150	17 226	114.84	P 33.00	33.00
51 - Té	09.02.0.01					
53 - Yerba mate beneficiada	09.03.0.01					
Manufacturas simples						
58 - Acero inoxidable en barras	73.15.3.	6	7 048	1 126.60	P/M 27.00	27.00
66 - Azúcar refinada	17.01.1.02					
70 - Caucho sintético	40.02.1.	46	18 103	393.54	P 48.00	48.00
71 - Celulosa	47.01.	200	32 626	163.13	P 26.00	26.00
76 - Conservas de carne	16.02.	...	205	1 073.30	P 37.00	37.00
77 - Conservas de frutas y legumbres	20.06.	...	64	488.55	P 37.00	37.00
88 - Lana en tops	53.05.3.02					
92 - Manteca de cacao	18.04.0.01					
105 - Tubos de hierro o acero	73.18.	113	90 293	797.17	P 32.00	32.00
Manufacturas complejas						
113 - Automóviles para pasajeros	87.02.					
114 - Partes, piezas sueltas y accesorios	87.05/06.	6	3 757	638.19	M 40.00	80.00
115 - Cafeína	29.42.9.13					
120 - Elevadores para pasajeros	84.22.3.					
122 - Libros, diarios y revistas	49.01/02.	16	8 289	510.60	P/M 43.00*	85.00
123 - Maquinaria agrícola	84.25.4.					
124 - Máquinas de sumar	84.52.1.					
125 - Máquinas de coser y escribir	84.41./51.1					
127 - Mentol	29.05.1.06					
129 - Pilas secas	85.03.1.					
130 - Recipientes para gases	76.11.0.61					
		ECUADOR			Guayaquil	
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por	
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg
Materia prima						
5 - Animales vacunos vivos	01.02.					
Semimanufacturas						
33 - Cacao en almendras	18.01.0.01					
34 - Café en grano	09.01.1.01	...	80	666.67	P 57.51	57.51
40 - Extractos curtientes	32.01.					
41 - Ferro-níquel	73.02.0.					
47 - Madera aserrada (pino)	44.05.1.04					
53 - Yerba mate	09.03.0.01	2	668	334.33	P 75.84	75.84

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones del Brasil.

I-2 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

Barranquilla				CHILE			Valparaíso			
Por- cen- taje	Flete en dólares por		Por- cen- taje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
	1 000 kg/m³	1 000 kg			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
9.2	Saco 2.00	33.34	9.2	1 406	466 874	332.03	P 51.70	51.70	53.25	16.0
25.0	P 35.50	33.50	23.6	8 662	7 233 688	835.02	P 51.70	51.70	53.25	6.4
28.7	P 31.00	31.00	27.0	436	74 693	171.36	P 32.45	32.45	33.42	19.5
				831	741 038	891.53	P 45.10	45.10	46.45	5.2
				11 471	2 163 445	188.61	P 55.00	55.00	56.65	30.0
2.4	P/M 25.00	25.00	2.2	51 764	2 586 904	49.98	P 24.20	24.20	24.93	49.9
12.2	P 46.00	46.00	11.7	480	167 650	349.27	P 41.80	41.80	43.05	12.3
15.9	P 26.00	26.00	15.9							
3.4	P 35.00	35.00	3.3							
7.6	P 35.00	35.00	7.2	12	7 239	580.05	P 29.00	29.00	29.87	5.1
				10	27 600	2 760.00	P 82.50	82.50	84.97	3.1
				260	249 584	959.94	P 44.00	44.00	45.32	4.7
4.0	P 30.00	30.00	3.8	253	52 558	207.93	P 23.10 ^e	23.10	23.79	11.4
12.5	M 38.00	75.00	11.8	2	3 177	1 431.08	M 29.70			
				3	7 955	2 704.86	P/M 24.75 ^f	50.00	52.00	1.9
				4	16 400	4 100.00	M 41.80	130.00	134.00	3.3
16.6	P/M 41.00 ^g	80.00	15.7	313	452 560	1 445.22	P/M 33.00			
				14	5 950	434.78	P 39.60	39.60	40.79	9.4
				10	4 814	472.15	M 19.80	40.00	41.20	8.7
				14	193 890	14 204.40	P/M 39.60 ^g	120.00	124.00	0.9
				1 153	1 705 565	1 479.02	P/M 30.80 ^h	90.00	93.00	6.3
				2	19 015	8 270.99	P/M 35.20	235.00	242.00	2.9
							+ 2 %			
							ad val.			
				2	4 491	2 426.26	P/M 35.20 ^g	45.00	46.00	1.9
				7	6 300	926.47	P 20.90	20.90	21.53	2.3
MÉXICO				Veracruz			PARAGUAY			
Por- cen- taje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Toneladas	Flete en dóla res por		Por- cen- taje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares	
		Total	Por ton.		1 000 kg/m³	1 000 kg			Total	Por ton.
								770	107 775	139.97
3.6	32	5 217	163.40	P 28.00	28.00	17.1	6	2 098	349.67	
	54	28 141	518.92	P 27.00	27.00	5.2	...	160	666.67	
22.7								77	3 938	51.31

(Continúa)

BRASIL: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	ECUADOR			Guayaquil		
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg	
<i>Manufacturas simples</i>							
56 - Aceites lubricantes	27.10.4.						
64 - Alcohol etílico	22.08/09						
70 - Caucho sintético	40.02.1.						
72 - Cemento Portland común	25.23.0.03						
73 - Cigarros y cigarrillos	24.02.8.01						
77 - Conservas de frutas y legumbres	20.06.						
79 - Chapas de hierro y acero	73.13.						
80 - Chapas de madera prensada	44.18.						
83 - Harina de carne	19.						
85 - Hilados de algodón y lana	55.06.0.01						
91 - Madera terciada y laminados	44.09.2.						
92 - Manteca de cacao	18.04.0.01						
103 - Tejido de algodón, lana y lino							
105 - Tubos de hierro o acero	73.18.						
<i>Manufacturas complejas</i>							
110 - Aparatos de telefonía	85.13.8.						
112 - Artefactos sanitarios de loza	87.02.						
113 - Automóviles para pasajeros	87.02.						
114 - Partes, piezas sueltas y accesorios	87.05/06.						
118 - Caucho elaborado (neumáticos)	40.11.1.						
120 - Elevadores para pasajeros	84.22.3.						
122 - Libros, diarios y revistas	49.01/02.	9	3 931	455.77	P 60.44	60.44	
123 - Maquinaria agrícola	84.25.4.						
125 - Máquinas de coser y escribir	84.41./51.1	54	96 750	1 783.74	P/M 51.64	155.00	
126 - Máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico	84.40.1.01	4	5 800	1 351.98	M 45.84	305.00	
127 - Mentol	29.05.1.06						
128 - Muebles de madera y/o acero	94.03.1.						
129 - Pilas secas	85.03.1.						
133 - Transformadores	85.01.4.						
		PERÚ			Callao		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje
			Total	Por ton.	1 000 gk/m³	1 000 kg	
<i>Materia prima</i>							
5 - Animales vacunos vivos	01.02.	875	222 000	253.71	Convencional		
10 - Caolín	25.07.0.02						
12 - Fibra de ramio en bruto	54.02.0.02						
13 - Fibra de sisal, yute, etc., en bruto	57.03.0.02						
14 - Fruta fresca: ananás (piña)	57.04.1.01	600	133 201	222.00	P 32.00¹	32.00 14.4	
15 - Fruta fresca: bananas	08.01.0.03						
20 - Maíz	08.01.0.02						
	10.05.0.02						
<i>Semimanufacturas</i>							
29 - Arroz sin cáscara	10.06.0.02	76 532	8 399 801	109.76	P 22.00¹	22.00 20.0	
33 - Cacao en almendras	18.01.0.01	109	28 366	260.00	2.25 por bolsa²	37.50 14.4	

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones del Brasil.

II-2 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.

FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

MÉXICO				Veracruz			PARAGUAY						
Por- cen- taje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dóla res por		Por- cen- taje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares					
		Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg			Total	Por ton.				
							2	2 067	1 316.56				
							16	1 376	86.00				
	4 394	1 683 204	383.06	P 35.00	35.00	9.1	89	2 816	31.76				
							65	93 422	1 437.04				
	49	26 321	537.04	P/M 44.00	55.00	10.2	129	35 957	278.05				
							56	6 636	119.28				
	537	86 447	161.06	P/M 16.00	16.00	9.9	162	13 888	85.93				
	200	16 830	84.15	P 30.00	30.00	35.6							
	...	700	747.86	P/M 43.00	85.00	11.4	5	3 820	734.62				
							...	306	1 020.00				
	114	118 088	1 039.77	P/M 30.00	50.00	4.8	1	1 973	1 684.88				
							8	1 166	149.24				
	...	4 900	10 606.06	P/M 57.00	230.00	2.2							
	1	2 144	1 530.34	P/M 23.00			67	19 881	297.00				
	...	633	1 935.78	P/M 26.50	55.00	2.8	1	2 096	1 496.07				
							12	27 205	2 184.79				
	4	6 030	1 709.67	P/M 50.00			18	26 398	1 476.15				
13.3	11	4 993	460.69	P/M 66.00 ^c	110.00	23.9	5	3 104	599.81				
8.7	29	85 055	2 885.18	P/M 48.00	145.00	5.0	600	333 952	556.20				
							8	15 477	1 877.83				
22.6							62	75 423	1 220.85				
	3	27 018	8 479.91	P/M 70.00 + 1 ½ % ad valorem	265.00	3.1							
							21	14 763	705.12				
							3	6 819	2 172.35				
							...	187	2 337.50				
URUGUAY				Montevideo			VENEZUELA			La Guaira			
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Flete en dólares por	
	Total	Por ton.				1 000 gk/m³	1 000 kg	Total	Por ton.			1 000 kg/m³	1 000 kg
	2	4 000	1 739.13	Convencional									
				terrestre									
1 400	50 955	36.00	P 14.70	14.70	40.4								
5	1 975	395.00	P/M 25.30 ^c	60.00	15.2								
	770	150 923	196.00	M 20.10	40.00	20.4	500	88 445	176.89	P 32.40		32.40	18.3
	3	375	107.14	1.40 esq.	35.00	32.7							
17 512	991 000	56.59	0.30 cacho	15.00	26.5								
2 303	172 661	52.27	1.20 saco	20.00	38.3								
	378	156 007	412.39	2.20 saco	44.04	10.7							

(Continúa)

BRASIL: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	PERÚ			Callao		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje
			Total	Por ton.	1 000 gk/m²	1 000 kg	
Semimanufacturas (continuación)							
34 - Café en grano	09.01.1.01	...	440	666.67	2.50 por bolsa ^k	41.67	6.3
38 - Cueros vacunos salados	41.02.1.	13	2 668	205.45	P 40.00	40.00	19.5
39 - Durmientes	44.07.0.01						
40 - Extractos curtientes	32.01.	9	1 680	181.62	P 28.00 ^l	28.00	15.4
41 - Ferroaleaciones	73.02.0.						
47 - Madera aserrada (pino)	44.05.1.04	133	12 963	97.43	1 000 p² 30.00 ^m	21.00	21.7
48 - Madera en rollizos	44.03.						
51 - Té	09.02.0.01						
53 - Yerba mate beneficiada	09.03.0.01						
Manufacturas simples							
56 - Aceites lubricantes	27.10.4.						
65 - Alimentos preparados de cereales	19.						
66 - Azúcar refinada	17.01.1.02						
70 - Caucho sintético	40.02.1.	4	1 656	414.00	P 35.00 ⁿ	35.00	8.5
71 - Celulosa	47.01.	100	4 900	49.00	P 15.00 ^ñ	15.00	30.6
73 - Cigarros y cigarrillos	24.02.8.01	2	5 222	2 235.45	P 63.00	63.00	2.8
76 - Conservas de carne	16.02.						
77 - Conservas de frutas y legumbres	20.06.	5	1 970	410.42	P 32.00	32.00	7.8
79 - Chapas de hierro o acero	73.13.						
80 - Chapas de madera prensada	44.18.	40	7 340	182.96	P 21.00	21.00	11.5
87 - Ladrillos refractarios	69.02.	8	1 157	139.25	P 26.00	26.00	18.7
91 - Madera terciada y laminados	44.09.2.	92	18 516	202.02	P 35.00	35.00	17.3
92 - Manteca de cacao	18.04.0.01						
97 - Poliestireno							
98 - Quesos	04.04.	...	335	664.68	P 35.00	35.00	5.3
103 - Tejidos de algodón, lana y lino							
105 - Tubos de hierro o acero	73.18.	2	2 353	1 062.78	P 24.00	24.00	2.3
Manufacturas complejas							
111 - Artículos de cuero y de pieles	42.01.0.01						
112 - Artefactos sanitarios de loza	87.02.	22	6 102	282.79	M 22.50	110.00	38.9
113 - Automóviles para pasajeros	87.02.	4	6 010	1 429.93	P/M 23.00		
114 - Partes, piezas sueltas y accesorios	87.05/06.	33	54 991	1 665.18	P/M 25.50	50.00	5.0
118 - Caucho elaborado (neumáticos)	40.11.1.	6	10 364	1 775.27	M 33.00	140.00	7.9
120 - Elevadores para pasajeros	84.22.3.						
121 - Fibras textiles sintéticas o artificiales	56.01.2.						
122 - Libros, diarios y revistas	49.01/02.	27	16 500	604.57	P 39.00	39.00	6.5
123 - Maquinaria agrícola	84.25.4.	1	1 583	1 224.28	P 21.50	21.50	1.8
124 - Máquinas de sumar	84.52.1.						
125 - Máquinas de coser y escribir	84.41./51.1	166	329 923	1 982.98	P/M 31.00	95.00	4.8
126 - Máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico	84.40.1.01	7	11 013	1 580.28	M 28.00	190.00	12.0
127 - Mentol	29.05.1.06	...	1 860	9 300.00	P/M 40.00 + 2 % ad valorem	265.00	2.8
128 - Muebles de madera y/o acero	94.03.1.	...	351	1 647.89	P/M 25.00	220.00	13.2
129 - Pilas secas	85.03.1.	112	70 342	629.98	P/M 40.00	50.00	7.9

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones del Brasil.

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

URUGUAY			Montevideo			VENEZUELA			La Guaira		
Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Porcentaje
	Total	Por ton.	1 000 gk/m³	1 000 kg			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg	
406	313 148	771.60	1.45 saco	24.15	3.1						
29	4 988	169.73	P 19.00	19.00	11.2	2 350	54 240	23.08	P/M 66.40*	95.00	411.6
185	25 535	138.03	P 21.00	21.00	15.2	2 250	286	145.92	P 28.40	28.40	19.5
16 720	1 493 182	89.31	1 000 p² 34.00	24.00	26.9		246 858	109.71	P 25.40	25.40	23.2
4 750	221 473	46.63	P 22.00	22.00	47.2						
63	44 287	701.30	M 20.10	70.00	10.0						
7 927	1 551 268	195.69	P 30.10	30.10	15.4						
9	3 825	439.66	P 26.80	26.80	6.1						
...	1 181	1 808.58	P/M 25.30*	65.00	3.6						
21 250	1 049 924	49.41	1.05 saco	17.50	35.4						
86	28 011	326.09	P 30.00	30.00	9.2						
1 790	337 643	188.59	P 14.00	14.00	7.4						
49	37 050	756.29	P 20.10	20.10	2.7						
2 182	330 620	151.52	P 23.10	23.10	15.2						
1 165	138 453	118.86	M 18.00	35.00	29.4						
10 000	10 680	1 068.00	P 60.40	60.40	5.7						
5	5 998	1 230.11	P/M 11.00	20.00	1.6						
1	9 428	6 606.87	M 36.00*	175.00	2.6	...	2 351	5 762.25	P/M 48.40	230.00	4.0
21	15 364	743.30	P 17.00	17.00	2.3						
						...	4 047	43 053.19	P/M 90.40	270.00	0.6
2	4 728	2 514.89	P/M 20.00								
5	14 359	2 837.75	P/M 25.00	50.00	1.8	14	10 107	724.72	P/M 26.90	55.00	7.6
...	2 088	3 283.02	M 30.50	130.00	4.0						
179	256 473	1 429.81	P/M 30.50			74	78 935	1 065.48	P/M 50.40		
20	11 220	561.00	P/M 25.00	50.00	8.9						
29	8 330	287.44	P 17.00	17.00	5.9	7	3 840	520.33	P/M 66.40*	115.00	22.1
...	12 100	14 404.76	P/M 22.00	65.00	0.5						
197	321 831	1 630.23	P/M 22.00	65.00	4.0	1	2 519	2 300.46	P/M 46.40	140.00	6.1
...	547	1 688.27	P/M 30.50	135.00	8.0	21	28 044	1 307.41	M 30.40	205.00	15.7
...	6 235	7 585.16	P 26.20	100.00	1.3	...	3 450	9 324.32	P/M 70.40	280.00	3.0
			+ 1 % ad valorem						+ 1 % ad valorem		

(Continúa)

BRASIL: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	GUATEMALA			Puerto Barrios y Champerico		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje
			Total	Por ton.	1 000 kg/m²	1 000 kg	
<i>Materia prima</i>							
13 - Fibra de sisal, yute, etc., en bruto	57.03.0.02 57.04.1.01						
<i>Manufacturas simples</i>							
76 - Conservas de carne	16.02.						
103 - Tejidos de algodón crudo							
<i>Manufacturas complejas</i>							
102 - Artefactos sanitarios de loza							
103 - Automóviles para pasajeros		...	2 424	4 530.84	P/M 38.00		
122 - Libros, diarios y revistas	49.01/02.	2	1 050	434.78	P/M 81.00*	140.00	32.2
125 - Máquinas de coser y escribir	84.41./51.1	59	100 950	1 716.84	P/M 61.00	185.00	10.8
126 - Heladeras de uso doméstico		...	476	1 724.64	M 45.00	300.00	17.4

		TRINIDAD Y TABAGO			Puerto España		
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		
			Total	Por ton.	1 000 kg/m²	1 000 kg	
<i>Materia prima</i>							
2 - Algodón en rama	55.01.0.01						
8 - Baritina	25.11.0.01	11 676	93 404	8.00	P/M 27.40	27.40	
13 - Fibra de sisal en bruto	57.04.1.01						
16 - Fruta fresca: cítricos	08.02.						
18 - Granito en bruto	25.16.1.01						
19 - Lana sucia	53.01.1.						
20 - Maíz	10.05.0.02	1 151	59 654	51.81	P 28.40	28.40	
21 - Mineral de manganeso	26.01.1.70						
22 - Pescado fresco, refrigerado o congelado	03.01.2.01						
<i>Semimanufacturas</i>							
33 - Cacao en almendras	18.01.0.01						
34 - Café en grano	09.01.1.01						
35 - Carne fresca vacuna	02.01.1.01						
40 - Extractos curtientes	32.01.	2	300	153.06	P 33.40	33.40	
41 - Ferroaleaciones	73.02.0.						
42 - Fruta desecada (bananas)	08.12.						
47 - Madera aserrada (pino)	44.05.1.04						
48 - Madera en rollizos	44.03.						
51 - Té	09.02.0.01	5	4 058	772.95	P/M 44.80	155.00	
52 - Tripas vacunas saladas	05.04.2.02						
53 - Yerba mate beneficiada	09.03.0.01						
<i>Manufacturas simples</i>							
64 - Alcohol etílico	22.08/09						
66 - Azúcar refinada	17.01.1.02						
68 - Café soluble	21.02.1.01						
69 - Caseína	35.01.						

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones del Brasil.

I-2 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

HONDURAS			Puerto Cortés y Amapala			NICARAGUA			Corinto			PANAMÁ		
To- nela- das	Val. f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Val. f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Val. f.o.b. en dólar	
	Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg			Total	Por ton.	1 000 kg m³	1 000 kg			Total	Por ton.
												23	3 677	161.98
												...	499	815.36
												...	873	1 199.18
1	300	288.18	P/M 50.00	240.00	83.3									
2	918	519.23	P/M 81.00*	140.00	27.0	2	1 308	557.54	P/M 81.50*	140.00	25.1	...	2 283	4 267.29
24	36 570	1 523.75	P/M 61.00	158.00	12.1	25	38 520	1 528.57	P/M 61.50	185.00	12.1	5	2 464	478.26
2	2 653	1 546.04	M 45.00	305.00	19.7							67	100 440	1 494.64
												3	4 637	1 546.70

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ				San Francisco			Nueva York		
Por- cen- taje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje	Valor f.o.b. en dólares		Por- cen- taje
		Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		1 000 kg/40 p³	1 000 kg	
342.5	97	46 801	482.98	P 44.50	44.50	9.2	P 38.50	38.50	8.0
	10 411	83 281	8.00				P 32.50	32.50	406.2
	23 712	3 736 852	157.59	P 39.55	39.55	25.1	P 40.00	40.00	25.4
	2 538	181 460	71.49	2.60 caj.	78.00	109.1	2.35 por jaba	68.00	95.1
	1 184	53 323	44.21	P/M 31.80	31.80	71.9	P/M 24.50	24.50	55.4
54.8	732	808 760	1 104.26	P 60.80	60.80	5.5	P 68.64	68.64	6.2
	6 311	342 365	54.25	P 27.00	27.00	49.8	P/M 41.50	70.55	130.0
	697 183	19 114 729	27.42	P 34.75	34.75	126.7	Convencional ^p		
	358	106 148	296.57	P 130.05	130.05	43.9	LT 103.25	101.62	34.3
21.8	68 243	19 166 899	280.86	2.42 por bolsa	42.80	15.2	2.37 por bolsa	39.50	14.1
	376 569	329 468 323	874.92	2.80 por bolsa	49.20	5.6	2.75 por bolsa	45.83	5.2
	1 336	1 642 223	1 229.29	P 112.30	112.30	9.1	LT 137.00	134.84	11.0
	1 853	236 183	127.43	P 30.80	30.80	24.2	P 26.25	26.25	20.6
	4 905	1 088 969	222.01				P 31.00	31.00	14.0
20.0	87	44 585	511.30	P/M 39.80	80.00	15.6	P/M 36.50	75.00	14.7
	14 367	1 151 603	80.15	1 000 p³ 45.50	32.00	40.0	Convencional		
	4 943	465 676	94.21	P 49.95	49.95	53.0	P 29.50	29.50	31.3
	590	456 188	773.62	P 45.10	140.00	18.1	P 62.50	62.50	8.1
	124	86 584	696.89	P 48.30	48.30	6.9	P 38.50	38.50	5.5
	16	4 089	255.63	P 70.80	70.80	27.7	P 52.50	52.50	20.5
10.9	5 464	338 827	62.01	P/M 66.80	110.00	177.3	P/M 63.50	115.00	185.4
	338 488	34 871 874	103.02	P 32.80	32.80	31.8	Convencional ^q		
	647	740 292	1 144.01	P 143.30	143.30	12.5	P 125.00	125.00	10.9
	115	58 548	510.27	P 46.80	46.80	9.2	P 32.50	32.50	6.4

(Continúa)

BRASIL: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	TRINIDAD Y TABAGO			Puerto España		
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg	
Manufacturas simples (continuación)							
73 - Cigarros y cigarrillos	24.02.8.01						
76 - Conservas de carne	16.02.	12	9 681	819.66	P 39.909	39.90	
77 - Conservas de frutas y legumbres	20.06.						
79 - Chapas de hierro y acero	73.13.						
80 - Chapas de madera prensada	44.18.						
81 - Extractos y jugos de carne	16.03.1.						
85 - Hilados de algodón y lana	55.06.0.01						
86 - Jugo de frutas	20.07.1.						
88 - Lana en tops	53.05.3.02						
91 - Madera terciada y laminados	44.09.2.						
92 - Manteca de cacao	18.04.0.01						
98 - Quesos	04.04.						
103 - Tejidos de algodón, lana y lino		2	6 115	2 699.78	P/M 54.80	130.00	
105 - Tubos de hierro o acero	73.18.						
Manufacturas complejas							
110 - Aparatos de telefonía	85.13.8.						
111 - Artículos de cuero y de pieles	42.01.0.01						
112 - Artefactos sanitarios de loza	87.02.						
113 - Automóviles para pasajeros	87.02.						
114 - Partes, piezas sueltas y accesorios	87.05/06.						
116 - Calzado de cuero	64.02.0.01						
119 - Confecciones en general	61.02.						
122 - Libros, diarios y revistas	49.01/02.						
125 - Máquinas de coser	84.41./51.1						
126 - Heladeras de uso doméstico	84.40.1.01						
127 - Mentol	29.05.1.06						
128 - Muebles de madera	94.03.1.						
133 - Transformadores eléctricos	85.01.4.						
		JAPÓN			Yokohama		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje
			Total	Por ton.	1 016 kg/40 p³	1 000 kg	
Materia prima							
2 - Algodón en rama	55.01.0.01	21 827	10 137 791	464.47	P 46.00	45.28	9.7
12 - Fibra de ramio en bruto	54.02.0.02	1 010	285 740	282.91	P 67.00	65.94	23.3
13 - Fibra de sisal, yute, etc., en bruto	57.03.0.02						
14 - Fruta fresca: ananás (piña)	57.04.1.01	10	1 620	162.00	P 50.00	49.21	30.4
15 - Fruta fresca: bananas	08.01.0.03						
16 - Fruta fresca: cítricos	08.01.0.02						
18 - Granito en bruto	08.02.						
19 - Lana sucia	25.16.1.01	2 031	81 962	40.35	P 28.00	27.56	68.3
20 - Maíz	53.01.1.	147	193 363	1 314.72	P 55.00	54.13	4.1
21 - Mineral de manganeso	10.05.0.02	5 062	260 995	51.56	P 23.00	22.64	43.9
25 - Semilla de soya	26.01.1.70	82 782	2 022 446	24.43	P 35.00	34.45	141.0
	12.01.4.01						
Semimanufacturas							
29 - Arroz sin cáscara	10.06.0.02						

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones del Brasil.

I-2 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ				San Francisco			Nueva York			
Por- cen- taje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dóla res por		Por- cen- taje	Valor f.o.b. en dólares		Por- cen- taje	
		Total	Por ton.	1 000 kg/m²	1 000 kg		1 000 kg/40 p³	1 000 kg		
4.9	16	72 370	4 415.77				P/M 57.50	210.00	4.8	
	9 909	7 308 607	737.60	P 34.90	34.90	4.7	P 31.50	31.50	4.3	
	360	154 886	430.82	P/M 58.90	70.00	16.2	P/M 45.00	60.00	13.9	
	6 306	648 344	102.82	P 29.40	29.40	28.6	Convencional ^r			
	11 154	1 020 184	91.46	P 30.30	30.30	33.1	P/M 22.50	22.50	24.6	
	9	27 801	9 668.65	P 36.40	36.40	0.0	P 32.00	32.00	0.3	
	3 749	3 264 422	870.69				P 62.50	62.50	7.2	
	2 249	789 713	351.22	P 78.90	78.90	22.5	P 52.50	52.50	14.9	
	19	42 035	2 174.26	P/M 75.80*	320.00	14.7	P/M 68.50*	290.00	13.3	
	7 357	959 228	130.39	P/M 32.95	60.00	46.0	P/M 45.50	90.00	69.0	
	2 752	2 157 497	784.05	P 65.50	65.60	8.4	P 62.00	62.00	7.9	
4.8	4	2 317	630.65	P 129.05	129.05	20.5	LT 113.50	111.71	17.7	
	3 832	4 086 043	1 066.34	P/M 53.80	95.00	8.9	P/M 50.50	100.00	9.4	
	3 958	365 268	92.28	P 31.40	31.40	34.0	P/M 28.50	45.00	48.8	
	57	51 737	909.52	P/M 75.80*	265.00	29.1	P/M 68.50*	275.00	30.2	
	2	16 062	10 152.97	P/M 103.30	270.00	2.7	P/M 52.50	160.00	1.6	
	185	49 837	269.81	P/M 43.80	185.00	68.6	P/M 36.50	175.00	64.9	
	1 ^a	950	760.00	c/u 550.00	445.00	58.6	P/M 41.50			
	390	660 796	1 693.94	P/M 48.75	85.00	5.0	P/M 35.50	70.00	4.1	
	45	126 738	2 798.00	P/M 59.30	180.00	6.4	P/M 52.50	180.00	6.4	
	3	12 643	3 727.30	P/M 53.80	160.00	4.3	P/M 50.50	170.00	4.6	
	6	11 363	2 029.11	P/M 75.80*	135.00	6.7	P/M 68.50*	135.00	6.7	
	60	87 599	1 454.65	P/M 75.80*	190.00	13.1	P/M 36.00	110.00	7.6	
	...	465	1 625.87	P/M 75.80*	445.00	27.4	P/M 32.50	220.00	13.5	
	530	2 971 323	5 602.55	P/M 61.80 ^t	110.00	2.0	P/M 102.50	205.00	3.7	
	21	39 342	1 840.56	P/M 46.80	205.00	11.1	P/M 36.00	180.00	9.8	
	...	470	1 910.57	P/M 75.80*	95.00	5.0	P/M 68.50*	95.00	5.0	
REINO UNIDO/Continente			Amberes			MEDITERRÁNEO			Génova	
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por	Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/m²	1 000 kg			Total	Por ton.	1 000 kg/m²	
17 226	57 601 921	491.37	M 26.00	50.00	10.2	6 840	3 393 833	496.20	M 26.50	55.00
555	151 805	273.39	M 28.50	70.00	25.6	31	2 868	289.85	M 28.50	70.00
63 497	10 360 506	171.04	P 33.00	33.00	19.3	30 023	4 927 210	164.12	P 33.00	33.00
1 827	171 029	93.61								
2 870	54 786	19.09	P 78.20 f.i.	78.20	409.6	949	73 497	77.45	P 84.00	84.00
141 040	6 336 495	44.93								
1 292	55 810	43.20	P 31.00	31.00	71.8	3 469	144 841	41.75	P 32.00	32.00
9 920	9 192 393	926.63	P 55.40	55.40	6.0	595	590 131	991.15	M 30.00	70.00
58 049	2 914 728	50.21	P 28.60	28.60	57.0	485 800	24 164 211	49.74	P 29.00	29.00
141 239	6 896 639	28.59	P 29.40	29.40	102.8	21 122	541 342	25.63	P 29.50	29.50
47 078	4 599 991	97.71	P 28.60	28.60	29.3	26 945	2 620 164	97.24	P 29.00	29.00
25 024	2 860 206	114.30	P 27.60	27.60	24.1	12 540	1 327 310	105.85	P 29.00	29.00

(Continúa)

BRASIL: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	JAPÓN			Yokohama		Por cen- taje
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		
			Total	Por ton.	1 016 kg/40 p ³	1 000 kg	
Semimanufacturas (continuación)							
33-Cacao en almendras	18.01.0.01						
34-Café en grano	09.01.1.01	3 183	2 896 219	909.99	P 60.00	59.06	6.5
35-Carne fresca vacuna	02.01.1.01						
38-Cueros vacunos salados	41.02.1.	1 399	169 276	120.99	P 79.00	77.76	64.3
40-Extractos curtientes	32.01.	98	14 400	146.54	P 41.00	40.35	27.5
41-Ferroaleaciones	73.02.0.						
42-Fruta desecada (bananas)	08.12.	2	1 400	685.60	P 53.00	52.16	7.6
47-Madera aserrada (pino)	44.05.1.04	71	4 410	62.33	M 42.00	62.00	108.2
48-Madera en rollizos	44.03.	341	55 689	163.31	P 69.00	67.91	41.6
51-Té	09.02.0.01						
52-Tripas vacunas saladas	05.04.2.02						
53-Yerba mate beneficiada	09.03.0.01						
Manufacturas simples							
63-Alcohol (aguardiente)	22.09.2.03						
65-Alimentos preparados de cereales	19.						
66-Azúcar refinada	17.01.1.02	23 186	1 311 070	56.54	P 21.00	20.67	36.6
68-Café soluble	21.02.1.01						
71-Celulosa	47.01.						
73-Cigarros y cigarrillos	24.02.8.01						
76-Conservas de carne	16.02.						
77-Conservas de frutas y legumbres	20.06.	7	3 369	494.28	P 53.00	52.16	10.6
80-Chapas de madera prensada	44.18.						
81-Extractos y jugos de carne	16.03.1.						
83-Harina de carne	19.	5 506	472 207	85.76	P 27.00	26.57	31.0
85-Hilados de algodón y lana	55.06.0.01						
86-Jugo de frutas	20.07.1.						
88-Lana en tops	53.05.3.02						
91-Madera terciada y laminados	44.09.2.						
92-Manteca de cacao	18.04.0.01	631	478 450	758.24	P 79.00	77.75	10.3
103-Tejidos de algodón, lana y lino							
Manufacturas complejas							
111-Artículos de cuero y pieles	42.01.0.01	...	3 300	30 555.56	M 85.00	225.00	0.7
112-Artefactos sanitarios de loza	87.02.						
113-Automóviles para pasajeros	87.02.						
114-Partes, piezas sueltas y accesorios	87.05/06.						
116-Calzado de cuero	64.02.0.01						
118-Caucho elaborado (neumáticos)	40.11.1.						
122-Libros, diarios y revistas	49.01/02.						
125-Máquinas de coser	84.41./51.1						
126-Heladeras de uso doméstico	84.40.1.01						
127-Mentol	29.05.1.06						
128-Muebles de madera	94.03.1.						
133-Transformadores	85.01.4.						

FUENTE: Servicio de Estadística Económica e Financeira, *Comércio Exterior do Brasil*, 1965.

NOTA: Tarifas de fletes desde Santos. ^a Desde Salvador/Ilhéus, con 20 por ciento de recargo sobre la tarifa de Santos. ^b A dera. ^c A partir del 1º de junio de 1967 se aumentó a P 25.00. ^d A partir del 1º de junio de 1967 se aumentó a P/M 44.00 el flete para máquinas de escribir. ^e Según tarifa 39. Tarifa 1 indica M 25.00 = P 70.00. ^f Según tarifa 39. Tarifa 1 indica 500 p³ 24.00. ^g Según tarifa 39. Tarifa 1 indica P 41.00. ^h Más 1 por ciento *ad valorem*. ⁱ En dólares la tonelada a granel f.i.o. ^j Según información recibida puede haberse tratado de un flete de 10 dólares la tonelada un automóvil. ^k Más 2 por ciento *ad valorem*. ^l Madera terciada (*plywood*).

1.2 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.

FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

REINO UNIDO/Continente			Amberes			MEDITERRÁNEO			Génova		
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/m ³	1 000 kg			Total	Por ton.	1 000 kg/m ³	1 000 kg	
5 820	1 945 630	334.29	P 41.50	41.50	12.4	999	494 621	495.00	P 43.50	43.50	8.8
286 772	256 343 941	893.89	P 43.30	43.30	4.8	63 044	52 496 093	832.60	P 45.00	45.00	5.4
12 685	8 668 959	683.40	P 90.00 f.i.	90.00	13.2	21 688	13 984 902	644.82	P 90.00 f.i.	90.00	14.0
18 414	3 053 965	165.85	P 36.30	36.30	21.9	8 561	941 113	109.93	P 32.50	32.50	29.6
4 793	638 152	133.13	P 23.50	23.50	17.7	281	38 751	137.69	P 28.00	28.00	20.3
1 871	787 614	421.05	P 31.00	31.00	7.4						
28	12 879	464.61	P 35.60	35.60	7.7						
7 009	17 739 637	90.04	std 80.00	29.00	31.7	7 459	640 506	85.87	std 79.50	28.00	33.0
18 884	3 666 435	194.15	P 42.50	42.50	21.9	14 762	1 052 534	71.30	P 30.50	30.50	42.8
608	454 271	747.50	P 55.80	55.80	7.5						
2 272	1 120 755	493.38	P 35.60	35.60	7.2	442	425 504	962.86	P 35.50	35.50	3.7
145	37 253	256.71	P 59.20	59.20	23.1	5	1 201	262.40	P 59.50	59.50	22.7
...	416	437.89	P/M 39.00	80.00	18.3	20	10 548	520.89	P 64.00	64.00	12.3
...	158	276.22	P 48.70	48.70	17.6						
93 326	4 804 039	51.48	P 31.70	31.70	61.6	20 037	788 775	39.37	P 29.00	29.00	73.7
...	390	1 300.00	P 88.70	88.70	6.8						
1 040	107 918	103.76	P 27.50	27.50	26.5						
16	54 770	3 420.13	M 55.60	205.00	6.0	...	1 328	4 643.36	M 56.00	205.00	4.4
4 156	3 189 991	767.50	P 29.40	29.40	3.8	1 059	734 037	693.10	P 35.00	35.00	5.0
1 703	898 969	528.01	P 34.80	34.80	6.6	23	11 105	473.94	P/M 35.50	45.00	9.5
0 039	572 761	71.25	M 21.00	21.00	29.5						
447	4 485 302	10 026.00	P 52.50	52.50	0.5	191	2 005 922	10 524.30	P 52.50	52.50	0.5
218	27 500	126.26	P 30.00	30.00	23.8	2 850	284 441	99.80	P 33.50	33.50	33.6
108	79 543	734.51	M 23.80	95.00	12.9						
3 733	1 163 273	311.59	P 69.00	69.00	22.1						
1 243	2 280 164	1 834.24	M 60.20 ^c	255.00	13.9	4	5 310	1 500.00	M 60.50 ^c	255.00	17.0
3 180 ^u	1 585 142	498.46	M 27.60	75.00	15.0	27 ^d	27 749	1 017.38	M 35.00	70.00	6.9
9 469	7 063 465	745.98	P 64.60	64.60	8.7						
245	231 056	944.18	M 41.00	80.00	8.5	53	97 446	1 850.69	M 47.00	115.00	6.2
...	157	528.62	P 67.10	67.10	12.7						
21	23 458	1 099.40	P/M 47.90	95.00	8.6	7	9 615	1 357.67	P/M 48.00	95.00	7.0
...	1 780	2 438.36	P/M 106.40	360.00	14.8						
						4	4 503	1 082.45	P/M 83.00	355.00	32.8
1	1 181	1 158.98	M 60.20 ^c	100.00	8.6	46	30 622	659.91	M 60.50 ^c	100.00	15.2
4	5 887	1 497.58	M 39.00	115.00	7.7	23	39 322	1 725.94	P/M 39.00	115.00	6.7
...	274	1 790.85	P/M 34.80	235.00	13.1						
137	784 909	5 731.48	P 107.20	107.20	1.9	...	1 678	6 380.23	P 107.50	107.50	1.7
63	64 171	1 010.58	M 30.20	150.00	14.8						
						24	23 286	976.60	M 60.50 ^c	85.00	8.7

artir del 30 de junio de 1968 se rebajó a 1 000 p² 22.00. ^c Para la Argentina, yerba mate canchada. ^d Laminados de ma-
 /M 29.00. ^e A partir del 1° de junio de 1967 se aumentó a P/M 44.00. ^h A partir del 1° de junio de 1967 se aumentó a
 rifa 1 indica P 24.00. ^k Según tarifa 39. Tarifa 1 indica P 50.00. ⁱ Según tarifa 39. Tarifa 1 indica P 32.50. ^m Según
 65 puede haberse tratado de alrededor de 2.60 dólares la tonelada f.i.o. ^q En 1965 puede haberse tratado de 5.00 a 6.00
 i.o., o de 19 dólares la tonelada, corriendo los gastos de carga y descarga por cuenta del buque. ^s 1 250 toneladas representó

ARGENTINA (*Buenos Aires*) – Tarifa N° 16

“Comissão de Fretes Brasil Río da Prata”
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

2.00 dólares por tonelada o metro cúbico, a partir del 15 de agosto de 1962, eliminado el 1° de diciembre de 1966. Como los armadores argentinos y brasileños no acostumbran aplicar el recargo, no se le tuvo en cuenta en este estudio.

Recargo oficial:

4 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina sobre la importación. Existe también una tarifa de fletes desde los puertos brasileños al Río de la Plata, elaborada por el Lloyd Brasileiro en nombre de la “Conferencia Marítima de Armadores Argentinos e Brasileiros – 1959 – Comité do Rio de Janeiro” – Tarifa N° 17, pero esta tarifa no ha sido oficializada. Por otra parte sólo se confeccionó a fines de 1967.

COLOMBIA (*Buenaventura y Barranquilla*)

“Brazil-Colombia Freight Agreement”
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

1.00 dólar por 1 000 kg o metro cúbico (recargo de Colombia), que se incluyó en el flete. El mismo tráfico está cubierto por la: “Brazil Caribbean Conference – Freight Tariff N° 6” – Tarifa N° 39.

CHILE (*Valparaíso*) – Tarifa 2

“Tarifa de Fletes Chile a Brasil y de Brasil a Chile”

Acuerdo entre Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires y Compañía Chilena de Navegación Inter-oceánica, Valparaíso.

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la importación.

ECUADOR (*Guayaquil*) – Tarifa N° 2

“Tarifa de Fletes Chile a Brasil y de Brasil a Chile” con un aumento de 20.00 dólares por 1 000 kg o metro cúbico sobre los fletes para Valparaíso. “Brazil Carib-

bean Conference – Freight Tariff N° 6” – Tarifa N° 39. Grupo V – con un recargo de 15.00 dólares por 1 000 kg o metro cúbico sobre la tarifa básica.

Recargo de Conferencia:

La tarifa prevé una sobretasa de 2.00 dólares por 1 000 kg o metro cúbico que, como se suprimió a partir del 1° de diciembre de 1966, no se consideró en el estudio. El Recargo de Faros y Hospitales, de 0.84 de dólar por 1 000 kg o metro cúbico, se incluyó en el flete.

En el estudio se aplicó la tarifa que indicaba para cada caso el flete más bajo.

MÉXICO (*Veracruz*) – Tarifa N° 39

“Brazil Caribbean Conference – Freight Tariff N° 6”
Base 1 000 kg o metro cúbico
No hay ningún recargo.

PERÚ (*Callao*) – Tarifa N° 1

“Tarifa de Fletes Brasil a Perú y de Perú a Brasil”

Acuerdo entre Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires, y Compañía Chilena de Navegación Inter-oceánica, Valparaíso.

Base 1 000 kg o metro cúbico.
No hay ningún recargo.

El mismo tráfico está también cubierto por la: “Brazil Caribbean Conference – Freight Tariff N° 6” – Tarifa N° 39

URUGUAY (*Montevideo*) – Tarifa N° 16

“Comissão de Fretes Brasil Río da Prata”
Véase Argentina.
No hay ningún recargo.

Según información recibida, toda la importación uruguaya del Brasil debe hacerse en buque uruguayo de matrícula de cabotaje, para evitar el pago de gastos consulares del 12 por ciento sobre el valor c.i.f.

VENEZUELA (*La Guaira*) – Tarifa N° 39

“Brazil Caribbean Conference – Freight Tariff N° 6”
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

La Guaira 0.40 de dólar por 1 000 kg o metro cúbico.

GUATEMALA (*Puerto Barrios y Champerico*) - Tarifa N. 39

Grupo V, con un recargo de 15.00 dólares por 1 000 kg o metro cúbico sobre la tarifa básica.

"Brazil Caribbean Conference - Freight Tariff N° 6"
No hay recargos.

HONDURAS (*Puerto Cortés y Amapala*) - Tarifa N° 39

"Brazil Caribbean Conference - Freight Tariff N° 6"

Grupo V - con un recargo de 15.00 dólares por 1 000 kg o metro cúbico sobre la tarifa básica.

Recargo de Conferencia:

Puerto Cortés 1.10 dólares por 1 000 kg, derecho de tonelaje.

NICARAGUA (*Corinto*) - Tarifa N° 39

"Brazil Caribbean Conference - Freight Tariff N° 6"

Grupo V - con un recargo de 15.00 dólares por 1 000 kg o metro cúbico sobre la tarifa básica.

Recargo de Conferencia:

0.50 de dólar por 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

PANAMÁ (*Cristóbal y Ciudad de Panamá*)

No se pudo conseguir la tarifa.

TRINIDAD Y TABAGO (*Puerto España*) - Tarifa N° 39

"Brazil Caribbean Conference - Freight Tariff N° 6"
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargos de Conferencia:

Para carga general: 7.70 dólares por 40 p³ igual a 6.80 dólares por m³, o 4.90 dólares por 2 000 lb igual a 5.40 dólares por 1 000 kg.

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*San Francisco*)

"Pacific Coast River Plate Brazil Conference"
Base 1 000 kg o 40 p³.

Recargos de Conferencia:

Distintos gastos por manipulación de mercancías (handling charges) por 2 000 lb o 40 p³, que se incluyeron en el flete.

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*Nueva York*) - Tarifa N° 94

"Brazil/United States - Canada Freight Conference - Tariff N° 13"
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

1.00 dólar por 1 000 kg o metro cúbico *Excess Handling Charges* con algunas excepciones.

Para carga refrigerada existe una tarifa de:

"River Plate and Brazil/United States Reefer Conference - Tariff N° 9"
Base 2 240 lb o 40 p³.

JAPÓN (*Yokohama*) - Tarifa N° 96

"Far East River Plate Brazil Conference - Freight Tariff N° 6"
Base 1 016 kg o 40 p³.

Recargo de Conferencia:

10 por ciento desde cualquier puerto del Brasil.

Premio de fidelidad:

10 por ciento pagadero por cuatrimestre vencido (re- bajado a 5 por ciento en enero de 1967).

REINO UNIDO/CONTINENTE (*Amberes*)

"Homeward Freight Conference of Brazil/Europe Steam- ship Lines - Tariff N° 24"
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargos de Conferencia:

Distintos recargos que se incluyeron en el flete.

Para carne fresca solamente existe una tarifa de:

"South America/Continent Refrigerator Shipping Asso- ciation (SARSA)"

MEDITERRÁNEO (*Génova*) - Tarifa N° 63

"Conferencia Brasil Mediterráneo"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargos de Conferencia:

Distintas sobretasas que se incluyeron en el flete.

Para carga refrigerada existe una tarifa de:

"South America/Western Mediterranean Reefer Agree- ment" - Tarifa N° 65.

COLOMBIA: TONELAJE EXPORTADO POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B.
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	Total ALALC			Total AMÉRICA	
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Toneladas	Valor f.o.b.
			Total	Por ton.		Total
<i>Materia prima</i>						
2 - Algodón en bruto	55.01.0.01	520	276 586	531.71	520	276 586
13 - Fibra de fique (sisal)	57.04.1.01	...	386	1 068.54	352	147 288
15 - Fruta fresca: bananas	08.01.0.02					
<i>Semimanufacturas</i>						
28 - Alquitrán/asfalto	27.06/15	30 163	463 808	15.38	30 163	463 808
29 - Arroz pelado	10.06.0.02	162	23 461	144.89	162	23 461
34 - Café sin tostar	09.01.1.01	2 198	2 209 838	1 005.18	2 198	2 209 838
43 - Grasa y sebo vacuno (sebos)	15.02.1.01	...	479	3 453.02	3	13 191
47 - Madera aserrada	44.05.	18	4 816	270.06	18	5 089
48 - Madera en troncos en bruto	44.03.	5 489	149 549	27.25	5 489	149 549
49 - Metales en lingotes	73.06.0.03	3	1 443	473.11	3	1 443
<i>Manufacturas simples</i>						
56 - Aceites lubricantes	27.10.4.	36	4 804	132.45	36	4 804
59 - Acetato de celulosa	39.03.3.02	29	26 659	915.76	84	78 490
60 - Ácido sulfúrico	28.08.0.01	32	10 211	315.37	38	10 602
62 - Alambre de hierro o acero	73.14.	16	8 046	510.69	16	8 046
63 - Alcohol (aguardiente)	22.09.2.				8	4 700
68 - Café soluble	21.02.1.01	6	7 153	1 282.13	32	38 082
72 - Cemento Portland	25.23.0.03				39 425	437 154
73 - Cigarros y cigarrillos	24.02.1.	8	13 190	1 744.73	8	13 190
74 - Clavos y tornillos	73.31.	10	6 493	660.91	17	12 228
79 - Chapas de hierro o acero	73.13.	9	5 674	606.26	21	12 339
85 - Hilados de algodón	53/54/55	...	901	1 399.30	599	745 645
86 - Jugo de frutas	20.07.1.	...	332	1 680.35	7	3 426
87 - Ladrillos refractarios	69.02.	72	5 751	79.67	73	5 938
91 - Madera terciada (plywood)	44.15.	2	1 735	991.33	15	13 425
97 - Polietileno, resinas sólidas o líquidas	39.02.	82	45 851	557.65	84	46 630
103 - Tejidos de algodón	55.09.	55	117 370	2 131.00	682	1 167 234
105 - Tubos de hierro o acero	73.17/21	85	11 705	137.97	200	28 808
106 - Vidrios planos	70.06.	1 591	181 730	114.24	1 591	181 730
<i>Manufacturas complejas</i>						
110 - Aparatos para telefonía	85.13.	3	20 115	7 692.16	3	20 115
111 - Artículos de cuero	42.01.0.01				11	16 854
112 - Artefactos sanitarios de cerámica	69.	434	142 934	329.35	521	177 154
114 - Automóviles, partes y piezas	87.06.	50	23 494	468.35	51	24 620
118 - Caucho elaborado	40.	934	1 065 714	1 141.57	934	1 065 714
119 - Confecciones (ropa interior)	61.01/02				17	127 500
121 - Fibras textiles artificiales	51/56.	2 118	1 502 477	709.26	2 237	1 600 270
122 - Libros y revistas	49.01.	44	122 306	2 804.74	59	174 720
123 - Maquinaria agrícola	84.25.4.	7	9 832	1 426.84	16	26 020
126 - Heladeras	84.15.	...	111	798.21	12	13 870
133 - Transformadores eléctricos	85.01.4.				3	3 400

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones de Colombia.

** No pudo disponerse de los datos de 1965 en el momento de redactar el estudio.

A CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

64**

ARGENTINA	ARGENTINA		Buenaventura y Barranquilla-Buenos Aires					BOLIVIA		
en dólares	Toneladas	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares	
Por ton.		Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg				Total	Por ton.
531.71										
418.46										
15.38	28 760	440 243	15.31	P/M 80.00*	100.00	104.00	679.3			
144.89										
1 005.18	1 979	1 987 011	1 004.23	P 64.00	64.00	66.56	6.6			
4 495.91										
282.75										
27.25										
473.11										
132.45										
934.15										
277.66										
510.69										
513.76								16	8 046	510.69
1 206.71	...	302	1 441.10	P/M 80.00*	200.00	208.00	14.4	...	590	1 195.20
11.09										
1 744.73										
700.61										
599.24										
1 244.84										
485.78										
81.51										
883.30										
557.10										
1 710.38										
144.18										
114.24										
7 692.16										
4 516.05										
339.80								34	13 953	404.44
482.86										
141.57	933	1 063 345	1 140.18	P/M 43.50	165.00	170.00	14.9			
620.83										
715.26								7	4 027	550.50
966.24	1	2 580	1 853.96	P 41.00	41.00	42.64	2.3	1	4 960	4 284.07
598.64										
186.61										
160.41										

(Continúa)

COLOMBIA: TONELAJE EXPORTADO POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B.
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL 10% DE LAS EXPORTACIONES
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	CHILE			Buenaventura-Valparaíso			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólar. por		Con recargo oficial	Por cen- taje
			Total	Por ton.	1 000 kg/ 40 p ³	1 000 kg		
Materia prima								
2 - Algodón en bruto	55.01.0.01							
Semimanufacturas								
28 - Alquitrán/asfalto	27.06/15							
29 - Arroz pelado	10.06.0.02	162	23 461	144.89	P 20.00	22.40	23.07	15.00
34 - Café sin tostar	09.01.1.01	220	222 827	1 013.73	P 29.00	31.40	32.34	8.00
43 - Grasa y sebo vacuno (sebos)	15.02.1.01							
47 - Madera aserrada	44.05							
Manufacturas simples								
56 - Aceites lubricantes	27.10.4.							
59 - Acetato de celulosa	39.03.3.02							
60 - Ácido sulfúrico	28.08.0.01							
68 - Café soluble	21.02.1.01	5	6 259	1 284.10	M 36.00	95.00	98.00	7.00
74 - Clavos y tornillos	73.31.							
79 - Chapas de hierro o acero	73.13.							
85 - Hilados de algodón	53/54/55							
86 - Jugo de frutas	20.07.1.							
91 - Madera terciada (plywood)	44.15.							
97 - Polietileno, resinas sólidas o líquidas	39.02.							
103 - Tejidos de algodón	55.09.							
105 - Tubos de hierro o acero	73.17/21							
106 - Vidrios planos	70.06.							
Manufacturas complejas								
110 - Aparatos para telefonía	85.13.							
112 - Artefactos sanitarios de cerámica	69.							
114 - Automóviles, partes y piezas	87.06.							
118 - Caucho elaborado	40.							
121 - Fibras textiles artificiales	51/56.							
122 - Libros y revistas	49.01.	...	975	1 871.92	P/M 43.00*	80.00	82.00	4.00
123 - Maquinaria agrícola	84.25.4.							

		MÉXICO		Buenaventura-Acapulco			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por cen- taje
			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ³	1 000 kg	
Materia prima							
13 - Fibra de fique (sisal)	57.04.1.01						
Semimanufacturas							
48 - Madera en troncos en bruto	44.03.	5 485	149 446	27.25	P 50.50	55.67	20.00
Manufacturas simples							
73 - Cigarros y cigarrillos	24.02.1.						

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones de Colombia.

(Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

4**

<i>Barranquilla-Valparaíso</i>				ECUADOR			<i>Buenaventura-Guayaquil</i>			<i>Barranquilla-Guayaquil</i>		
<i>Flete en dólares por</i>		<i>Con</i>	<i>Por-</i>	<i>To-</i>	<i>Valor f.o.b. en dólar</i>		<i>Flete en dólares por</i>		<i>Por-</i>	<i>Flete en dólares por</i>		<i>Por-</i>
<i>1 000 kg/</i>	<i>1 000</i>	<i>recargo</i>	<i>cen-</i>	<i>nela-</i>	<i>Total</i>	<i>Por ton.</i>	<i>1 000 kg/</i>	<i>1 000</i>	<i>cen-</i>	<i>1 000 kg/</i>	<i>1 000</i>	<i>cen-</i>
<i>40 p²</i>	<i>kg</i>	<i>oficial</i>	<i>taje</i>	<i>das</i>			<i>40 p²</i>	<i>kg</i>	<i>taje</i>	<i>40 p²</i>	<i>kg</i>	<i>taje</i>
				520	276 586	531.71	P 20.00	20.84	3.9	P 25.00	25.84	4.9
				1 403	28 565	16.79	P/M 23.00*	30.00	178.7	P 17.00	17.84	106.3
M 51.00*a	75.00	77.00	53.1	...	479	3 453.02	P/M 23.00*	55.00	1.6	P/M 30.00*	70.00	2.0
51.00	53.15	54.74	5.4	13	4 533	338.06	P/M 23.00*	38.00	11.2	No figura		
				36	4 804	132.45	P/M 17.00	25.00	18.9	P 23.00b	23.84	18.0
				29	26 659	915.76	P/M 23.00*	85.00	9.3	P/M 30.00*	110.00	12.0
				32	10 211	315.37	P 23.00	23.84	7.6	P 75.00c	75.84	24.0
M 51.00*d	135.00	139.00	10.8	4	1 851	494.32	P/M 23.00*	23.84	4.8	P/M 30.00*	30.84	6.2
				9	5 674	606.26	P 17.00	17.84	2.9	P 17.00	17.84	2.9
				...	683	1 690.57	P/M 23.00*	60.00	3.5	P 25.00	25.84	1.5
				...	332	1 680.35	P/M 23.00*	40.00	2.4	P/M 30.00*	55.00	3.3
				2	1 735	991.33	P/M 23.00*	60.00	6.1	P 25.00	25.84	2.6
				11	9 250	866.59	P 25.00	25.84	3.0	P 19.00	19.84	2.3
				50	102 534	2 055.26	P/M 23.00	40.00	1.9	P 32.00e	32.84	1.6
				85	11 705	137.97	P/M 18.00	25.00	18.1	P 18.00f	18.84	13.7
				1 590	181 503	114.15	P 30.00	30.84	27.0	P 23.00	23.84	20.9
				3	20 115	7 692.16	P/M 23.00*	85.00	1.1	P/M 30.00*g	110.00	1.4
				96	39 812	413.82	P/M 23.00*	100.00	24.2	M 27.00	120.00	29.0
				...	72	1 615.78	M 15.00	55.00	3.4	M 25.00h	90.00	5.6
				...	1 404	3 352.84	P 40.00	40.84	1.2	P 44.00	44.84	1.3
M 51.00*i	95.00	98.00	5.2	1 122	812 858	724.40	P 34.00	34.84	4.8	P 32.00	32.84	4.5
				4	21 591	5 327.36	P 34.00	34.84	0.7	P 32.00	32.84	0.6
				6	9 206	1 595.84	P/M 23.00*	40.00	2.5	P/M 22.00j	40.00	2.5
PERÚ				<i>Buenaventura-Callao</i>			<i>Barranquilla-Callao</i>					
<i>Valor f.o.b. en dólar</i>		<i>Flete en dólares por</i>		<i>Flete en dólares por</i>		<i>Por-</i>	<i>Flete en dólares por</i>		<i>Por-</i>			<i>Por-</i>
<i>Total</i>	<i>Por ton.</i>	<i>1 000 kg/40 p²</i>	<i>1 000 kg</i>			<i>cen-</i>	<i>1 000 kg/40 p²</i>	<i>1 000 kg</i>	<i>taje</i>			<i>cen-</i>
386	1 068.54	P/M 35.00*	115.00			10.8	P 22.00	22.00				2.1
13 190	1 744.73	P/M 35.00*	155.00			8.9	P/M 34.00*k	155.00				8.9

(Continúa)

COLOMBIA: TONELAJE EXPORTADO POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B.
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	MÉXICO		Buenaventura-Acapulco			Por cen- taje
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		
			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ^o	1 000 kg	
Manufacturas simples (continuación)							
74-Clavos y tornillos	73.31.						
87-Ladrillos refractarios	69.02.						
97-Polietileno, resinas sólidas o líquidas	39.02.	...	1 000	1 582.27	P/M 43.00*	85.00	5.
103-Tejidos de algodón	55.09.						
Manufacturas complejas							
112-Artefactos sanitarios de cerámica	69.						
118-Caucho elaborado	40.						
121-Fibras textiles artificiales	51/56.						
122-Libros y revistas	49.01.	8	37 372	4 863.73	P/M 43.00*	75.00	1.
123-Maquinaria agrícola	84.25.4.	...	178	1 612.16	P/M 43.00*	75.00	4.
126-Heladeras	84.15.	...	111	798.21	P/M 43.00*	225.00	28.
		VENEZUELA		Buenaventura-La Guaira		Barranquilla	
		To- ne- la- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- ta- je
			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ^o	1 000 kg	
Flete en dólares por 1 000 kg/40 p ^o							
Materia prima							
13-Fibra de fique (sisal)	57.04.1.01						
Semimanufacturas							
47-Madera aserrada	44.05	4	283	63.98	1 000 p ^o 66.00	55.00	86.0
48-Madera en troncos en bruto	44.03.	4	102	25.68	P/M 42.00*	46.30	180.3
49-Metales en lingotes	73.06.0.03	3	1 443	473.11	P/M 42.00*	46.30	9.8
Manufacturas simples							
72-Cemento Portland	25.23.0.03						
74-Clavos y tornillos	73.31.	3	3 962	1 299.34	P/M 42.00*	46.30	3.6
79-Chapas de hierro o acero	73.13.						
85-Hilados de algodón	53/54/55	...	218	908.33	P/M 42.00*	105.00	11.6
87-Ladrillos refractarios	69.02.	13	238	17.70	P/M 42.00*	46.30	261.6
91-Madera terciada (plywood)	44.15.						
97-Polietileno, resinas sólidas o líquidas	39.02.	71	35 299	499.02	P/M 42.00*	85.00	17.0
103-Tejidos de algodón	55.09.	...	4 753	9 902.81	P/M 42.00*	105.00	1.1
106-Vidrios planos	70.06.	...	229	327.48	P/M 42.00*	46.30	14.1
Manufacturas complejas							
111-Artículos de cuero	42.01.0.01						
112-Artefactos sanitarios de cerámica	69.						
114-Automóviles, partes y piezas	87.06.	50	23 421	467.32	P/M 42.00	145.00	31.0
121-Fibras textiles artificiales	51/56.						
122-Libros y revistas	49.01.	22	40 308	1 798.50	P/M 42.00*	75.00	4.2
123-Maquinaria agrícola	84.25.4.	1	446	442.12	P 38.50	42.44	9.6
133-Transformadores eléctricos	85.01.4.						

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones de Colombia.

3 (Continuación)

A CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

064**

To- ela- das	PERÚ		Buenaventura-Callao			Barranquilla-Callao		
	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Por- cen- taje	Flete en dólares por		Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg		1 000 kg/40 p ³	1 000 kg	
3	679	224.17	P/M 35.00 ^o	35.00	15.6	P/M 34.00 ^o k	34.00	15.2
59	5 513	93.93	P 16.00	16.00	17.0	P 18.00	18.00	19.2
..	301	1 677.61	P 30.00	30.00	1.8	P 20.00	20.00	1.2
5	10 082	2 141.46	P/M 25.00	60.00	2.8	P 32.00	32.00	1.5
003	89 168	294.02	P/M 25.00	105.00	35.7	M 28.00	120.00	40.8
..	963	1 857.13	P 70.00	70.00	3.8	P 60.00	60.00	3.2
339	368 667	576.89	P 34.00	34.00	5.9	P 20.00	20.00	3.5
5	7 143	1 512.43	P 34.00	34.00	2.2	P 32.00	32.00	2.1

a Guaira		COSTA RICA			Buenaventura-Puerto Limón			Buenaventura-Puntarenas			Barranquilla-Puerto Limón			
Fletes por	Por-	To-	Valor f.o.b. en		Flete en dólares		Por-	Flete en dólares por		Por-	Flete en dólares por		Por-	
1 000	cen-	ne-	Total	Por ton.	2 000 lb/	1 000		2 000 lb/	1 000		1 000 kg/	1 000		1 000
kg	ta-	la-			40 p ³	kg	taje	40 p ³	kg	taje	40 p ³	kg	taje	
			330	138 834	420.64	P/M 38.50*	125.00	29.7	P/M 34.00* ¹	110.00	26.1	P 19.00	19.00	4.5
\$2.00	65.6													
\$0.00	116.8													
\$1.63	6.7													

(Continúa)

COLOMBIA: TONELAJE EXPORTADO POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B.,
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	EL SALVADOR		Buenaventura-Acajutla			Por- cen- taje
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		
			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p³	1 000 kg	
Semimanufacturas							
43 - Grasa y sebo vacuno (sebos)	15.02.1.01	...	2 312	4 354.08	P/M 34.00*¹	75.00	1.7
Manufacturas simples							
59 - Acetato de celulosa	39.03.3.02						
68 - Café soluble	21.02.1.01						
74 - Clavos y tornillos	73.31.						
85 - Hilados de algodón	53/54/55						
86 - Jugo de frutas	20.07.1.	...	123	1 788.98	P/M 34.00*	60.00	3.4
91 - Madera terciada (plywood)	44.15.	...	764	822.33	P/M 34.00*	85.00	10.3
103 - Tejidos de algodón	55.09.	14	25 912	1 797.11	P/M 34.00*	85.00	4.7
Manufacturas complejas							
112 - Artefactos sanitarios de cerámica	69.	4	1 263	300.29	P/M 27.50	115.00	38.3
121 - Fibras textiles artificiales	51/56.	9	10 095	1 118.29	P/M 34.00*	60.00	5.4
122 - Libros y revistas	49.01.	...	1 806	2 862.71	P/M 34.00*	60.00	2.1
123 - Maquinaria agrícola	84.25.4.						
125 - Heladeras	84.15.	3	3 322	1 057.97	P/M 34.00*	180.00	17.0
		HONDURAS		Buenaventura-Puerto Cortés			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje
			Total	Por ton.	2 000 lb/ 40 p³	1000 kg	
Manufacturas simples							
60 - Ácido sulfúrico	28.08.0.01						
72 - Cemento Portland	25.23.0.03						
79 - Chapas de hierro y acero	73.13.						
85 - Hilados de algodón	53/54/55	1	1 795	1 710.25	P/M 38.50*	95.00	5.6
86 - Jugo de frutas	20.07.1.						
91 - Madera terciada (plywood)	44.15.	3	2 374	903.02	P/M 38.50*	95.00	10.3
103 - Tejidos de algodón	55.09.	18	32 626	1 846.33	P/M 38.50*	95.00	5.3
Manufacturas complejas							
111 - Artículos de cuero	42.01.0.01	2	738	481.30	P/M 38.50*	190.00	39.3
112 - Artefactos sanitarios de cerámica	69.						
121 - Fibras textiles artificiales	51/56.						
122 - Libros y revistas	49.01.	1	2 906	2 007.06	P/M 38.50*	65.00	2.1
123 - Maquinaria agrícola	84.25.4.	4	1 913	504.92	P/M 38.50*	65.00	12.3

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones de Colombia.

1-3 (Continuación)

LA CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.

FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1964**

GUATEMALA			Buenaventura-Puerto Barrios			Buenaventura-Champerico			Barranquilla-Puerto Barrios		
Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Porcentaje	Flete en dólares por		Porcentaje	Flete en dólares por		Porcentaje
	Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ³	1 000 kg		2 000 lb/40 p ³	1 000 kg		1 000 kg/40 p ³	1 000 kg	
2	7 365	4 760.85	P/M 38.50*	85.00	1.8	P/M 34.00* ¹	75.00	1.6	P/M 25.00* ⁿ	55.00	1.2
...	1 085	1 883.68	P/M 38.50*	135.00	7.2	P/M 34.00*	120.00	6.4	P/M 25.00*	85.00	4.5
6	9 204	1 418.70	P/M 38.50	95.00	6.7	P/M 38.50	95.00	6.7	P/M 25.00* ^s	60.00	4.2
6	4 657	732.95	P/M 38.50*	38.50	5.3	P/M 34.00*	34.00	4.6	P/M 25.00*	25.00	3.4
459	591 150	1 288.26	P/M 38.50*	95.00	7.4	P/M 31.00	77.00	6.0	P/M 27.50 ^o	27.50	2.1
35	53 499	1 528.26	P/M 38.50*	95.00	6.2	P/M 34.00*	85.00	5.6	P 27.50	27.50	1.8
38	15 525	406.06	P/M 38.50*	160.00	40.6	P/M 27.50	115.00	28.3	M 25.00	105.00	25.9
11	12 553	1 174.34	P/M 38.50*	65.00	5.5	P/M 34.00*	60.00	5.1	P 28.00	28.00	2.4
4	9 444	2 325.73	P/M 38.50*	65.00	2.8	P/M 34.00*	60.00	2.6	P 25.00 ^t	25.00	1.1
...	504	578.02	P/M 38.50*	65.00	11.2	P/M 24.00	40.00	6.9	P/M 22.00	40.00	6.9

Buenaventura-Amapola			Barranquilla-Puerto Cortés			NICARAGUA			Buenaventura-Corinto		
Flete en dólares por		Por- cen- taje	Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje
2 000 lb/40 p ³	1 000 kg		1 000 kg/40 p ³	1 000 kg			Total	Por ton.	2 000 lb/ 40 p ³	1000 kg	
						6	390	67.32	P/M 34.00* ¹	34.00	50.5
						43	592	13.85	P/M 34.00*	34.00	245.5
						5	3 335	672.92	P/M 34.00*	34.00	5.1
P/M 31.00	75.00	4.4	P/M 30.00 ^o	75.00	4.4	73	68 981	943.60	P/M 31.00	75.00	7.9
						7	2 970	437.67	P/M 34.00*	60.00	13.7
P/M 34.00*	85.00	9.4	P/M 32.00* ^u	90.00	10.0	5	4 416	929.86	P/M 34.00*	85.00	9.1
P/M 34.00*	85.00	4.6	P/M 30.00 ^v	75.00	4.1	140	243 185	1 738.52	P/M 34.00*	85.00	4.9
P/M 34.00*	170.00	35.3	P/M 32.00* ^w	165.00	34.3						
						6	2 968	480.18	P/M 27.50	115.00	23.9
						50	27 890	560.72	P/M 34.00*	60.00	10.7
P/M 34.00*	60.00	3.0	P/M 32.00* ^x	75.00	3.7	...	3 270	3 453.10	P/M 34.00*	60.00	1.7
P/M 24.00	40.00	7.9	P/M 32.00* ^y	60.00	11.9						

(Continúa)

COLOMBIA: TONELAJE EXPORTADO POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B.,
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	To- nela- das	PANAMÁ		Buenaventura-Cristóbal			
			Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje	
			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ³	1 000 kg		
Materia prima								
13-Fibra de fique (sisal)	57.04.1.01	22	8 067	374.28	P/M 17.50 ^a	70.00	18.7	
Semimanufacturas								
43-Grasa y sebo vacuno (sebos)	15.02.1.01	...	2 719	4 088.76	P/M 17.50 ^a	45.00	1.1	
47-Madera aserrada	44.05	...	272	1 671.23	1 000 p ³ 38.50	35.00	2.1	
Manufacturas simples								
59-Acetato de celulosa	39.03.3.02	54	50 746	933.95	P/M 17.50 ^a	75.00	8.0	
63-Alcohol (aguardiente)	22.09.2.	8	4 200	513.76	P/M 17.50 ^a	30.00	5.8	
68-Café soluble	21.02.1.01	7	12 110	1 634.30	P/M 19.00	55.00	3.4	
72-Cemento Portland	25.23.0.03	642	7 152	11.14	P 12.00 ^a	16.92	151.9	
74-Clavos y tornillos	73.31.	1	1 044	1 023.99	P/M 17.50 ^a	22.43	2.2	
85-Hilados de algodón	53/54/55	12	36 845	3 091.87	P/M 17.50 ^a	50.00	1.6	
87-Ladrillos refractarios	69.02.	...	185	283.49	P 15.50	20.78	7.3	
97-Polietileno, resinas sólidas o líquidas	39.02.	1	779	526.36	P/M 17.50 ^a	40.00	7.6	
103-Tejidos de algodón	55.09.	280	449 324	1 605.50	P/M 17.50 ^a	50.00	3.1	
105-Tubos de hierro o acero	73.17/21	115	17 103	148.77	P/M 22.00 ^b	35.00	23.5	
Manufacturas complejas								
111-Artículos de cuero	42.01.0.01	9	15 115	1 602.72	P/M 17.50 ^a	105.00	6.6	
114-Automóviles, partes y piezas	87.06.	...	744	1 594.45	P/M 17.50 ^a	75.00	6.7	
119-Confecciones (ropa interior)	61.01/02	17	127 321	7 619.50	P/M 17.50 ^a	65.00	0.9	
121-Fibras textiles artificiales	51/56.	48	45 257	949.45	P/M 17.50 ^a	35.00	3.7	
122-Libros y revistas	49.01.	4	21 870	4 927.90	P/M 17.50 ^a	35.00	0.7	
123-Maquinaria agrícola	84.25.4.	4	13 288	3 430.21	P/M 17.50 ^a	35.00	1.0	
126-Heladeras	84.15.	8	10 438	1 252.41	P/M 17.50 ^a	110.00	8.8	
133-Transformadores eléctricos	85.01.4.	...	899	1 076.72	P/M 17.50 ^a	25.00	2.3	
ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ								
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Buenaventura-San Francisco			
			Total	Por ton.	Flete en dólares por			
					2 000 lb/ 40 p ³	1 000 kg		
Materia prima								
2-Algodón en bruto	55.01.0.01	354	179 155	506.18	No figura			
13-Fibra de fique (sisal)	57.04.1.01	33	16 629	511.00	P 47.00		57.32	
Semimanufacturas								
31-Azúcar en bruto (mascabado)	17.01.2.	30 665	3 270 729	106.66	No figura ^a			
34-Café sin tostar	09.01.1.01	233 650	237 704 749	1 017.35	P 29.00		35.00	
47-Madera aserrada	44.05	53 681	2 758 454	51.39	1 000 p ³ 40.00		37.00	
48-Madera en troncos en bruto	44.03.	37 748	442 643	11.73	P 35.00		43.98	
49-Metales en lingotes	73.06.0.03	443	34 000	76.72	P 13.00		16.15	
Manufacturas simples								
59-Acetato de celulosa	39.03.3.02	73	73 944	1 019.60	No figura			
62-Alambre de hierro o acero	73.14.	4	1 481	353.18	P 30.00		36.60	

^a Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones de Colombia.

I-3 (Continuación)

LA CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*
1964**

Barranquilla-Cristóbal			REPÚBLICA DOMINICANA			Buenaventura-Santo Domingo			Barranquilla-Sto. Domingo		
Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dól.		Flete en dólares por		Por- cen- taje	Flete en dólares por		Por- cen- taje
1 000 kg/ 40 p ³	1 000 kg			Total	Por ton.	2 000 lb/ 40 p ³	1 000 kg		1 000 kg/ 40 p ³	1 000 kg	
P/M 24.00 ^a z	90.00	24.0									
P/M 24.00 ^a a'	60.00	1.5									
500 p ³ 18.00	35.00	2.1									
P/M 24.00 ^a a'	95.00	10.2									
P/M 24.00 ^a a'	40.00	7.8									
P/M 24.00 ^a b'	70.00	4.3									
P 18.00 ^d	21.86	196.2	150	4 309	28.77	P/M 47.50 [*]	52.36	182.0	P/M 29.50 [*]	38.85	135.0
P/M 24.00 ^a a'	27.86	2.7									
P/M 24.00 ^a x	70.00	2.3	31	33 554	1 080.03	P/M 47.50 [*]	120.00	11.1	P/M 29.50 [*]	95.00	8.8
P/M 24.00 ^a e'	27.86	9.8									
P/M 24.00 ^a f'	55.00	10.4									
P/M 24.00 ^a g'	70.00	4.4	3	4 661	1 599.86	P/M 47.50 [*]	120.00	7.5	P/M 29.50 [*]	100.00	6.2
P/M 24.00 ^a i'	40.00	26.9									
P/M 24.00 ^a a'	135.00	8.4									
P/M 24.00 ^a j	95.00	6.0									
P/M 24.00 ^a a'	80.00	1.0									
P/M 24.00 ^a k'	50.00	5.3	2	1 461	929.50	P/M 47.50 [*]	85.00	9.1	P/M 29.50 [*]	70.00	7.5
P/M 24.00 ^a l'	50.00	1.0	...	2 722	3 280.65	P/M 47.50 [*]	85.00	2.6	P/M 29.50 [*]	95.00	2.9
P/M 24.00 ^a x	50.00	1.5									
P/M 24.00 ^a m'	145.00	11.6									
P/M 24.00 ^a a'	35.00	3.3									
Buenaventura-Nueva-York			Barranquilla-San Francisco			Barranquilla-Nueva York					
Por- cen- taje	Flete en dólares por		Por- cen- taje	Flete en dólares por		Por- cen- taje	Flete en dólares por		Por- cen- taje		
	2 000 lb/40 p ³	1 000 kg		2 000 lb/40 p ³	1 000 kg		100 lb/p ³	1 000 kg			
11.2	P 40.00	44.09	8.7	P 50.00	58.42	11.5	P 1.76	38.80	7.7		
	P 45.00	49.60	9.7	No figura			P 1.65	36.38	7.1		
3.4	P 22.00	24.25	22.7	Convencional			No figura				
72.0	P 28.00 ^a	30.86	3.0	P 31.00	36.93	3.6	ST 26.00	28.66	2.8		
374.9	1 000 p ³ 44.00	37.00	72.0	1 000 p ³ 50.00	45.00	87.6	1 000 p ³ 39.60	33.00	64.2		
21.0	P 35.00	38.58	328.9	No figura			P 1.37	30.20	257.5		
	No figura			No figura			No figura				
10.4	P/M 38.00	65.00	6.4	No figura			P 4.20/M 2.10 [*]	145.00	14.2		
	P 28.00	30.86	8.7	No figura			P 1.43	31.52	8.9		

(Continúa)

COLOMBIA: TONELAJE EXPORTADO POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B.,
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ			Buenaventura-San Francisco	
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por	
			Total	Por ton.	2 000 lb/ 40 p ³	1 000 kg
Manufacturas simples (continuación)						
68 - Café soluble	21.02.1.01	3	2 267	861.80	P/M 35.00	95.00
72 - Cemento Portland	25.23.0.03	16 695	162 130	9.71	P 20.00	24.30
73 - Cigarros y cigarrillos	24.02.1.	...	145	1 257.07	No figura	
85 - Hilados de algodón	53/54/55	1 351	1 196 854	886.22	M 29.00	80.00
86 - Jugo de frutas	20.07.1.	7	2 245	345.34	P/M 45.00	85.00
103 - Tejidos de algodón	55.09.	1 759	2 078 014	1 181.11	M 35.00 ^a	95.00
Manufacturas complejas						
111 - Artículos de cuero	42.01.0.01	63	163 724	2 593.82	P/M 56.00 ^r	300.00
114 - Automóviles, partes y piezas	87.06.	...	1 418	3 216.33	No figura ^s	
118 - Caucho elaborado	40.	4	4 499	1 224.02	P/M 58.00*	230.00
121 - Fibras textiles artificiales	51/56.	368	237 562	646.32	No figura	
122 - Libros y revistas	49.01.	...	286	3 721.16	P/M 58.00*	110.00
130 - Recipientes para gases	76.11.0.61	...	2 310	2 848.34	P 29.00	36.00
		JAPÓN			Buenaventura/Barranqui Yokoha	
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por	
			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ³	1 000 kg
Materia prima						
2 - Algodón en bruto	55.01.0.01					
15 - Fruta fresca: bananas	08.01.0.02					
Semimanufacturas						
28 - Alquitrán/asfalto	27.06/15					
34 - Café sin tostar	09.01.1.01	2 157	2 211 644	1 025.28	P 40.00	44.09
47 - Madera aserrada	44.05					
48 - Madera en troncos en bruto	44.03.					
Manufacturas simples						
59 - Acetato de celulosa	39.03.3.02					
68 - Café soluble	21.02.1.01					
72 - Cemento Portland	25.23.0.03					
73 - Cigarros y cigarrillos	24.02.1.					
74 - Clavos y tornillos	73.31.	...	207	348.22	P/M 60.00*	66.14
85 - Hilados de algodón	53/54/55					
86 - Jugo de frutas	20.07.1.					
103 - Tejidos de algodón	55.09.					
Manufacturas complejas						
111 - Artículos de cuero	42.01.0.01	29	202 196	7 015.12	P/M 60.00*	300.00
121 - Fibras textiles artificiales	51/56	194	203 460	1 046.33	P/M 60.00*	105.00

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones de Colombia.

I-3 (Continuación)

LA CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.

FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1964**

Por- cen- taje	Buenaventura-Nueva York			Barranquilla-San Francisco			Barranquilla-Nueva York		
	Flete en dólares por		Por- cen- taje	Flete en dólares por		Por- cen- taje	Flete en dólares por		Por- cen- taje
	2 000 lb 40 p ^s	1 000 kg		2 000 lb 40 p ^s	1 000 kg		100 lb/p ^s	1 000 kg	
11.0	P/M 38.00	95.00	11.0	No figura			M 0.66	65.00	7.5
250.2	No figura			No figura			P 0.58	12.79	131.7
	P/M 50.00	175.00	13.9	No figura			No figura		
9.0	P 35.00	38.58	4.4	No figura			P 1.54	33.95	3.8
24.6	No figura ^{p'}			No figura			P 2.47	54.45	15.8
8.0	M 35.00 ^{q'}	85.00	7.2	No figura			P 2.00	44.09	3.7
11.6	P/M 55.00 ^{r'}	275.00	10.6	P/M 58.00	305.00	11.8	M 1.37	275.00	10.6
	P/M 33.00	115.00	3.6	No figura			No figura		
18.8	P/M 70.00*	260.00	21.2	No figura			P 7.37	162.47	13.3
	P 41.00	45.19	7.0	No figura			P 1.92	42.33	6.5
3.0	P/M 70.00*	120.00	3.2	P/M 44.00*	80.00	2.1	P 4.20/M 2.10*	145.00	3.9
1.3	P 32.00	35.27	1.2	No figura			P 1.10	24.25	0.9
Por- cen- taje	REINO UNIDO/CONTINENTE			Buenaventura-Amberes			Barranquilla-Amberes		
	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje	Flete en dólares por		Por- cen- taje
		Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ^s	1 000 kg		1 000 kg/40 p ^s	1 000 kg	
	9 885	5 112 477	517.18	P 44.10	44.10	8.5	P 38.50	34.65	6.7
	171 413	12 395 683	72.31	No figura			No figura		
4.3	24 754	351 772	14.21	P 69.30*	69.30	487.7	P/M 72.10*	80.00	563.0
	128 365	129 736 499	1 010.68	P 48.10	43.29	4.3	P 44.80	40.32	4.0
	2 858	221 056	77.34	P 33.18	33.18	42.9	P 36.40	32.76	42.4
	4 881	139 861	28.66	P 31.50	31.50	109.9	P 35.00	31.50	109.9
	7	6 340	899.14	P 69.30*	69.30	7.7	P/M 72.10*	130.00	14.5
	4	7 836	1 908.94	M 34.30	85.00	4.5	M 46.20	105.00	5.5
	642	6 996	10.90	P 69.30*	69.30	635.8	P/M 72.10*	64.89	595.3
	...	587	1 858.48	M 36.40*	125.00	6.7	M 49.70	155.00	8.3
19.0	6	5 115	902.13	P 69.30*	69.30	7.7	P/M 72.10*	85.00	9.4
	18	41 607	2 340.15	P/M 30.10	75.00	3.2	M 28.00	65.00	2.8
	3	455	150.66	P 44.10	44.10	29.3	P 42.00	37.80	25.1
	718	809 493	1 126.80	P 42.00	42.00	3.7	P 37.80	34.02	3.0
4.3	16	32 678	2 063.68	M 36.40*	180.00	8.7	P/M 72.10*	365.00	17.7
10.0	26	22 320	853.44	P/M 30.80	55.00	6.4	P/M 30.80	50.00	5.9

(Continúa)

COLOMBIA: TONELAJE EXPORTADO POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B.,
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	Toneladas	MEDITERRÁNEO	
			Valor f.o.b. en dólares	
			Total	Por tonelada
<i>Materia prima</i>				
2 - Algodón en bruto	55.01.0.01	88	43 510	496.07
<i>Semimanufacturas</i>				
34 - Café sin tostar	09.01.1.01	20 841	21 265 076	1 020.36
43 - Madera en troncos en bruto	44.03.	85	4 743	55.81
<i>Manufacturas complejas</i>				
111 - Artículos de cuero	42.01.0.01	4	6 948	1 966.06
121 - Fibras textiles artificiales	51/56	...	114	1 036.64
122 - Libros y revistas	49.01	2	2 757	1 556.19
126 - Heladeras	84.15.	2	1 098	560.38

FUENTE: Departamento Administrativo Nacional de Estadística, *Anuario de Comercio Exterior 1964*, Colombia 1966.

- ^a A partir del 1º de abril de 1967 rige la tarifa específica de P 24.00.
^b A partir del 1º de abril de 1967 se cambió a P/M 18.00.
^c A partir del 1º de abril de 1967 se rebajó a P 70.00.
^d A partir del 1º de abril de 1967 rige la tarifa específica de M 36.00.
^e A partir del 1º de abril de 1967 se rebajó a P 30.00.
^f A partir del 1º de abril de 1967 se elevó a P 20.00.
^g A partir del 1º de abril de 1967 rige la tarifa específica de P/M 32.00.
^h A partir del 1º de abril de 1967 se rebajó a P/M 21.00.
ⁱ A partir del 1º de abril de 1967 rige la tarifa específica de P 41.00.
^j A partir del 1º de abril de 1967 se elevó a P/M 25.00.
^k A partir del 1º de abril de 1967 se rebajó a P/M 32.00.
^l A partir del 6 de diciembre de 1967 la tarifa para carga no especificada se elevó a P/M 40.00.
^m A partir del 1º de abril de 1967 se elevó a P 12.00 f.i.o. y, posteriormente se rebajó a P 10.00 f.i.o.
ⁿ A partir del 1º de abril de 1967 la tarifa para carga no especificada se elevó a P/M 26.00.
^o Con posterioridad al 10 de julio de 1967 se rebajó a P 21.00.
^p A partir del 10 de julio de 1967 se elevó a P 20.00.
^q A partir del 1º de abril de 1967 se rebajó a P 23.00.
^r A partir del 10 de julio de 1967 rige el flete específico de P/M 23.00.
^s A partir del 1º de abril de 1967 rige el flete específico de M 30.00.
^t A partir del 1º de abril de 1967 se rebajó a P 23.00.
^u A partir del 1º de abril de 1967 rige el flete específico de P 20.00.
^v A partir del 1º de abril de 1967 se rebajó a P 27.50.
^w A partir del 1º de abril de 1967 la tarifa para carga no especificada se rebajó a P/M 26.00.

TARIFAS DE FLETES APLICADAS A LAS

ARGENTINA (Buenos Aires) - Tarifa N° 37

Desde *Buenaventura* o *Barranquilla*:

"Central America/Brazil, River Plate Mitsui O.S.K. Liner
Tariff List"

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo oficial:

4 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina sobre la importación.

CHILE (Valparaíso) - Tarifa N° 19

Desde *Buenaventura*:

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 3"

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

2.40 dólares por tonelada de flete para todos los puertos chilenos.

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la importación.

Desde *Barranquilla*:

"The Association of West India Trans-Atlantic Steamship Lines - Freight Tariff N° 5" - Tarifa N° 31.

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

No figura, pero se aplicó 2.15 dólares por tonelada

1-3 (Continuación)

LA CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.

FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1964**

Buenaventura-Génova			Barranquilla-Génova		
Flete en dólares por		Porcentaje	Flete en dólares por		Porcentaje
1 000 kg/40 p ³	1 000 kg		1 000 kg/40 p ³	1 000 kg	
P 44.10	44.10	8.9	P 38.50	34.65	7.0
P 48.10	43.29	4.2	P 44.80	40.32	4.0
P 31.50	31.50	56.4	P 35.00	31.50	56.4
M 36.40*	180.00	9.2	P/M 72.10*	365.00	18.6
P/M 30.80	55.00	5.3	P/M 30.80	50.00	4.8
5 % ad val.*	80.00	5.1	P/M 72.10*	145.00	9.3
M 49.70	260.00	46.4	P/M 72.10*	350.00	62.5

* A partir del 1° de abril de 1967 rige el flete específico de P 23.00.

† A partir del 1° de abril de 1967 rige el flete específico de P 22.00.

‡ Tarifa específica de P 20.00, según la nueva tarifa de fletes en vigor desde el 1° de abril de 1967.

§ Tarifa para carga no especificada aumentada a P/M 28.00, según la nueva tarifa de fletes en vigor desde el 1° de abril de 1967.

|| Tarifa específica de M 33.00, según la nueva tarifa de fletes en vigor desde el 1° de abril de 1967.

¶ De 250 a 500 toneladas el flete es de P 10.00.

‖ Tarifa rebajada a P 11.00, según la nueva tarifa de fletes en vigor desde el 1° de abril de 1967.

‗ Tarifa específica de P 16.00, según la nueva tarifa de fletes en vigor desde el 1° de abril de 1967.

‘ Tarifa específica de P 18.00, según la nueva tarifa de fletes en vigor desde el 1° de abril de 1967.

’ Tarifa específica de P 28.50, según la nueva tarifa de fletes en vigor desde el 1° de abril de 1967.

‚ A partir del 1° de febrero de 1968 se rebajó a P/M 17.00.

‛ Tarifa específica de P 21.00, según la nueva tarifa de fletes en vigor desde el 1° de abril de 1967.

“ Tarifa específica de P/M 16.00, según la nueva tarifa de fletes en vigor desde el 1° de abril de 1967.

” Tarifa específica de P 30.00, según la nueva tarifa de fletes en vigor desde el 1° de abril de 1967.

„ Tarifa específica de P 26.00, según la nueva tarifa de fletes en vigor desde el 1° de abril de 1967.

‟ Tarifa específica de P/M 21.00, según la nueva tarifa de fletes en vigor desde el 1° de abril de 1967.

† El 11 de abril de 1968 la Conferencia estableció el flete de P 25.00.

‡ A partir del 1° de enero de 1968 se rebajó a P 26.00.

§ A partir del 12 de marzo de 1968 el flete es de P/M 42.00.

|| A partir del 12 de abril de 1968 se rebajó a P 42.00.

¶ Estos fletes varían según el valor.

‖ A partir del 10 de junio de 1968 el flete es de P/M 35.00.

EXPORTACIONES DE COLOMBIA

de flete, según lo establece el Caribbean Freight Committee, para todos los puertos de Chile.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la importación. A partir del 1° de abril de 1967 existe la Tarifa de Fletes F.M.G. N° 1 Atl. de Colombia (Atlántico) a Chile - Tarifa N° 11.

Para la misma ruta existe también otra tarifa, la del:

"Caribbean Freight Committee - Freight Tariff N° 2C" - Tarifa N° 34 - con la misma base y recargos. Sin embargo, indica solamente flete específico para automóviles acompañados y urea en bolsas, además de "carga no especificada". Esta tarifa es de 47.00 dólares por to-

nelada de flete, más 1 por ciento *ad valorem* si el valor de la mercadería excede de 280.00 dólares por tonelada de flete, mientras que la tarifa de la Asociación que se aplicó, establece 51.00 dólares por tonelada de flete, sin recargo *ad valorem*.

ECUADOR (Guayaquil) - Tarifa N° 19

Desde Buenaventura:

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 3"

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

0.84 de dólar por tonelada de flete recargo del Ecuador.

Desde *Barranquilla*:

"Flota Mercante Grancolombiana - Tarifas de Colombia (Atlántico) a Guayaquil y Manta" - Tarifa N° 11
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
Recargo de Conferencia:

0.84 de dólar por tonelada de flete recargo especial del Ecuador.

MÉXICO (*Acapulco*) - Tarifa N° 30

Desde *Buenaventura*:

"The Association of West Coast Steamship Companies - Freight Tariff N° 7 (Colombia)"
Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

PERÚ (*Callao*) - Tarifa N° 19

Desde *Buenaventura*:

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 3"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

Desde *Barranquilla*:

"Flota Mercante Grancolombiana - Tarifas de Colombia (Atlántico) a puertos del Perú" - Tarifa N° 11
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

Para la misma ruta existen además las siguientes tarifas de fletes:

"Caribbean Freight Committee - Freight Tariff N° 2C" - Tarifa N° 34

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

"The Association of West India Trans-Atlantic Steamship Lines - Freight Tariff N° 5" - Tarifa N° 31.

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

URUGUAY (*Montevideo*) - Tarifa N° 37

Desde *Buenaventura y Barranquilla*:

"Central America/Brazil, River Plate Mitsui O.S.K. Liner Tariff List"
Ningún recargo.

De los productos considerados, Colombia exportó al Uruguay solamente los dos siguientes:

Flete p.t. y porcentaje

N° 121 Fibras textiles artificiales:

350 toneladas por valor de 315 420 dólares
902.40 p.t. P/M 63.00 P 110.00 12.2 por ciento

N° 122 Libros:

1 tonelada por valor de 6 865 dólares
5 513.94 p.t. P 41.00 P 41.00 0.7 por ciento.

VENEZUELA (*La Guaira*) - Tarifa N° 30

Desde *Buenaventura*:

"The Association of West Coast Steamship Companies - Freight Tariff N° 7 (Colombia)"
Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

Desde *Barranquilla*:

"Caribbean Freight Committee - Freight Tariff N° 1C" - Tarifa N° 33

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

0.40 de dólar por 1 000 kg en La Guaira.

Ad valorem:

Para carga no especificada se aplica, además del flete, el 1 por ciento sobre el valor f.o.b. de la mercadería, si éste excede de 280.00 dólares por tonelada de flete

Nota:

Salvo el producto N° 97, casi toda la exportación se realizó por vía terrestre.

COSTA RICA (*Puerto Limón y Puntarenas*) - Tarifa N° 30

Desde *Buenaventura*:

"The Association of West Coast Steamship Companies - Freight Tariff N° 7 (Colombia)"

Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Ningún recargo.

COSTA RICA (*Puerto Limón*) - Tarifa N° 11

Desde *Barranquilla*:

"Flota Mercante Grancolombiana - Tarifas de Colombia (Atlántico) a Centroamérica (Atlántico)"

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Ningún recargo.

Para la misma ruta existe también la siguiente tarifa de fletes:

"Caribbean Freight Committee - Freight Tariff N° 1C" - Tarifa N° 33

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Ningún recargo.

EL SALVADOR (*Acajutla*) - Tarifa N° 30

Desde *Buenaventura*:

"The Association of West Coast Steamship Companies - Freight Tariff N° 7 (Colombia)"

Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Ningún recargo.

GUATEMALA (*Puerto Barrios y Champerico*) - Tarifa N° 30

Desde *Buenaventura*:

"The Association of West Coast Steamship Companies - Freight Tariff N° 7 (Colombia)"

Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Ningún recargo.

GUATEMALA (*Puerto Barrios*) - Tarifa N° 11

Desde *Barranquilla*:

"Flota Mercante Grancolombiana - Tarifa de Colombia (Atlántico) a Centroamérica (Atlántico)"

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Ningún recargo.

Para la misma ruta existe también la siguiente tarifa de fletes:

"Caribbean Freight Committee - Freight Tariff N°

1C" - Tarifa N° 33 que establece un recargo en Puerto Barrios de 1.00 dólar por conocimiento de embarque.

HAÍTI (*Puerto Príncipe*) - Tarifa N° 30

Desde *Buenaventura*:

"The Association of West Coast Steamship Companies - Freight Tariff N° 7 (Colombia)"
Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

De los productos considerados, Colombia exportó para Haití solamente el N° 103 - Tejidos de algodón - 8 toneladas por valor de 12 354 dólares o 1 523.91 p.t. Corresponde aplicar la tarifa para mercadería no especificada, de P/M 42.00 que con un factor de estiba de 100 p³ por 1 000 kg representa 105.00 dólares por 1 000 kg, lo que equivale al 6.9 por ciento sobre el valor f.o.b. de la mercadería.

Desde *Barranquilla*:

"Caribbean Freight Committee - Freight Tariff N° 1C" - Tarifa N° 33
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
Recargos de Conferencia:

2.75 dólares por tonelada de flete para Puerto Príncipe, más 1.00 dólar por tonelada de flete (*port improvement charge*).

Para los tejidos de algodón, se aplicó también la tarifa para mercadería no especificada, de P/M 29.50 más 3.75 dólares por tonelada de flete, más 1 por ciento *ad valorem* por valor superior a 280.00 dólares por tonelada de flete, lo que da un flete total aproximado de 100.00 dólares por 1 000 kg, o sea un 6.6 por ciento sobre el valor f.o.b. de la mercadería.

HONDURAS (*Puerto Cortés y Amapala*) - Tarifa N° 30

Desde *Buenaventura*:

"The Association of West Coast Steamship Companies - Freight Tariff N° 7 (Colombia)"
Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

HONDURAS (*Puerto Cortés*) - Tarifa N° 33

Desde *Barranquilla*:

"Caribbean Freight Committee - Freight Tariff N° 1C"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargos de Conferencia:

1.00 dólar por 1 000 kg, que se ha incluido en el flete, más 1.80 dólares por conocimiento de embarque, que no se tiene en cuenta (recargos Puerto Cortés).

Mercadería no especificada, con un valor superior a 280.00 dólares por tonelada, paga 32.00 dólares por tonelada de flete, más 1 por ciento *ad valorem*.

NICARAGUA (*Corinto*) - Tarifa N° 30

Desde *Buenaventura*:

"The Association of West Coast Steamship Companies - Freight Tariff N° 7 (Colombia)"
Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

PANAMÁ (*Cristóbal y Ciudad de Panamá*) - Tarifa N° 30

Desde *Buenaventura*:

"The Association of West Coast Steamship Companies - Freight Tariff N° 7 (Colombia)"
Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

3.35 dólares por tonelada de flete (recargo Canal de Panamá).

Las tarifas para Ciudad de Panamá son las mismas que para Cristóbal, más 50 por ciento.

Desde *Barranquilla*:

"The Association of West India Trans-Atlantic Steamship Lines - Freight Tariff N° 5" - Tarifa N° 31.
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

3.35 dólares por 2 000 lb o 40 p³ - equivalente a 3.86 dólares por 1 000 kg.

Existe, además, desde Barranquilla para Cristóbal/Colón y Ciudad de Panamá, otra tarifa, la:

"Caribbean Freight Committee - Freight Tariff N° 1C" - Tarifa N° 33

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos que no se aplicó por tener fletes algo superiores, además de establecer el 1 por ciento *ad valorem* sobre carga no especificada si su valor excede de 280.00 dólares por tonelada de flete.

REPÚBLICA DOMINICANA (*Santo Domingo*) - Tarifa N° 30

Desde *Buenaventura*:

"The Association of West Coast Steamship Companies - Freight Tariff N° 7 (Colombia)"
Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.
No figura ningún recargo en la tarifa.

Aparte de la tarifa para "carga no especificada" indica fletes específicos solamente para cuatro productos.

Desde *Barranquilla*:

"Caribbean Freight Committee - Freight Tariff N° 1C" - Tarifa N° 33

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargos de Conferencia:

1.75 dólares por 1 000 kg en todos los puertos dominicanos, más 7.60 dólares por 1 000 kg por gastos de estiba en Santo Domingo.

Aparte la tarifa para "carga no especificada", con un recargo de 1 por ciento *ad valorem* si el valor de la mercadería excede de 280.00 dólares por tonelada de flete, indica fletes específicos solamente para cuatro productos.

TRINIDAD Y TABAGO (*Puerto España*) - Tarifa N° 30

Desde *Buenaventura*:

"The Association of West Coast Steamship Companies - Freight Tariff N° 7 (Colombia)"
Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Porcentaje
		Total	p.t.	2 000 lb o 40 p ³	1 000 kg	
Nº 43 - Sebos		315	6 058.26	P/M 50.50 ^a P/M 28.50 ^a	130.00 140.00	2.1 Pacífico 2.3 Atlántico
Nº 68 - Café soluble	12	9 614	795.80	P/M 41.00 P/M 35.00	120.00 105.00	15.1 Pacífico 13.2 Atlántico
Nº 103 - Tejidos de algodón	2	3 162	1 378.02	P/M 50.50 ^a P/M 28.50 ^a	145.00 105.00	10.5 Pacífico 7.6 Atlántico

Recargo de Conferencia:

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*San Francisco*) -
Tarifa Nº 88

7.70 dólares por tonelada de flete en Puerto España.

Desde *Buenaventura*:

Desde *Barranquilla*:

"The Association of West Coast Steamship Companies -
Freight Tariff Nº 7"

"Caribbean Freight Committee - Freight Tariff Nº 1C"
- Tarifa Nº 33

Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargos de Conferencia:

Recargos de Conferencia:

Distintos recargos por manipulación de mercancías,
que se han incluido en el flete.

7.20 dólares por 1 000 kg o 40 p³ en Puerto España.

Desde *Barranquilla*:

Aparte la tarifa para "carga no especificada" con un
recargo de 1 por ciento *ad valorem* si el valor de la mer-
cadería excede de 280.00 dólares por tonelada de flete,
indica fletes específicos solamente para cinco productos.

"Latin America/Pacific Coast Steamship Conference -
Tariff Nº 60" - Tarifa Nº 90
Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

De los productos considerados, Colombia exportó para
Trinidad y Tabago solamente los que figuran en el cua-
dro que inicia esta página.

Recargos de Conferencia:

Distintos recargos por manipulación de mercancías,
que se han incluido en el flete.

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*Nueva York*) -
Tarifa N° 88

Desde *Buenaventura*:

"The Association of West Coast Steamship Companies -
Freight Tariff N° 7"
Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

Desde *Barranquilla*:

"East Coast Colombia Conference - N.B. ECC-7" - Ta-
rifa N° 73
Base 100 lb o pie cúbico.
Ningún recargo.

Para carga no especificada, la tarifa es de 4.20 dóla-
res por 100 lb o 2.10 dólares por pie cúbico, lo que re-
presenta un flete de 84.00 dólares por 2 000 lb o 40 p³.

La observación "No figura" significa que en la tarifa
se menciona el producto referido, pero sin indicar nin-
gún flete para esta ruta.

JAPÓN (*Yokohama*) - Tarifa N° 95

Desde *Buenaventura* y *Barranquilla*:
"West Coast of Mexico, Central and South America/
Japan Direct Freight Agreement"
Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

REINO UNIDO/CONTINENTE (*Amberes*) - Tarifa N° 46

Desde *Buenaventura*:

"European/South Pacific & Magellan Conference -
Tariff from Colombia (Pacific) N° 6"

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

La tarifa para "carga no especificada" es de 69.30
dólares por 1 000 kg o 36.40 dólares por 40 pies cúbicos
o 5 por ciento *ad valorem*, lo que más convenga al trans-
portador.

El café tiene una rebaja diferida del 10 por ciento,
que se ha deducido del flete.

Desde *Barranquilla*:

"The Association of West India Trans-Atlantic Steam-
ship Lines - Colombian (Atlantic) Eastbound Tariff
No 16" - Tarifa N° 52
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Rebaja diferida:

10 por ciento que se ha deducido del flete.

Ningún recargo.

La tarifa para "carga no especificada" establece un
recargo en el flete de 2 por ciento sobre el valor f.o.b.
de la mercadería, cuando éste excede de 280.00 dólares
por tonelada de flete.

MEDITERRÁNEO (*Génova*) - Tarifas N° 46 y 52

Génova tiene las mismas tarifas que Amberes, tanto
desde *Buenaventura* como desde *Barranquilla*.

COSTA RICA: TONELAJE EXPORTADO POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B.,
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	TOTAL ALALC			TOTAL AMÉRICA LATINA		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares	
			Total	Por ton.		Total	Por ton.
Materia prima							
2 - Algodón desmotado en rama	55.01.0.01						
5 - Animales vacunos vivos	01.02.1.	4 218	1 425 175	337.91	4 360	1 469 697	337.91
15 - Bananas	08.01.0.02	...	60	137.61	432	45 363	104.8
22 - Pescado fresco	03.01.2.01				...	189	684.8
Semimanufacturas							
31 - Azúcar sin refinar	17.01.1.				...	134	219.8
33 - Cacao en grano	18.01.0.01	649	230 757	355.64	2 068	618 074	298.8
34 - Café oro	09.01.1.01						
35 - Carne fresca vacuna	02.01.1.01				...	490	1 424.8
42 - Frutas secas	08.12.						
46 - Legumbres secas	07.04.				43	8 875	206.8
47 - Madera aserrada	44.05.				28	3 001	105.8
48 - Madera en troncos	44.03.				14	6 161	438.8
49 - Plomo en barras	78.02.1.01				69	21 949	317.8
Manufacturas simples							
55 - Aceites comestibles	15.03.				433	146 177	337.8
62 - Alambre de hierro o acero	73.14.				128	22 754	177.8
65 - Alimentos preparados de cereales	23.07.0.02	...	655	1 317.91	234	240 616	1 028.8
68 - Café soluble	21.02.1.01				2	2 900	1 264.8
70 - Caucho sintético y gomas naturales	40.				49	32 059	653.8
72 - Cemento Portland	25.23.0.03				2 988	94 879	82.8
73 - Cigarrillos	24.02.1.02				2	15 293	6 257.8
74 - Clavos y tornillos	73.31.				48	9 689	202.8
76 - Conservas de carne	16.02.				51	52 618	1 031.8
77 - Conservas de frutas y legumbres	20.06/01/02				216	118 911	550.8
78 - Conservas de pescado	16.04.				30	35 376	1 189.8
79 - Chapas galvanizadas de acero	73.15.				2 611	738 488	282.8
81 - Extractos y jugos de carne	16.03.1/2				9	9 988	1 096.8
82 - Fertilizantes	31.	2 129	183 314	86.11	34 802	3 092 830	88.8
85 - Hilados de algodón	55.06/05				3	4 867	1 399.8
86 - Jugo de frutas	20.07.1.				32	12 997	408.8
87 - Ladrillos refractarios	69.02.				78	5 750	74.8
89 - Leche condensada	04.02.1.01				1	968	805.8
90 - Leche en polvo	04.02.1.11				15	13 943	940.8
91 - Madera terciada	44.15.				2 034	702 380	345.8
92 - Manteca y pasta de cacao	18.04.0.01	10	7 708	746.68	50	46 389	93.8
93 - Margarina	15.13.0.01				61	42 475	700.8
97 - Polietileno, resinas sólidas o líquidas	39.02.	10	4 902	473.26	40	55 833	1 401.8
98 - Quesos	04.04.				31	32 380	1 051.8
100 - Sacos para empacar	62.03.				79	47 304	600.8
102 - Sopas de legumbres	21.05.0.01				3	1 171	421.8
103 - Tejidos de algodón y lana	55.				32	55 006	1 704.8
105 - Tubos de hierro o acero	73.17/21				6	3 049	495.8
106 - Vidrios planos	70.06.				8	10 124	1 215.8
Manufacturas complejas							
108 - Alfombras	58.				3	4 568	1 485.8
109 - Ampolletas (tubos fluorescentes)	85.20.2.01				...	449	1 223.8
112 - Artefactos sanitarios de loza	69.				280	131 851	472.8
116 - Calzado de cuero	64.02.				23	99 168	4 216.8
118 - Caucho elaborado	40.				2	7 422	3 058.8

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones de Costa Rica

ORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
LETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

To- ela- das	COLOMBIA		Puntarenas-Buenaventura			PERÚ		Puntarenas-Callao		
	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje
	Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ^s	1 000 kg		Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ^s	1 000 kg	
						4 218	1 425 175	337.91	Convencional	
49	230 757	355.64	P 38.00	41.89	11.8					
..	655	1 317.91	P/M 82.00*	180.00	13.7					
						2 129	183 314	86.11	P 16.50	18.19 21.1
						10	7 708	746.68	P 40.00	44.09 5.9

(Continúa)

COSTA RICA: TONELAJE EXPORTADO POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	TOTAL ALAEC			TOTAL AMÉRICA LATINA		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares	
			Total	Por ton.		Total	Por ton.
Manufacturas simples (continuación)							
119 - Confecciones en general	61.01/02				281	1 499 043	5 333.19
122 - Libros y revistas	49.01.	1	2 477	2 374.88	34	66 158	1 969.69
123 - Maquinaria agrícola	84.25.4.				25	36 852	1 499.15
126 - Heladeras de uso doméstico	84.15.				12	16 432	1 365.01
128 - Muebles de madera	94.03.1.02				118	153 841	1 307.80
		EL SALVADOR			Puntarenas-Acajutla		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dól.		Flete en dólares por		Por cen- taje
			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p²	1 000 kg	
Materia prima							
5 - Animales vacunos vivos	01.02.1.	10	9 208	959.17	Convencional		
Semimanufacturas							
31 - Azúcar sin refinar	17.01.1.						
33 - Cacao en grano	18.01.0.01	45	14 591	321.13	P 15.00	16.53	5.
46 - Legumbres secas	07.04.						
47 - Madera aserrada	44.05.	10	762	79.94	1 000 p² 28.00	24.00	20.
49 - Plomo en barras	78.02.1.01						
Manufacturas simples							
55 - Aceites comestibles	15.03	6	2 971	487.04	P/M 14.00	25.00	5
65 - Alimentos preparados de cereales	23.07.0.02	140	135 646	971.61	P/M 19.00*	40.00	4
70 - Caucho sintético y gomas naturales	40.						
72 - Cemento Portland	25.23.0.03	6	181	28.39	P 12.00	13.23	46
73 - Cigarrillos	24.02.1.02						
74 - Clavos y tornillos	73.31.	20	4 449	221.51	P/M 19.00*	20.94	9
76 - Conservas de carne	16.02.	3	3 712	117.02	P/M 19.00*	25.00	21
77 - Conservas de frutas y legumbres	20.06/01/02	61	31 499	519.44	P/M 19.00*	25.00	4
78 - Conservas de pescado	16.04.	8	9 309	1 239.71	P/M 19.00*	25.00	2
79 - Chapas galvanizadas de acero	73.15.	261	74 342	284.86	P/M 19.00*	20.94	7
81 - Extractos y jugos de carne	16.03.1/2	...	259	609.41	P/M 19.00*	25.00	4
82 - Fertilizantes	31.	8 548	658 617	77.05	P 12.00	13.23	17
85 - Hilados de algodón	55.06/05	...	151	1 301.72	P/M 19.00*	45.00	3
86 - Jugo de frutas	20.07.1.	8	3 228	430.05	P/M 19.00*	35.00	8
87 - Ladrillos refractarios	69.02.	18	1 135	63.30	P/M 12.00	13.23	20
89 - Leche condensada	04.02.1.01	1	941	830.54	P/M 19.00*	20.94	2
90 - Leche en polvo	04.02.1.11	4	3 027	786.44	P/M 12.00	25.00	3
91 - Madera terciada	44.15.	1 337	449 117	335.86	M 17.00	40.00	11
92 - Manteca y pasta de cacao	18.04.0.01	5	5 138	1 082.14	P/M 19.00*	25.00	2
93 - Margarina	15.13.0.01	4	2 954	757.24	P/M 19.00*	25.00	3
97 - Polietileno, resinas sólidas o líquidas	39.02.	10	19 619	1 904.02	P/M 19.00*	40.00	2
98 - Quesos	04.04.	21	20 134	966.91	P 18.00	19.84	2
100 - Sacos para empacar	62.03.	47	27 851	597.76	M 16.00	45.00	3
102 - Sopas de legumbres	21.05.0.01	...	179	471.05	P/M 19.00*	25.00	3
103 - Tejidos de algodón y lana	55.						

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones de Costa Rica.

I-4 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

COLOMBIA						PERÚ					
<i>Puntarenas-Buenaventura</i>						<i>Puntarenas-Callao</i>					
<i>To- nela- das</i>	<i>Valor f.o.b. en dólares</i>		<i>Flete en dólares por</i>		<i>Por- cen- taje</i>	<i>To- nela- das</i>	<i>Valor f.o.b. en dólares</i>		<i>Flete en dólares por</i>		<i>Por- cen- taje</i>
	<i>Total</i>	<i>Por ton.</i>	<i>2 000 lb/40 p³</i>	<i>1 000 kg</i>			<i>Total</i>	<i>Por ton.</i>	<i>2 000 lb/40 p³</i>	<i>1 000 kg</i>	
...	328	2 779.66	P/M 82.00*	145.00	5.2						
GUATEMALA						HONDURAS					
<i>Puntarenas-Champerico</i>						<i>Puntarenas-Amapala</i>					
<i>To- nela- das</i>	<i>Valor f.o.b. en dólar.</i>		<i>Flete en dólares por</i>		<i>Por- cen- taje</i>	<i>To- nela- das</i>	<i>Valor f.o.b. en dólar.</i>		<i>Flete en dólares por</i>		<i>Por- cen- taje</i>
	<i>Total</i>	<i>Por ton.</i>	<i>2 000 lb/40 p³</i>	<i>1 000 kg</i>			<i>Total</i>	<i>Por ton.</i>	<i>2 000 lb/40 p³</i>	<i>1 000 kg</i>	
10	4 500	440.01	P 15.00	16.53	3.8	...	134	212.69	P 12.00	14.23	6.7
41	8 157	197.03	P 12.00	13.23	6.7	1	609	570.22	P 12.00	14.23	2.5
48	19 230	397.46	P/M 23.00*	25.35	6.4						
29	23 213	802.30	P/M 14.00	25.00	3.1						
45	52 259	1 170.86	P/M 23.00*	50.00	4.3	21	25 629	1 210.57	P/M 18.00*	40.00	3.3
3	1 513	485.40	P/M 23.00*	40.00	8.2	48	1 135	23.84	P 12.00	14.23	59.7
2	15 293	6 257.36	P/M 23.00*	105.00	1.7						
41	23 612	575.13	P/M 23.00*	30.00	5.2	18	19 213	1 071.49	P/M 18.00*	25.00	2.3
14	16 047	1 165.11	P/M 23.00*	30.00	2.6	95	56 019	586.83	P/M 18.00*	25.00	4.3
18	4 995	275.97	P/M 23.00*	25.35	9.2	6	7 516	1 183.25	P/M 18.00*	25.00	2.1
2	546	356.86	P/M 23.00*	30.00	8.4	123	33 284	270.21	P/M 18.00*	20.84	7.7
9 962	904 187	90.77	P 12.00	13.23	14.6	2	4 042	2 388.89	P/M 18.00*	25.00	1.0
8	2 250	278.81	P/M 23.00*	40.00	14.3	1 237	97 144	78.51	P 12.00	14.23	18.1
						10	4 834	461.91	P/M 18.00*	30.00	6.5
						...	24	72.07	P/M 12.00	14.23	19.7
327	113 874	347.77	M 17.00	40.00	11.5	4	3 507	882.26	P/M 12.00	25.00	2.8
33	32 251	970.48	P/M 23.00*	30.00	3.1	268	99 867	372.15	M 17.00	45.00	12.1
35	27 689	784.81	P/M 23.00*	30.00	3.8	...	194	2 395.06	P/M 18.00*	25.00	1.0
8	12 817	1 588.42	P/M 23.00*	45.00	2.8	17	7 616	460.82	P/M 18.00*	25.00	5.4
4	4 975	1 372.79	P 18.00	19.45	1.4	4	6 219	1 415.02	P/M 18.00*	35.00	2.5
						3	3 743	1 453.59	P 18.00	20.84	1.4
						32	19 350	604.40	M 16.00	45.00	7.4
						1	700	474.58	P/M 18.00*	25.00	5.3
...	536	1 680.25	P/M 23.00*	55.00	3.3	28	53 753	1 923.46	P/M 18.00*	90.00	4.7

(Continúa)

COSTA RICA: TONELAJE EXPORTADO POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	EL SALVADOR			Puntarenas-Acajutla		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Por- cen- taje
			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p³	1 000 kg	
Manufacturas complejas							
108 - Alfombras	58.	2	1 821	1 094.35	P/M 19.00*	95.00	8.7
109 - Ampolletas (tubos fluorescentes)	85.20.2.01						
112 - Artefactos sanitarios de loza	69.	135	63 733	471.98	P/M 19.00*	80.00	16.9
116 - Calzado de cuero	64.02.	...	4 321	5 263.09	P/M 19.00*	55.00	1.0
118 - Caucho elaborado	40.						
119 - Confecciones en general	61.01/02	139	298 104	2 140.57	P/M 19.00*	55.00	2.6
122 - Libros y revistas	49.01.	4	11 993	2 847.34	P/M 19.00*	35.00	1.2
123 - Maquinaria agrícola	84.25.4.						
126 - Heladeras de uso doméstico	84.15.	...	363	2 592.86	P/M 19.00*	100.00	3.8
128 - Muebles de madera	94.03.1.02	6	5 280	812.31	P/M 21.00	90.00	11.1
		NICARAGUA			Puntarenas-Corinto		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		
			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p³	1 000 kg	
Materia prima							
5 - Animales vacunos vivos	01.02.1.	132	34 257	259.38	Convencional		
15 - Bananas	08.01.0.02						
22 - Pescado fresco	03.01.2.01	...	189	684.78			
Semimanufacturas							
33 - Cacao en grano	18.01.0.01	381	94 167	246.88	P 15.00		17.09
35 - Carne fresca vacuna	02.01.1.01	...	490	1 424.41			
46 - Legumbres secas	07.04.	...	109	242.22	P 12.00		13.78
47 - Madera aserrada	44.05.	19	2 239	118.35	1 000 p³ 28.00		24.00
48 - Madera en troncos	44.03.	4	77	19.71	P 17.00		19.29
49 - Plomo en barras	78.02.1.01	21	2 719	131.35	P/M 18.00*		20.39
Manufacturas simples							
55 - Aceites comestibles	15.03	398	119 993	301.39	P/M 14.00		25.00
62 - Alambre de hierro o acero	73.14.	128	22 754	177.78	P/M 18.00*		25.00
65 - Alimentos preparados de cereales	23.07.0.02	8	7 177	946.33	P/M 18.00*		40.00
68 - Café soluble	21.02.1.01	2	2 900	1 264.71	P/M 18.00*		45.00
70 - Caucho sintético y gomas naturales	40.	46	30 546	664.86	P 15.00		16.53
72 - Cemento Portland	25.23.0.03	2 934	93 563	31.88	P 12.00		13.78
74 - Clavos y tornillos	73.31.	27	5 108	187.32	P/M 18.00*		20.39
76 - Conservas de carne	16.02.	13	12 898	999.61	P/M 18.00*		25.00
77 - Conservas de frutas y legumbres	20.06/01/02	18	7 322	412.34	P/M 18.00*		25.00
78 - Conservas de pescado	16.04.	2	2 504	1 188.98	P/M 18.00*		25.00
79 - Chapas galvanizadas de acero	73.15.	2 208	625 867	283.40	P/M 18.00*		20.39
81 - Extractos y jugos de carne	16.03.1/2	3	3 141	1 024.46	P/M 18.00*		25.00
82 - Fertilizantes	31.	8 673	858 337	98.96	P 12.00		13.78
85 - Hilados de algodón	55.06/05	3	4 620	1 383.65	P/M 18.00*		45.00
86 - Jugo de frutas	20.07.1.	6	2 681	464.72	P/M 18.00*		35.00
87 - Ladrillos refractarios	69.02.	59	4 591	77.31	P/M 12.00		13.78
89 - Leche condensada	04.02.1.01	...	27	391.30	P/M 18.00*		20.39
90 - Leche en polvo	04.02.1.11	7	7 409	1 057.22	P/M 12.00		25.00
91 - Madera terciada	44.15.	101	39 522	390.64	M 17.00		45.00
92 - Manteca y pasta de cacao	18.04.0.01	1	820	807.09	P/M 18.00*		25.00
93 - Margarina	15.13.0.01	5	4 192	860.07	P/M 18.00*		25.00

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones de Costa Rica.

I-4 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

GUATEMALA						HONDURAS					
<i>Puntarenas-Champerico</i>						<i>Puntarenas-Amapala</i>					
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Por- cen- taje
	Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ³	1 000 kg			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ³	1 000 kg	
...	151	755.00	P/M 23.00*	115.00	15.2	...	433	2 042.45	P/M 18.00*	90.00	4.4
83	36 744	440.25	P/M 23.00*	100.00	22.7	26	15 236	584.99	P/M 18.00*	75.00	12.8
...	3 750	5 053.90	P/M 23.00*	70.00	1.4	6	19 655	3 354.09	P/M 18.00*	55.00	1.6
...	340	2 463.77	P/M 23.00*	85.00	3.4	...	...	...	...	...	...
61	586 935	9 669.12	P/M 23.00*	70.00	0.7	52	321 151	6 177.64	P/M 18.00*	55.00	0.9
6	11 035	1 939.03	P/M 23.00*	40.00	2.1	...	2 905	3 873.33	P/M 18.00*	30.00	0.8
15	13 983	931.77	P/M 23.00*	40.00	4.3	...	...	...	...	...	...
...	641	2 627.05	P/M 23.00*	120.00	4.6	...	582	1 662.86	P/M 18.00*	95.00	5.7
28	34 051	1 222.64	P/M 21.00	90.00	7.4	5	2 373	474.60	P/M 21.00	95.00	20.0

PANAMÁ						<i>Puntarenas-Ciudad de Panamá</i>					
Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Flete en dólares por		Porcentaje			
		Total	Por ton.	2 000 lb/ 40 p ³	1 000 kg	2 000 lb/ 40 p ³	1 000 kg				
...	432	1 057	3 303.10	104.87	Convencional	...	...	...	...	...	...
...	...	45 303	104.87	...	P/M 13.00	50.00	47.7	...	...	...	...
6.9	982	274 059	279.16	...	P/M 36.60*	75.00	26.9	...	...	...	...
5.7	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20.3	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
97.9	10	6 084	600.00	...	P 17.00	25.74	4.3	...	...	...	...
15.5	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
8.3	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
14.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
4.2	20	18 337	931.61	...	P/M 36.60*	95.00	10.2	...	...	...	...
2.5	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2.3	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
43.2	...	132	277.31	...	P/M 36.60*	42.95	15.5	...	...	...	...
10.9	17	16 795	986.49	...	P/M 36.60*	60.00	6.1	...	...	...	...
2.5	...	459	473.68	...	P/M 36.60*	60.00	12.7	...	...	...	...
6.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2.1	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2.4	2	2 000	833.33	...	P/M 36.60*	60.00	7.2	...	...	...	...
13.9	6 382	574 545	90.03	...	P/M 36.60*	55.00	61.1	...	...	...	...
3.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
7.5	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
17.8	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2.4	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
11.5	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
2.9	...	273	1 120.97	...	P/M 36.60*	60.00	5.4	...	...	...	...

(Continúa)

COSTA RICA: TONELAJE EXPORTADO POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	NICARAGUA			Puntarenas-Corinto		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		
			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ²	1 000 kg	
Manufacturas simples (continuación)							
97 - Polietileno, resinas sólidas o líquidas	39.02.	7	11 975	1 807.27	P/M 18.00*	35.00	
98 - Quesos	04.04.	4	3 528	936.30	P 18.00	20.39	
100 - Sacos para empacar	62.03.	...	103	651.90	M 16.00	45.00	
102 - Sopas de legumbres	21.05.0.01	...	292	317.39	P/M 18.00*	25.00	
103 - Tejidos de algodón y lana	55.	...	291	2 049.30	P/M 18.00*	90.00	
105 - Tubos de hierro o acero	73.17/21	6	3 016	491.60	P/M 18.00*	25.00	
106 - Vidrios planos	70.06.	8	10 124	1 215.80	P/M 18.00*	20.39	
Manufacturas complejas							
108 - Alfombras	58.	...	700	1 715.69	P/M 18.00*	90.00	
109 - Ampolletas (tubos fluorescentes)	85.20.2.01	...	298	1 784.43	P/M 18.00*	90.00	
112 - Artefactos sanitarios de loza	69.	35	16 138	456.33	P/M 18.00*	80.00	
116 - Calzado de cuero	64.02.	15	69 821	4 521.21	P/M 18.00*	55.00	
118 - Caucho elaborado	40.	2	7 009	3 097.22	P/M 18.00*	70.00	
119 - Confecciones en general	61.01/02	29	287 260	10 023.38	P/M 18.00*	55.00	
122 - Libros y revistas	49.01.	1	1 088	956.06	P/M 18.00*	30.00	
123 - Maquinaria agrícola	84.25.4.	10	22 869	2 388.41	P/M 18.00*	30.00	
126 - Heladeras de uso doméstico	84.15.	11	14 846	1 313.34	P/M 18.00*	95.00	
128 - Muebles de madera	94.03.1.02	78	112 089	1 432.67	P/M 21.00	95.00	
		ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ		Puntarenas-San Francisco			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Por cen- taje
			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ²	1 000 kg	
Materia prima							
2 - Algodón desmotado en rama	55.01.0.01						
15 - Bananas	08.01.0.02	294 547	26 201 439	88.95	P 53.00	61.07	68.39
22 - Pescado fresco	03.01.2.01	7	3 256	465.27	P 69.00	80.80	17.39
Semimanufacturas							
31 - Azúcar sin refinar	17.01.1.	37 959	4 655 048	122.63	Convencional		
33 - Cacao en grano	18.01.0.01	3 995	1 365 354	341.80	P 34.00	40.23	7.39
34 - Café oro	09.01.1.01	20 129	18 673 471	927.68	P 30.00	35.82	3.79
35 - Carne fresca vacuna	02.01.1.01	3 907	2 697 152	690.41	P/M 66.00	190.00	27.39
42 - Frutas secas	08.12.	39	7 106	180.80	P/M 39.00*	60.00	33.39
47 - Madera aserrada	44.05.	1 418	75 778	53.45	1 000 p ² 50.00	44.00	82.39
48 - Madera en troncos	44.03.	11	309	29.43	P 33.00	40.00	135.39
Manufacturas simples							
70 - Caucho sintético y gomas naturales	40.	54	29 356	548.26	P/M 39.00*	75.00	13.39
77 - Conservas de frutas y legumbres	20.06/01/02	9	5 742	663.58	P/M 39.00*	60.00	9.39
78 - Conservas de pescado	16.04.	10	1 187	116.43	P 43.00	50.04	43.39
82 - Fertilizantes	31.	460	33 257	72.33	P/M 39.00*	50.00	69.39
91 - Madera terciada	44.15.	70	8 303	122.69	P/M 39.00*	105.00	85.39
92 - Manteca y pasta de cacao	18.04.0.01	52	46 077	892.17	P 55.00	64.26	7.39
97 - Polietileno, resinas sólidas o líquidas	39.02.	2	2 500	1 328.37	P 33.00	39.68	3.39
100 - Sacos para empacar	62.03.	...	60	212.01	P/M 39.00*	115.00	54.39

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones de Costa Rica.

1-4 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS^a
1965

Por- cen- taje	PANAMÁ			Puntarenas-Ciudad de Panamá		Porcentaje
	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		
		Total	Por ton.	2 000 lb/ 40 p ²	1 000 kg	
1.9 2.2 6.9 7.9 4.4 5.1 1.7	...	301	3 040.40	P/M 36.60*	85.00	2.8
	4	426	110.16	P/M 36.60*	215.00	195.2
5.2 5.0 17.5 1.2 2.3 0.5 3.1 1.2 7.2 6.6	...	1 248	2 212.76	P/M 19.00	125.00	5.6
	...	1 621	4 553.37	P/M 36.60*	130.00	2.9
	...	5 593	11 774.74	P/M 36.60*	130.00	1.1
	21	36 660	1 766.41	P/M 36.60*	75.00	4.2

Puntarenas-Nueva York			Puerto Limón-San Francisco			JAPÓN			Puntarenas-Yokohama		
Flete en dólares por		Por- cen- taje	Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Por- cen- taje
2 000 lb/40 p ^a	1 000 kg		2 000 lb/40 p ^a	1 000 kg			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ^a	1 000 kg	
						1 014	480 762	474.34	P 45.50	50.15	10.6
Convencional											
P 86.00	94.80	20.4									
P 19.50	21.49	17.6									
P 33.00	36.37	10.6	P 43.00	50.15	14.7	309	112 105	363.30	P 35.00	38.58	10.6
P 32.00	35.27	3.8	P 35.00	41.33	4.5	13	11 700	928.57	P 35.00	38.58	4.2
P 71.00	78.26	11.3									
P/M 27.50	40.00	22.1									
1 000 p ^a 50.00	42.00	78.6	1 000 p ^a 83.00	73.00	136.6						
P 35.00	38.58	131.1									
P 40.50	44.64	8.1									
P 27.50	30.31	4.6	P 45.00	52.25	7.9						
P/M 55.00*	75.00	64.4	P 45.00	52.25	44.9						
P/M 55.00*	70.00	96.8									
P 49.50	54.56	44.5									
P/M 55.00*	75.00	8.4									
P/M 55.00*	110.00	8.3									
P/M 55.00*	150.00	70.8									

(Continúa)

COSTA RICA: TONELAJE EXPORTADO POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ			Puntarenas-San Francisco		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Por- cen- taje
			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ³	1 000 kg	
Manufacturas complejas							
108 - Alfombras	58.	...	234	1 218.75	P/M 29.00	130.00	10.7
122 - Libros y revistas	49.01.	...	243	247.20	P/M 39.00*	75.00	30.3
128 - Muebles de madera	94.03.1.02	...	110	1 222.22	P/M 39.00*	185.00	15.1
		REINO UNIDO/CONTINENTE			Puntarenas-Am		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		
			Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg	
Materia prima							
2 - Algodón desmotado en rama	55.01.0.01	672	335 950	499.93	100 lb 2.20	48.50	
15 - Bananas	08.01.0.02	21 061	2 019 529	95.89	M 35.00	85.00	
Semimanufacturas							
33 - Cacao en grano	18.01.0.01	20	6 408	316.57	P 58.10	52.29	
34 - Café oro	09.01.1.01	26 726	26 566 288	994.02	P 52.20	46.98	
42 - Frutas secas	08.12.	...	250	1 000.00	P/M 111.30*	160.00	
47 - Madera aserrada	44.05.	177	11 866	67.05	P 51.10	45.99	
48 - Madera en troncos	44.03.	21	1 255	59.90	P 49.70	44.73	
Manufacturas simples							
82 - Fertilizantes	31.						
97 - Polietileno, resinas sólidas o líquidas	39.02.	...	1 046	1 050.20	P 48.30	43.47	
Manufacturas complejas							
122 - Libros y revistas	49.01.	...	400	9 090.90	P/M 111.30*	355.00	

FUENTE: Ministerio de Industria y Comercio, Dirección General de Estadística y Censos, Comercio Exterior de Costa Rica, 1965.

TARIFAS DE FLETE APLICADAS A

COLOMBIA (Buenaventura) - Tarifa N° 27

"Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau - Freight Tariff N° 25"

Puntarenas-Buenaventura

Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

PERÚ (Callao) - Tarifa N° 27

"Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau - Freight Tariff N° 25"

Puntarenas-Callao

Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

EL SALVADOR (Acajutla) - Tarifa N° 26

"Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau - Freight Tariff N° 15"

Puntarenas-Acajutla

Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

Manifest Fee: 0.50 de dólar por cada embarque individual, que no se tuvo en cuenta.

GUATEMALA (Champerico) - Tarifa N° 26

"Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau - Freight Tariff N° 15"

I-4 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B. FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

<i>Puntarenas-Nueva York</i>			<i>Puerto Limón-San Francisco</i>							
<i>Flete en dólares por</i>		<i>Por-</i>	<i>Flete en dólares por</i>		<i>Por-</i>	<i>Valor f.o.b. en dólar.</i>		<i>Flete en dólares por</i>		<i>Por-</i>
<i>2 000 lb/40 p^s 1 000 kg</i>		<i>cen-</i>	<i>2 000 lb/40 p^s 1 000 kg</i>		<i>cen-</i>	<i>Total</i>	<i>Por ton.</i>	<i>2 000 lb/40 p^s 1 000 kg</i>		<i>cen-</i>
		<i>taje</i>			<i>taje</i>	<i>tonela-</i>				<i>taje</i>
						<i>das</i>				
P/M 55.00*	220.00	18.1								
P/M 55.00*	95.00	38.4								
P/M 55.00*	240.00	19.6								

<i>beres</i>	<i>MEDITERRÁNEO</i>				<i>Puntarenas-Génova</i>		
<i>Por-</i>	<i>To-</i>	<i>Valor f.o.b. en dólares</i>			<i>Flete en dólares por</i>		<i>Porcentaje</i>
<i>cen-</i>	<i>nela-</i>	<i>Total</i>	<i>Por ton.</i>		<i>2 000 lb/ 40 p^s</i>	<i>1 000 kg</i>	
<i>taje</i>	<i>das</i>						
9.7	371	192 786	520.31		100 lb 2.30	50.70	9.7
16.5	325	100 056	308.25		P 58.10	52.29	17.0
4.7	1 353	1 319 529	975.29		P 52.20	46.98	4.8
16.0							
68.6	865	18 450	21.33		P 56.00	50.40	236.3
74.7	21	1 247	59.41		P 49.70	44.73	75.3
4.1	5 068	253 957	50.11		P/M 111.30*	125.00	294.4
3.9							

LAS EXPORTACIONES DE COSTA RICA

Puntarenas-Champerico

Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

HONDURAS (Amapala) - Tarifa N° 26

"Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau -
Freight Tariff N° 15"

Puntarenas-Amapala

Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Recargos de Conferencia:

Amapala: 0.05 de dólar por cada 50 kg, que se ha
incluido en el flete. *Manifest Fee*: 1.00 dólar por cada
embarque individual, que no se tuvo en cuenta.

NICARAGUA (Corinto) - Tarifa N° 26

"Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau -
Freight Tariff N° 15"

Puntarenas-Corinto

Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

Corinto: 0.50 de dólar por tonelada de flete, que fue
incluido.

PANAMÁ (Ciudad de Panamá) - Tarifa N° 28

"Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau -
Freight Tariff N° 35"

Puntarenas-Ciudad de Panamá

Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Recargos de Conferencia:

Isthmus Handling Charges: 3.35 dólares por tonelada de flete, más 3.00 dólares por tonelada de flete para Ciudad de Panamá, o sea en total 6.35 dólares que se ha incluido en el flete.

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*San Francisco*) - Tarifa
Nº 90

"Latin America/Pacific Coast Steamship Conference -
Tariff Nº 60"

Puntarenas y Puerto Limón-San Francisco

Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Recargos de Conferencia:

Distintos recargos por manipulación de mercancías por 2 000 lb o 40 pies cúbicos, que se incluyeron en la tarifa.

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*Nueva York*) - Tarifa
Nº 77

"Atlantic and Gulf/West Coast of Central America and
Mexico Conference"

Puntarenas-Nueva York

Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Ningún recargo.

JAPÓN (*Yokohama*) – Tarifa N° 95

“West Coast of Mexico, Central and South America/
Japan Direct Freight Agreement”

Puntarenas-Yokohama

Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

REINO UNIDO/CONTINENTE (*Amberes*) – Tarifa N° 47

“The Association of West India Trans-Atlantic Steam
Ship Lines-Eastbound Tariff N° 18”

Puntarenas-Amberes

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Rebaja diferida:

10 por ciento que se ha deducido del flete.

Recargo de Conferencia:

2 por ciento *ad valorem* sobre carga no especificada
cuando su valor excede de 280.00 dólares por tonelada
de flete.

MEDITERRÁNEO (*Génova*) – Tarifa N° 47

Puntarenas-Génova

Misma tarifa y condiciones que para Amberes.

Cuadro

CHILE: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., L
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA E
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	Total ALALC			Total AMÉRICA	
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Toneladas	Valor f.o.
			Total	Por ton.		Total
<i>Materia prima</i>						
1-Ajos	07.01.0.04	1 181	191 197	161.94	1 407	242 811
2-Algodón en rama	55.01.0.01					
10-Caolín	20.07.0.02	5	275	54.62	5	275
12-Fibra de lino en bruto	54.01.0.02	40	29 075	720.39	40	29 075
13-Fibra de cáñamo en bruto	57.01.0.02	145	78 135	538.86	145	78 135
16-Fruta cítrica (limones)	08.02.0.05	647	84 540	130.63	647	84 540
17-Fruta fresca: manzanas	08.06.0.01	5 621	711 435	126.56	5 804	735 945
19-Lana sucia de oveja	53.01.1.	16	19 258	1 181.47	16	19 258
21-Mineral de manganeso	26.01.1.					
22-Pescado congelado (bonito)	03.01.2.	3 220	467 326	145.13	3 220	467 326
23-Sal común en bruto	25.01.0.01	20 000	90 004	4.50	20 000	90 004
<i>Semimanufacturas</i>						
27-Aceite de pescado	15.04.2.					
36-Cebada malteada	11.07.0.01	8 473	1 108 579	130.83	8 473	1 108 579
39-Durmientes de madera	44.07.0.01	4	314	74.76	4	314
41-Ferroaleaciones	73.02.	2 611	498 889	191.05	2 611	498 889
42-Fruta desecada (ciruelas)	08.12.0.03	1 201	322 986	268.84	1 203	323 357
46-Legumbres secas	07.04.	1 021	214 595	210.15	2 004	441 129
47-Madera aserrada pino insignis	44.05.1.04	11 164	508 335	45.53	11 164	508 335
48-Maderas en bruto	44.03.	12 381	1 223 186	98.80	12 381	1 223 186
50-Salitre sódico en sacos	31.05.1.01	42 685	1 373 977	32.19	42 685	1 373 977
52-Tripas en salmuera	05.04.2.02	13	25 427	1 958.64	13	25 427
<i>Manufacturas simples</i>						
56-Aceites lubricantes	27.10.4.	34	11 201	333.36	34	11 201
57-Aceitunas en salmuera	20.02.1.01	283	67 825	240.00	284	68 535
61-Alambre de cobre	73.03.3.01	3 712	3 533 463	951.83	3 787	3 608 534
64-Alcohol industrial	15.10.3.	153	78 477	512.83	153	78 477
71-Celulosa	47.01.	18 187	2 531 761	139.20	18 187	2 531 761
72-Cemento nacional	25.23.0.03	1 695	41 752	24.64	1 695	41 752
74-Clavos, tornillos y pernos	73.31/32	5	14 546	2 766.45	5	14 546
75-Cobre electrolítico y refinado	74.01.3.01	19 365	21 327 419	1 101.33	19 365	21 327 419
77-Conservas de duraznos, etc.	20.06.1/2	3 517	735 893	209.25	3 517	735 903
78-Conservas de pescado y mariscos	16.05.	204	183 051	898.40	205	184 261
79-Chapas de hierro y acero	73.13.	4 957	516 655	104.22	4 957	516 655
80-Chapas de madera prensada	44.18.	949	65 084	68.58	949	65 084
84-Harina de pescado	23.01.1.02	205	25 416	124.10	205	25 416
85-Hilado de lino	54.03/04	2	5 107	2 633.83	3	7 254
87-Ladrillos refractarios	69.02.	33	4 540	138.41	33	4 540
91-Madera en chapas para muebles	44.09.2.	194	38 174	196.49	194	38 174
95-Papel para diarios	48.01.1.01	61 283	7 334 606	119.68	61 283	7 334 606
96-Pescado seco (merluza)	03.02.0.02	11	3 824	358.22	11	3 824
97-Resinas sintéticas polivinílicas	39.02.	149	75 127	504.15	149	75 127
102-Sopas preparadas	21.05.0.01	3	7 248	2 853.54	3	7 248
104-Tubos de cobre	74.07.	179	168 725	943.29	291	265 851
105-Tubos de hierro o acero	73.21.0.01	22	4 564	209.72	22	4 564
107-Vino embotellado	22.05.0.01	1 007	319 645	317.49	1 051	336 431
<i>Manufacturas complejas</i>						
110-Aparatos eléctricos para telefonía y telegrafía	85.13.8.	2	6 916	3 494.69	2	6 916

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones de Chile.

RESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO Y SUS RECARGOS*

65

TINA	ARGENTINA			Buenos Aires			
	Toneladas	Valor f.o.b en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Porcentaje
		Total	Por ton.	1 000 kg/m ³	1 000 kg		
172.59							
54.62							
720.39	40	29 075	720.39	P 55.00	55.00	58.85	8.2
538.86	125	68 598	548.78	P 49.50	49.50	52.96	9.6
130.63	647	84 540	130.00	P 29.70	29.70	31.78	24.4
126.80							
1 181.47							
145.13	3 220	467 326	145.13	P 66.00	66.00	70.62	48.7
4.50							
130.83							
74.76							
191.05	9	7 768	879.53	P 34.10	34.10	36.49	4.1
268.86	19	5 183	278.66	P 24.20	24.20	25.89	9.3
220.17							
45.53	6 475	292 630	45.19	500 p ² 19.80	30.00	32.00	70.8
98.80	12 220	1 211 256	99.12	500 p ³ 22.00	15.00	16.00	16.1
32.19	7 546	242 461	32.13	P 13.75	13.75	14.30	44.5
1 958.64	1	1 015	764.31	P 44.00	44.00	47.04	6.2
333.36							
240.90							
952.93	230	298 369	1 297.26	P 26.40 ^a	26.40	28.25	2.2
512.83	153	78 477	512.83	P 34.10	34.10	36.49	7.1
139.20	15 982	2 218 496	138.81	P 25.14 ^b	25.14	26.90	19.4
24.64							
2 766.45	5	14 546	2 766.45	P 20.90	20.90	22.36	0.8
1 101.33	10 814	12 467 996	1 152.97	P 22.55 ^c	22.55	24.13	2.1
209.25	29	6 800	235.29	P 27.50	27.50	29.42	12.5
900.45	201	179 033	892.15	P 27.50	27.50	29.42	3.3
104.22	3 795	387 403	102.08	P 18.15	18.15	19.42	19.0
68.58							
124.10	204	25 331	124.05	P 30.80	30.80	32.96	26.6
2 657.63							
138.41							
196.49							
119.68	18 841	2 123 711	112.72	P 27.28 ^d	27.28	29.19	25.9
358.22							
504.15							
2 853.54	3	7 177	2 865.07	P 33.00	33.00	35.31	1.2
913.15							
209.72							
319.96	6	2 193	337.38	M 25.30	50.00	53.00	15.7
3 494.69	...	3 753	3 771.86	P/M 27.50 ^e	110.00	118.00	3.1

(Continúa)

CHILE: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., L
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA E
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	Total ALALC			Total AMÉRICA		
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Toneladas	Valor f.o.	
			Total	Por ton.		Total	
111 - Artículos de cuero (carteras)	42.01.0.01						
113 - Automóviles (jeeps)	87.02.1.01	5 U	15 914	c/u 3 182.80	5 U	15 914	
114 - Partes, piezas sueltas y accesorios	87.06.	63	19 448	309.47	63	19 448	
116 - Calzado de cuero	64.02.	...	1 701	4 252.50	...	1 701	
123 - Maquinaria agrícola (piezas)	84.25.4.	...	90	447.76	...	90	
126 - Máquinas de lavar	84.40.1.01	13	12 437	938.36	13	12 437	
128 - Muebles de madera	94.03.1.	...	651	1 446.67	...	651	
130 - Recipientes para gases	76.11.0.01	9	6 281	692.12	9	6 281	
131 - Ruedas y llantas para ferrocarriles	86.09.0.05	254	58 675	230.99	254	58 675	
		BRASIL			Santos		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dóls.		Flete en dólares por		Con- recar- ofici-
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg	
<i>Materia prima</i>							
1 - Ajos	07.01.0.04	1 181	191 197	161.94	P 51.70	51.70	58.4
10 - Caolín	25.07.0.02						
19 - Lana sucia de oveja	53.01.1.						
23 - Sal común en bruto	25.01.0.01	20 000	90 004	4.50	P 19.80	19.80	22.3
<i>Semimanufacturas</i>							
36 - Cebada malteada	11.07.0.01	8 015	1 039 596	129.71	P 28.60	28.60	32.3
41 - Ferroaleaciones	73.02.	8	8 129	1 001.36	P 39.60	39.60	44.7
42 - Fruta desecada (ciruelas)	08.12.0.03	449	111 637	248.69	P 24.20	24.20	27.3
46 - Legumbres secas	07.04.	602	128 548	213.39	P 30.80	30.80	34.8
50 - Salitre sódico en sacos	31.05.1.01	17 179	552 306	32.15	P 14.00 fis	14.00	15.4
52 - Tripas en salmuera	05.04.2.02	12	24 221	2 084.42	P 47.30	47.30	53.4
<i>Manufacturas simples</i>							
57 - Aceitunas en salmuera	20.02.1.01	283	67 825	240.00	P 38.50	38.50	43.5
61 - Alambre de cobre	73.03.3.01						
71 - Celulosa	47.01.	607	88 740	146.16	P 25.14 ^e	25.14	28.4
75 - Cobre electrolítico y refinado	74.01.3.01	8 291	8 575 531	1 034.27	P 22.55 ^c	22.55	25.4
77 - Conservas de duraznos, etc.	20.06.1/2	25	5 780	231.20	P 29.00	29.00	32.7
95 - Papel para diarios	48.01.1.01	8 606	1 001 850	116.41	P 27.28	27.28	30.8
96 - Pescado seco (merluza)	03.02.0.02	11	3 824	358.22	P 34.10	34.10	38.5
104 - Tubos de cobre	74.07.						
107 - Vino embotellado	22.05.0.01	176	42 926	243.90	M 31.90	65.00	73.0
<i>Manufacturas complejas</i>							
131 - Ruedas y llantas para ferrocarriles	86.09.0.05	28	8 454	200.49	P 18.70	18.70	21.0

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones de Chile.

I-5 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO Y SUS RECARGOS*

1965

LATINA	ARGENTINA			Buenos Aires			
en dólares	Toneladas	Valor f.o.b en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Porcentaje
Por ton.		Total	Por ton.	1 000 kg ^m	1 000 kg		
c/u 3 182.80	2 U	7 160	3 580.00	M 25.30			
309.47	62	18 091	289.89	P/M 20.35*	80.00	86.00	29.7
4 252.50							
447.76							
938.36							
1 446.67	...	50	213.68	M 20.90	105.00	112.00	52.4
692.12	9	6 281	692.12	P 19.25	19.25	20.60	3.0
230.99							

COLOMBIA				Buenaventura				Barranquilla			
Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Porcentaje	Flete en dólares por		Con recargo oficial	Porcentaje
		Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ^s	1 000 kg			1 000 kg/40 p ^s	1 000 kg		
36.1											
	5	275	54.62	P 22.50	22.50	23.17	42.4	P 23.50	23.50	24.20	44.3
	16	19 258	1 181.47	P 40.00	40.00	41.20	3.5	P 41.00	41.00	42.23	3.6
497.1											
24.9											
4.5	1 867	239 220	128.16	P 21.00	21.00	21.63	16.9	P 22.00	22.00	22.66	17.7
11.0											
16.3											
47.9	10	325	32.18	P 16.00	16.00	16.00	49.7	P 17.00	17.00	17.00	52.8
2.6											
18.1											
	349	320 167	918.34	P 26.00	26.00	26.78	2.9	P 27.00	27.00	27.81	3.0
19.4	1 083	158 725	146.54	P 19.00	19.00	19.57	13.4	P 19.00	19.00	19.57	13.4
2.5	200	212 343	1 061.71	P 18.00	18.00	18.54	1.7	P 19.00	19.00	19.57	1.8
14.2											
26.5	652	83 192	127.52	P 22.00	22.00	22.66	17.8	P 21.00	21.00	21.63	17.0
10.8											
	62	45 054	730.15	M 26.00	45.00	46.00	6.3	M 27.00	45.00	46.00	6.3
29.9	377	128 315	340.36	P 45.00	45.00	46.35	13.6	P 46.00	46.00	47.38	13.9

7.0

(Continúa)

CHILE: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., L.
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA E
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	ECUADOR			Guayaquil				
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por cen- taje	
			Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg			
Materia prima									
17-Fruta fresca: manzanas	08.06.0.01	438	58 960	134.67	Convencional				
Semimanufacturas									
39-Durmientes de madera	44.07.0.01								
41-Ferroaleaciones	73.02.								
42-Fruta desecada (ciruelas)	08.12.0.03								
46-Legumbres secas	07.04.	1	375	375.00	P 21.00	21.84	22.50	6.0	
47-Madera aserrada pino insignis	44.05.1.04								
48-Maderas en bruto	44.03.								
50-Salitre sódico en sacos	31.05.1.01	202	6 500	32.13	P 14.00	14.84	14.84	46.2	
Manufacturas simples									
56-Aceites lubricantes	27.10.4.								
61-Alambre de cobre	73.03.3.01	181	165 171	910.70	P 22.00	22.84	23.53	2.6	
72-Cemento nacional	25.23.0.03								
77-Conservas de duraznos, etc.	20.06.1/2	...	23	191.67	P/M 25.00	35.00	36.00	18.8	
78-Conservas de pescado y mariscos	16.05.								
79-Chapas de hierro y acero	73.13.	67	20 644	308.12	P 19.00	19.84	20.44	6.6	
80-Chapas de madera prensada	44.18.								
87-Ladrillos refractarios	69.02.								
91-Madera en chapas para muebles	44.09.2.								
95-Papel para diarios	48.01.1.01	6 888	864 958	125.58	P 20.00	20.84	21.47	17.0	
97-Resinas sintéticas polivinílicas	39.02.								
104-Tubos de cobre	74.07.	25	25 156	1 007.73	M 22.00	40.00	41.00	4.1	
105-Tubos de hierro o acero	73.21.0.01	8	1 511	194.67	P 19.00	19.84	20.44	10.5	
107-Vino embotellado	22.05.0.01	56	15 708	279.50	P 40.00	40.84	42.07	15.1	
Manufacturas complejas									
110-Aparatos eléctricos para telefonía y telegrafía	85.13.8.	...	650	4 333.33	P/M 27.00*	95.00	98.00	2.5	
113-Automóviles (jeeps)	87.02.1.01								
123-Maquinaria agrícola (piezas)	84.25.4.								
126-Máquinas de lavar	84.40.1.01								

		URUGUAY			Montevideo	
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por	
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 k
Materia prima						
13 - Fibra de cáñamo en bruto	57.01.0.02	20	9 537	476.85	P 60.50	66.55
17 - Fruta fresca: manzanas	08.06.0.01					
Semimanufacturas						
46 - Legumbres secas	07.04.					
47 - Madera aserrada pino insignis	44.05.1.04	66	2 882	43.73	500 p ³ 20.35	34.0
50 - Salitre sódico en sacos	31.05.1.01	43	1 390	31.95	P 14.30	15.7

^a Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones de Chile.

I-5 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO Y SUS RECARGOS*

1965

MÉXICO		Acapulco					PERÚ		Callao				
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
							5 094	640 407	125.72	P 60.00 ^g	60.00	61.80	49.2
							4	314	74.76	500 p ^g 17.00	11.00	12.00	16.1
66	156 660	2 375.08	P/M 64.50 ^g	64.50	66.43	2.8	662	87 112	131.61	P 15.00	15.00	15.45	11.7
333	97 483	292.57	P/M 62.00	95.00	98.00	33.5	398	108 070	271.33	P 20.00	20.00	20.60	7.6
							242	45 340	186.99	P 16.00 ^h	16.00	16.48	8.8
							4 623	212 823	46.04	500 p ^g 17.00	26.00	27.00	58.6
							161	11 930	74.28	500 p ^g 17.00	11.00	12.00	16.2
12 945	416 724	32.19	P 29.00	29.00	29.00	90.1	4 759	153 771	32.31	P 12.00 ^h	12.00	12.00	37.1
							34	11 201	333.36	P 16.00	16.00	16.48	4.9
							4	3 513	882.00	P 16.00	16.00	16.48	1.9
							840	21 786	25.94	P 12.50	12.50	12.87	49.6
							3 449	720 083	208.75	P 19.00 ^j	19.00	19.57	9.4
2	2 280	1 425.00	P 57.50	57.50	59.22	4.2	1	1 067	1 040.98	P 19.00 ^j	19.00	19.57	1.9
							10	963	96.92	P 16.00	16.00	16.48	17.0
							949	65 084	68.58	P 16.00 ^h	16.00	16.48	24.0
							33	4 540	138.41	P 15.00	15.00	15.45	11.2
							194	38 174	196.49	P 19.00 ^k	19.00	19.57	10.0
354	1 893 527	123.32	P 35.00	35.00	36.05	29.2	5 144	671 260	130.50	P 20.30 ^l	20.30	20.91	16.0
							147	74 047	503.77	P 18.00	18.00	18.54	3.7
							52	55 212	1 060.48	P/M 18.00	35.00	36.00	3.4
							14	3 053	218.07	P 16.00	16.00	16.48	7.6
59	21 622	363.39	P/M 40.50	80.00	82.00	22.6	216	69 854	322.95	P 25.00 ^m	25.00	25.75	8.0
							...	2 513	3 013.19	P/M 23.00 [*]	90.00	93.00	3.1
1 U	400 c/u	400.00	P/M 29.50				...	90	447.76	M 16.00	16.00	16.48	3.7
							13	12 437	938.36	M 20.00	90.00	93.00	9.9

video

		VENEZUELA				La Guaira			
Con recargo oficial	Por- cen- taje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares			Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
			Total	Por ton.		1 000 kg/40 p ^g	1 000 kg		
68.55	14.4	4	532	120.91		Caj. 2.00	86.40	89.00	73.6
		150	35 875	239.81		P 25.00	25.40	26.16	10.9
35.00	80.0								
15.73	49.2								

(Continúa)

CHILE: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	To- nela- das	URUGUAY		Monte			
			Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por			
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
Manufacturas simples								
61 - Alambre de cobre	73.03.3.01	732	726 263	992.17	P 27.50 ⁿ	30.25		
71 - Celulosa	47.01.	515	65 800	127.78	P 25.14 ^f	27.65		
78 - Conservas de pescado y mariscos	16.05.	...	601	1 502.50	P 30.80	33.88		
85 - Hilado de lino	54.03/04							
95 - Papel para diarios	48.01.1.01	4 452	530 783	119.22	P 27.28 ^d	30.00		
104 - Tubos de cobre	74.07.	32	35 825	1 107.01	P/M 28.60	60.00		
107 - Vino embotellado	22.05.0.01	...	136	340.00	M 28.60	60.00		
Manufacturas complejas								
113 - Automóviles (jeeps)	87.02.1.01							
114 - Partes, piezas sueltas y accesorios	87.06.							
131 - Ruedas y llantas para ferrocarriles	86.09.0.05	209	45 332	216.90	P 18.70	20.57		
			COSTA RICA		Puerto Li			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	
			Total	Por ton.	1 000 kg/40 p³	1 000 kg		
Manufacturas simples								
61 - Alambre de cobre	73.03.3.01	5	4 785	1 054.89	P 49.00	49.00	50.47	
85 - Hilado de lino	54.03/04							
104 - Tubos de cobre	74.07.	44	42 277	968.63	M 50.00	90.00	93.00	
107 - Vino embotellado	22.05.0.01	...	296	493.33	P 72.00	72.00	74.16	
			GUATEMALA		Puerto Barrios			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- ta je
			Total	Por ton.	1 000 kg/40 p³	1 000 kg		
Materia prima								
1 - Ajos	07.01.0.04							
17 - Fruta fresca: manzanas	08.06.0.01							
Semimanufacturas								
46 - Legumbres secas	07.04.							
Manufacturas simples								
57 - Aceitunas en salmuera	20.02.1.01							
78 - Conservas de pescado y mariscos	16.05.							
104 - Tubos de cobre	74.07.	46	36 452	785.69	M 50.00	90.00	93.00	
107 - Vino embotellado	22.05.0.01	10	3 850	381.19	P 72.00	72.00	74.16	

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones de Chile.

5 (Continuación)

RESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO Y SUS RECARGOS*

065

Origen		VENEZUELA			La Guaira			
Con recargo oficial	Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Porcentaje
			Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ^s	1 000 kg		
31.16	3.1	2 200	2 002 860	910.39	P 28.00	28.40	29.25	3.2
28.48	22.3							
34.90	2.3							
		2	5 107	2 633.83	P/M 32.00*	90.00	93.00	3.5
30.90	25.9							
62.00	5.6	8	7 478	961.80	M 28.00	50.00	51.00	5.3
62.00	18.2	76	30 030	394.09	P 47.00	47.40	48.82	12.4
		2 U	8 354	c/u 4 177.00	c/u 172.00		c/u 177.00	4.2
		...	1 275	3 187.50	P/M 32.00*	110.00	113.00	3.5
21.19	9.8							

Origen		Puntarenas			EL SALVADOR			Acajutla		
Con recargo oficial	Porcentaje	Flete en dólares por		Con recargo oficial	Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Con recargo oficial	Porcentaje
		1 000 kg/40 p ^s	1 000 kg				Total	Por ton.		
4.8		P 58.00	58.00	59.74	5.7	70	70 286	1 005.03	P 58.00	59.74
							2 151	2 715.91	P/M 67.00*	191.00
9.6		M 59.00	105.00	108.00	11.1	...				
5.0		P 82.00	82.00	84.46	17.1					

Champerico				PANAMÁ			Cristóbal			Ciudad de Panamá				
Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólar por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	Flete en dólar por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
1 000 kg/ 40 p ^s	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/ 40 p ^s	1 000 kg			1 000 kg/ 40 p ^s	1 000 kg		
				170	39 610	232.86	P 52.00	52.00	53.56	23.0	P 78.00	81.70	84.15	36.1
				183	24 514	134.06	No figura							
				893	208 003	233.03	P 24.00	24.00	24.72	10.6	P 36.00	39.70	40.89	17.5
				2	710	373.68	P 33.00	33.00	33.99	9.1	P 49.50	53.20	54.80	14.7
				...	1 210	1 375.00	P/M 27.00	40.00	41.00	3.0	P/M 40.50	60.00	62.00	4.5
M 59.00	105.00	108.00	13.7	22	18 401	827.76	M 27.00	45.00	46.00	5.6	M 40.50	75.00	77.00	9.3
P 82.00	82.00	84.46	22.2	34	12 618	371.12	P 45.00	45.00	46.35	12.5	P 67.50	71.20	73.34	19.8

(Continúa)

CHILE: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	TRINIDAD Y TABAGO			Puerto España			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dól.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	
			Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg		
<i>Materia prima</i>								
1 - Ajos	07.01.0.04	2	442	193.86	P 74.00	81.20	83.64	
17 - Fruta fresca: manzanas	08.06.0.01							
19 - Lana sucia de oveja	53.01.1.							
21 - Mineral de manganeso	26.01.1.							
22 - Pescado congelado (bonito)	03.01.2.							
<i>Semimanufacturas</i>								
41 - Ferroaleaciones	73.02.							
42 - Fruta desecada (ciruelas)	08.12.0.03	1	371	285.38	P 50.00	57.20	58.92	
46 - Legumbres secas	07.04.	90	18 530	206.00	P 47.00	54.20	55.83	
48 - Maderas en bruto	44.03.							
50 - Salitre sódico en sacos	31.05.1.01							
52 - Tripas en salmuera	05.04.2.02							
<i>Manufacturas simples</i>								
57 - Aceitunas en salmuera	20.02.1.01							
61 - Alambre de cobre	73.03.3.01							
75 - Cobre electrolítico y refinado	74.01.3.01							
78 - Conservas de pescado y mariscos	16.05.							
79 - Chapas de hierro y acero	73.13.							
80 - Chapas de madera prensada	44.18.							
84 - Harina de pescado	23.01.1.02							
95 - Papel para diarios	48.01.1.01							
104 - Tubos de cobre	74.07.							
107 - Vino embotellado	22.05.0.01							
<i>Manufacturas complejas</i>								
110 - Aparatos eléctricos para telefonía y telegrafía	85.13.8.							
111 - Artículos de cuero (carteras)	42.01.0.01							
113 - Automóviles (jeeps)	87.02.1.01							
114 - Partes, piezas sueltas y accesorios	87.06.							
116 - Calzado de cuero	64.02.							
123 - Maquinaria agrícola (piezas)	84.25.4.							
128 - Muebles de madera	94.03.1.							
130 - Recipientes para gases	76.11.0.01							
		JAPÓN		Yokohama				
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dól.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- taje
			Total	Por ton.	2 000 lb/ 40 p ³	1 000 kg		
<i>Materia prima</i>								
2 - Algodón en rama	55.01.0.01							
12 - Fibra de lino en bruto	54.01.0.02							
13 - Fibra de cáñamo en bruto	57.01.0.02							
16 - Fruta cítrica (limones)	08.02.0.05							
17 - Fruta fresca: manzanas	08.06.0.01							

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas, notas y tarifas de fletes aplicadas a las exportaciones de Chile.

5 (Continuación)

RESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.

FLETE MARÍTIMO Y SUS RECARGOS*

965

Por- cen- taje	ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ			San Francisco				Nueva York			
	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
		Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg			1 000 kg/40 p ³	1 000 kg		
43.1	281	56 300	200.50	P 51.00	55.74	57.41	28.6	P 52.00	52.00	53.56	26.7
	73	8 925	122.76					M 62.50	155.00	160.00	130.3
	1 370	1 364 387	995.98	P 66.00	70.74	72.86	7.3	P 65.00	65.00	66.95	6.7
	9 548	284 964	29.85	LT 22.00 ^a	25.23	25.99	87.1	LT 14.50	14.27	14.70	49.2
	143	26 349	184.56	ST 83.00	97.33	100.25	54.3	P 95.00	95.00	97.85	53.0
20.6	651	78 935	121.17	LT 17.50	18.32	18.87	15.6	LT 20.00 ^o	19.69	20.28	16.7
27.1	600	125 775	209.62	P 36.00	39.86	41.06	19.6	P 30.00	30.00	30.90	14.7
	149	13 410	89.70	1 000 p ³ 62.00	51.00	53.00	59.1	P 40.00	40.00	41.20	45.9
	6 780	217 595	32.09	LT 21.00	24.25	24.25	75.6	Convencional			
	41	114 234	2 810.88	P/M 83.00 ^a	155.00	160.00	5.7	P 55.00	55.00	56.65	2.0
	168	69 985	416.08	P 42.00	45.75	47.12	11.3	P 41.00	41.00	42.23	10.1
	6 261	5 756 500	919.37	LT 40.00	44.11	45.43	4.9	P 33.00	33.00	33.99	3.7
	12 178	9 738 656	799.69	LT 40.00	44.11	45.43	5.7	P 33.00	33.00	33.99	4.3
	50	84 753	1 680.91	P 50.00	53.75	55.36	3.3	P 51.00	51.00	52.53	3.1
	...	65	515.87	Convencional							
	9	826	89.93	P 30.00	35.29	36.35	40.4	P 25.00	25.00	25.75	28.6
	4 781	598 434	125.16	P 31.00	35.30	36.36	29.0	P 29.50	29.50	30.38	24.3
	82	8 871	107.92	P 28.00	31.80	32.75	30.3	P 28.00	28.00	28.84	26.7
	304	228 810	753.76	LT 33.00	37.22	38.34	5.1	LT 38.00	37.40	38.52	5.1
	409	100 583	246.10	P/M 40.00	75.00	77.00	31.3	P/M 38.00	65.00	67.00	27.2
	...	11 065	11 872.32	P/M 83.00 ^a	305.00	314.00	2.6	P/M 80.00 ^a	280.00	288.00	2.4
	...	2 330	14 382.72	P/M 58.00	295.00	304.00	2.1	P/M 58.00	230.00	237.00	1.6
	1 U	800	c/u 800.00	P/M 37.00				P/M 34.50			
	2	15 351	8 638.72	P/M 37.00	135.00	139.00	1.6	P/M 36.50	130.00	134.00	1.6
	12	122 466	9 797.28	P/M 58.00	175.00	180.00	1.8	P/M 58.00	175.00	180.00	1.8
	49	107 493	2 186.64	P/M 83.00 ^a	155.00	160.00	7.3	P/M 80.00 ^a	140.00	144.00	6.6
	...	480	541.76	P/M 83.00 ^a	380.00	391.00	72.2	P/M 80.00 ^a	350.00	360.00	66.4
	53	31 092	586.27	P 35.00	39.74	40.93	7.0	P 35.00	35.00	36.05	6.1

REINO UNIDO/CONTINENTE

REINO UNIDO/CONTINENTE			Amberes				MEDITERRÁNEO			Génova			
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/ 40 p ^s	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/ 40 p ^s	1 000 kg		
1 457	414 105	284.19	P 44.10	44.10	45.42	16.0							
33	5 043	152.82	P 55.30	55.30	56.96	37.3							
2 807	444 564	158.38	Caj. 1.15	46.00	47.38	29.9	4	1 116	281.39	P 28.70	28.70	29.56	10.5
14 161	1 667 483	117.75	Caj. 1.85	80.00	82.40	70.0							

(Continúa)

CHILE: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	JAPÓN			Yokohama				
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	
			Total	Por ton.	2 000 lb/ 40 p³	1 000 kg			
Materia prima (Continuación)									
19 - Lana sucia de oveja	53.01.1.	74	75 353	1 012.81	P 45.00	49.60	51.09	5.0	
21 - Mineral de manganeso	26.01.1.								
22 - Pescado congelado (bonito)	03.01.2.								
Semimanufacturas									
27 - Aceite de pescado	15.04.2.								
39 - Durmientes de madera	44.07.0.01								
42 - Fruta desecada (ciruelas)	08.12.0.03								
46 - Legumbres secas	07.04.								
47 - Madera aserrada pino insignis	44.05.1.04								
48 - Maderas en bruto	44.03.								
50 - Salitre sódico en sacos	31.05.1.01	29 134	936 046	32.13	Convencional				
52 - Tripas en salmuera	05.04.2.02								
Manufacturas simples									
61 - Alambre de cobre	73.03.3.01	5 005	4 307 547	860.61	P 50.00	55.11	56.76	6.6	
75 - Cobre electrolítico y refinado	74.01.3.01								
78 - Conservas de pescado y mariscos	16.05.								
84 - Harina de pescado	23.01.1.02	132	16 447	124.71	P 30 00	33.07	34.06	27.3	
91 - Madera en chapas para muebles	44.09.2.								
96 - Pescado seco (merluza)	03.02.0.02								
97 - Resinas sintéticas polivinílicas	39.02.								
100 - Sacos de yute/cáñamo para envasar									
104 - Tubos de cobre	74.07.								
107 - Vino embotellado	22.05.0.01	...	276	460.00	P/M 50.00	90.00	93.00	20.2	
Manufacturas complejas									
114 - Partes, piezas sueltas y accesorios para autos	87.06.								
123 - Maquinaria agrícola (piezas)	84.25.4.								
130 - Recipientes para gases	76.11.0.01								

FUENTE: Cámara de Comercio de Santiago de Chile, *Comercio Exterior de Chile*, 1965.

NOTA: Tarifas de flete desde Valparaíso.

^a A partir del 1° de junio de 1967 se elevó a P 28.00.^b A partir del 27 de abril de 1967 se rebajó a P 23.10.^c A partir del 1° de junio de 1967 se elevó a P 24.00.^d A partir del 29 de junio de 1967 se rebajó a P 24.75.^e A partir del 1° de junio de 1967 se elevó a P/M 22.00.^f A partir del 29 de junio de 1967 se rebajó a P 23.10.^g A partir del 1° de marzo de 1967 rige flete convencional.

TARIFAS DE FLETE APLICADAS A

ARGENTINA (Buenos Aires) - Tarifa N° 5

"Conferencia del Tráfico Marítimo Argentino-Chileno"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

4 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina sobre
la importación.

7 por ciento recargo oficial.

Recargos oficiales:

BRASIL (Santos) - Tarifa N° 2

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile so-
bre la exportación, salvo salitre."Tarifa de Fletes Chile a Brasil y de Brasil a Chile"
Acuerdo entre Empresa Líneas Marítimas Argentinas,

5 (Continuación)

RESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARITIMO Y SUS RECARGOS*

55

PAIS UNIDO/CONTINENTE		Amberes					MEDITERRÁNEO			Génova				
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por	Con recargo oficial	Por- cen- taje		
	Total	Por ton.	1 000 kg/ 40 p ³	1 000 kg				Total	Por ton.					
687	3 510 670	952.25	P 56.00	56.00	57.68	6.1	413	399 427	967.60	P 56.00	56.00	57.68	6.0	
296	112 299	34.07	P 15.75	15.75	16.22	47.6								
778	154 719	198.77	P 63.00	63.00	64.89	32.6	734	94 052	128.18	P 75.60	75.60	77.87	60.8	
942	1 370 855	172.61	P 22.40	22.40	23.07	13.4								
...	43	47.78	500 p ³ 24.50	14.00	14.00	29.3								
619	324 228	200.24	P 30.10	30.10	31.00	15.5								
809	2 577 125	186.62	P 22.40	22.40	23.07	12.4	15	2 998	205.98	P 22.40	22.40	23.07	11.2	
481	1 220 254	47.89	500 p ³ 21.70	30.00	31.00	64.7								
253	161 689	71.78	P 29.40	26.46	27.25	38.0	56	1 933	34.27	M 30.80	21.00	22.00	64.2	
137	486 345	32.13	P 10.50	10.50	10.50	32.7	11 546	370 910	32.12	P 10.50	10.50	10.50	32.7	
210	90 494	431.72	P 40.80	40.80	42.02	9.7	7	9 001	1 285.86	P 40.80	40.80	42.02	3.3	
789	13 034 049	753.90	P 37.10	37.10	38.21	5.1	4 010	3 547 189	884.57	P 37.10	37.10	38.21	4.3	
591	124 883 936	787.46	P 19.50	19.50	20.08	2.5	24 876	19 456 809	782.15	P 19.50	19.50	20.08	2.6	
124	203 173	1 644.05	P 94.20	94.20	97.03	5.9	2	2 910	1 433.50	P 94.20	94.20	97.03	6.8	
817	7 439 381	120.35	Charter											
74	4 822	64.73	M 24.50	45.00	46.00	71.1								
57	24 189	422.85	P/M 28.70	55.00	57.00	13.5								
...	350	1 502.15	5 % ad val.*	75.00	77.00	5.1								
...	147	1 225.00	P 37.10	37.10	38.21	3.1	4	1 116	281.39	P 28.70	28.70	29.56	10.5	
40	13 145	329.45	M 39.20	70.00	72.00	21.9	...	278	463.33	M 39.20	70.00	72.00	15.5	
...	184	613.33	M 23.10	80.00	82.00	13.4								
2	1 500	786.16	P 69.30*	69.30	71.38	9.1								
80	20 892	262.29	P 22.40	22.40	23.07	8.8								

Flete convencional.

A partir del 1° de marzo de 1967 se elevó a P 18.00.

A partir del 1° de marzo de 1967 se elevó a P 21.00.

A partir del 1° de marzo de 1967 se elevó a P 20.00.

A partir del 1° de julio de 1967 se rebajó a P 19.00.

A partir del 1° de marzo de 1967 se elevó a P 27.00.

A partir del 1° de junio de 1967 se elevó a P 29.00.

El flete es para mineral de manganeso a granel, con los gastos de carga y descarga por cuenta del buque (*berth terms*).
Misma tarifa para el producto a granel y en tambores.

EXPORTACIONES DE CHILE

Buenos Aires, y Compañía Chilena de Navegación In-
teroceánica, Valparaíso.
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargos oficiales:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile so-
bre la exportación, salvo salitre.

10 por ciento *Taxa de Renovação de Marinha Mercan-*
te de Brasil, sobre la importación.
13 por ciento recargo oficial.

COLOMBIA (*Buenaventura y Barranquilla*) – Tarifa N° 24

"European/South Pacific & Magellan Conference – Ta-
rifa de Fletes N° 10"
Base 1 000 kg o 40 p³.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la exportación, salvo salitre.

ECUADOR (*Guayaquil*) - Tarifa N° 24

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 10"

Base 1 000 kg o 40 p³.

Recargo de Conferencia:

0.84 de dólar por 1 000 kg o 40 p³, Recargo de Faros y Hospitales.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la exportación, salvo salitre.

MÉXICO (*Acapulco*) - Tarifa N° 25

"Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau - Freight Tariff N° 5-A"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la exportación, salvo salitre.

PERÚ (*Callao*) - Tarifa N° 3

"Tarifa de Fletes Chile a Perú y de Perú a Chile"
Acuerdo entre Empresas Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires, y Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, Valparaíso.

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la exportación, salvo salitre.

Algunas otras empresas aplican la Tarifa de Fletes N° 10 de la:

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa N° 24 que cubre el mismo trayecto.

URUGUAY (*Montevideo*) - Tarifa N° 4

"Tarifa de Fletes Chile a Uruguay y de Uruguay a Chile"
Acuerdo entre Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires, y Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, Valparaíso.

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

10 por ciento a partir del 15 de noviembre de 1966, que se ha incluido en el flete.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la exportación, salvo salitre.
Grace Line también aplica esta tarifa.

VENEZUELA (*La Guaira*) - Tarifa N° 24

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 10"

Base 1 000 kg o 40 p³.

Recargo de Conferencia:

0.40 de dólar por 1 000 kg o 40 p³ (La Guaira).

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la exportación.

COSTA RICA (*Puerto Limón y Puntarenas*) - Tarifa N° 24

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 10"

Base 1 000 kg o 40 p³.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la exportación.

EL SALVADOR (*Acajutla*) - Tarifa N° 24

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 10"

Base 1 000 kg o 40 p³.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la exportación.

GUATEMALA (*Puerto Barrios y Champerico*) - Tarifa N° 24

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 10"

Base 1 000 kg o 40 p³.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la exportación.

PANAMÁ (*Cristóbal y Ciudad de Panamá*) – Tarifa N° 24

“European/South Pacific & Magellan Conference – Tarifa de Fletes N° 10”

Base 1 000 kg o 40 p³.

Observación en la tarifa:

Cuando la carga se entrega en Ciudad de Panamá o Balboa, por cuenta del buque, deberá aplicarse un recargo de 50 por ciento sobre el flete básico, además de los siguientes:

1. Carga en general, incluido el caucho, 3.70 dólares por tonelada.
2. Algodón, lana, kapok, cáñamo, corteza, cueros, heno, paja y otras mercaderías livianas pero de gran volumen:

Si se aceptan a base del peso, 6.15 dólares por tonelada.

Si se aceptan a base de medida, 3.35 dólares por tonelada.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la exportación.

TRINIDAD Y TABAGO (*Puerto España*) – Tarifa N° 24

“European/South Pacific & Magellan Conference – Tarifa de Fletes N° 10”

Base 1 000 kg o 40 p³.

Recargo de Conferencia:

7.20 dólares por 1 000 kg o 40 p³ para carga general (Puerto España).

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la exportación.

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*San Francisco*) – Tarifa N° 89

“Latin America/Pacific Coast Steamship Conference – Tariff N° 50”

Base 1 000 kg o 40 p³.

Recargos de Conferencia:

Distintos recargos por manipulación de mercancías, por 2 000 lb o 40 p³, además de 1.00 dólar por 2 000 lb o 40 p³, que se incluyeron en la tarifa.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la exportación, salvo salitre.

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*Nueva York*) – Tarifa N° 71

“WestCoast South America Northbound Conference – Freight Tariff N.B. SA-6”

Base 1 000 kg o 40 p³.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la exportación, salvo salitre.

JAPÓN (*Yokohama*) – Tarifa N° 95

“West Coast of Mexico, Central and South America/ Japan Direct Freight Agreement Tariff N° 3”.

Base 2 000 lb o 40 p³.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la exportación, salvo salitre.

REINO UNIDO/CONTINENTE (*Amberes*) – Tarifa N° 44

“European/South Pacific & Magellan Conference – Tariff from Chile N° 27”

Base 1 000 kg o 40 p³.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la exportación, salvo salitre.

MEDITERRÁNEO (*Génova*) – Tarifa N° 44

“European/South Pacific & Magellan Conference – Tariff from Chile N° 27”

Base 1 000 kg o 40 p³.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la exportación, salvo salitre.

Cuad

ECUADOR: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., I
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA I
Exporta

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	Total ALALC			To- nela- das		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares				
			Total	Por ton.			
Materia prima							
2 - Algodón, sin cardar ni peinar	55.01.0.01						
5 - Animales vacunos vivos	01.02.1.99	633	242 950	383.53	6		
12 - Fibra de ramio	54.02.0.02						
14 - Fruta fresca: ananás	08.01.0.03	557	91 547	164.28	5		
15 - Fruta fresca: bananas	08.01.0.02	30 414	1 451 049	47.71	30 4		
16 - Fruta fresca: cítrica	08.02.0.01	2 531	82 720	32.68	2 5		
20 - Maíz	10.05.0.02	25	1 277	51.06			
22 - Pescado refrigerado o congelado	03.01.2.	17	3 077	173.84	5		
Semimanufacturas							
29 - Arroz abrillantado (glaseado)	10.06.0.04	6 941	811 073	116.84	10 5		
31 - Azúcar en bruto	17.01.1.	500	86 625	173.25	5		
33 - Cacao en grano, crudo	18.01.0.01	10 495	6 007 532	572.40	10 4		
34 - Café crudo	09.01.1.01	98	80 135	820.42	5		
42 - Fruta desecada (harina banana)	11.04.0.01						
48 - Madera escuadrada (balsa, etc.)	44.04.9.03	74	20 068	270.05			
Manufacturas simples							
71 - Celulosa (pasta de papel)	47.01.9.99						
77 - Conservas de frutas	20.06.9.99						
78 - Conservas de pescado	16.04.0.01	19	14 281	768.00			
84 - Harina de pescado	23.01.1.02						
91 - Madera terciada	44.15.0.99	559	182 839	327.28	5		
92 - Manteca de cacao	18.04.0.01	10	12 780	1 320.38			
		BRASIL			San		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por 1 000 kg/m ³	1 000 kg	Com recar ofici
			Total	Por ton.			
Materia prima							
22 - Pescado refrigerado o congelado	03.01.2.						
Semimanufacturas							
29 - Arroz abrillantado (glaseado)	10.06.0.04						
33 - Cacao en grano, crudo	18.01.0.01						
48 - Madera escuadrada (balsa, etc.)	44.04.9.03	7	7 029	1 059.06	M 79.00	190.00	209.0
Manufacturas simples							
78 - Conservas de pescado	16.04.0.01	15	12 247	806.04	P 35.00	35.70	39.2

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, notas, llamadas y tarifas de flete aplicadas a las exportaciones del Ecuador.
** No se dispuso de información sobre 1965.

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

964**

AMÉRICA LATINA		ARGENTINA			Buenos Aires				
Valor f.o.b. en dólares		Toneladas	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Porcentaje	
Total	Por ton.		Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg			
242 950	383.53								
91 547	164.28								
1 451 049	47.71								
82 720	32.68								
1 277	51.06								
79 743	156.67								
1 317 930	124.68								
86 625	173.25								
6 007 532	572.40	109	63 929	587.72	P 30.00	30.70	31.93	5.4	
437 376	850.16								
20 068	270.05	19	6 533	335.96	M 33.50	80.00	83.0	24.7	
14 281	768.00								
182 839	327.28								
12 780	1 320.38	10	12 780	1 320.38	P 30.00	30.70	31.93	2.4	
COLOMBIA		Buenaventura			Barranquilla				
Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Porcentaje	Flete en dólares por		Porcentaje
		Total	Por ton.	2 000 lb/40 p³	1 000 kg		2 000 lb/40 p³	1 000 kg	
	18	3 077	173.84	P 55.00	61.40	35.3	No figura		
	1 812	214 447	118.36	P 15.50	17.86	15.1	P 28.50	33.29	28.1
	10 152	5 804 001	571.72	P 14.50	16.75	2.9	P 29.00	33.84	5.9
19.7	7	2 133	304.02	M 13.00	30.00	9.9	No figura		
4.9	3	2 034	597.88	P/M 17.50*	25.00	4.2	P/M 43.00*	60.00	10.0

(Continúa)

ECUADOR: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EN
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	CHILE			Valparaíso			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	
			Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg		
Materia prima								
5 - Animales vacunos vivos	01.02.1.99							
14 - Fruta fresca: ananás	08.01.0.03	543	90 272	166.32	Convencional			
15 - Fruta fresca: bananas	08.01.0.02	22 508	1 172 268	52.08	Convencional			
16 - Fruta fresca: cítrica	08.02.0.01	499	18 174	36.45	Caja 0.90 P 36.00	39.66	40.85	
20 - Maíz	10.05.0.02							
Semimanufacturas								
29 - Arroz abrillantado (glaseado)	10.06.0.04	5 184	595 223	114.82	P 19.00	22.66	23.34	
31 - Azúcar en bruto	17.01.1.	501	86 625	172.90	P/M 12.00	20.00	21.00	
33 - Cacao en grano, crudo	18.01.0.01	209	122 908	605.84	P 20.00	23.66	24.37	
34 - Café crudo	09.01.1.01	98	80 135	820.42	P 38.00	41.66	42.91	
48 - Madera escuadrada (balsa, etc.)	44.04.9.03	7	1 681	236.83	M 35.00	80.00	82.00	
Manufacturas simples								
91 - Madera terciada	44.15.0.99							

		COSTA RICA		Puntarenas			PANAMÁ			
		To- ne- la- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- ta- je	To- ne- la- das	Valor f.o.b. en dólares	
			To- tal	Por ton.	2 000 lb /40 p ³	1 000 kg			To- tal	Por ton.
Materia prima										
15 - Fruta fresca: bananas	08.01.0.02									
20 - Maíz	10.05.0.02									
22 - Pescado refrigerado o congelado	03.01.2.	354	54 994	155.53	P 71.50	79.59	51.2	138	21 674	157.18
Semimanufacturas										
29 - Arroz abrillantado (glaseado)	10.06.0.04							3 648	506 856	138.95
31 - Azúcar en bruto	17.01.1.									
33 - Cacao en grano, crudo	18.01.0.01									
34 - Café crudo	09.01.1.01							417	357 241	857.12
48 - Madera escuadrada (balsa, etc.)	44.04.9.03									
Manufacturas simples										
77 - Conservas de frutas	20.06.9.99									
78 - Conservas de pescado	16.04.0.01									
84 - Harina de pescado	23.01.1.02									

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, notas, llamadas y tarifas de flete aplicadas a las exportaciones del Ecuador.

6 (Continuación)

RESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
LETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

Por- en- aje	PERÚ			Callao			URUGUAY			Montevideo	
	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dól. por 1 000 kg	Por- cen- taje
		Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg			Total	Por ton.		
12.1	633	242 951	383.52	Convencional							
	14	1 281	88.34	Convencional							
	7 907	278 781	35.26	Convencional							
	2 033	64 546	31.75	Convencional							
	25	1 277	51.06	P/M 35.00*	55.00	107.7					
20.3	20	1 402	71.71	Convencional							
12.1											
4.0	5	2 215	457.83	P 29.00	30.26	6.6	20 850	14 480	694.48	P 33.70	4.9
5.2											
34.6	34	2 858	83.78	M 22.00	50.00	59.7					
	571	182 839	320.39	P 20.00	21.26	6.6					
Cristóbal		Ciudad de Panamá		ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ		San Francisco		Nueva York			
Flete en dólares por		Flete en dólares por		To- nela- das		Flete en dólares por		Flete en dólares por			
2 000 lb/ 1 000 40 p ³ kg	Por- cen- ta- je	2 000 lb/ 1 000 40 p ³ kg	Por- cen- ta- je	Valor f.o.b. en dólares		Por- cen- ta- je		Por- cen- ta- je			
				Total	Por ton.						
				537 789	37 210 386	69.19	Convencional	Convencional			
				2	244	132.25	P 23.00	30.15	22.8	P 22.00	25.02 18.9
No figura				11	3 306	309.32	P 75.00 ^a	88.68	28.7	P 105.00	116.51 37.7
16.50	22.65	16.3	P 24.75	31.75	22.8						
				52 402	5 859 656	112.82	No figura			P 23.00	26.12 23.4
				7 783	3 918 887	503.51	P 31.00	37.97	7.5	P 30.00	33.84 6.7
17.00	23.20	2.7	P 22.50	32.57	3.8	13 171	11 062 479	839.89	P 36.00	43.49	5.2 P 33.00 37.15 4.4
				7 752	1 242 524	160.29	P 39.00	49.16	30.7	P 37.00	41.56 25.9
				46	28 066	604.15	P/M 43.00	65.00	10.8	P/M 40.00	55.00 9.1
				1 782	1 053 926	591.48	P 42.00	49.99	8.5	P 42.00	47.07 8.0
				7	519	71.61	P 32.00	39.57	55.3	No figura	

(Continúa)

ECUADOR: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., L
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA E
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	JAPÓN		Yokohama		Po cer ta)	
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		
			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ³		1 000 kg
<i>Materia prima</i>							
2 - Algodón, sin cardar ni peinar	55.01.0.01						
12 - Fibra de ramio	54.02.0.02	17	5 544	324.40	P/M 60.00*	130.00	
15 - Fruta fresca: bananas	08.01.0.02	153 551	8 776 460	57.16	No figura		
22 - Pescado refrigerado o congelado	03.01.2.	238	28 274	118.80	No figura		
<i>Semimanufacturas</i>							
31 - Azúcar en bruto	17.01.1.						
33 - Cacao en grano, crudo	18.01.0.01	916	517 754	565.43	P 40.00	44.86	
34 - Café crudo	09.01.1.01						
42 - Fruta desecada (harina banana)	11.04.0.01	2	1 188	594.00	P/M 45.00	80.00	
48 - Madera escuadrada (balsa, etc.)	44.04.9.03	83	39 374	476.60	1 000 p ² 40.00	80.00	
<i>Manufacturas simples</i>							
71 - Celulosa (pasta de papel)	47.01.9.99						
77 - Conservas de frutas	20.06.9.99	451	148 209	328.71	P/M 60.00*	85.00	
78 - Conservas de pescado	16.04.0.01						

FUENTE: Dirección de Financiamiento y Asesoría Fiscal, Ministerio de Finanzas, *Anuario de Comercio Exterior*, 1964.

NOTA: Tarifas de flete desde Guayaquil.

* Atún en lotes de hasta 100 toneladas. De 100 a 249 toneladas el flete es de P 70.00 y de 250 toneladas y más es de P 65.00.

TARIFAS DE FLETES APLICADAS

ARGENTINA (*Buenos Aires*) - Tarifa N° 12
"Tarifa de Fletes desde Puertos del Pacífico de Colombia y Ecuador a Puertos de Uruguay, Argentina y Brasil" (de Grace Line)
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo oficial:

4 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina sobre la importación.

Para la misma ruta existen además las siguientes tarifas:

"Tarifa de Fletes Argentina-Ecuador (viceversa)" (de ELMA) - Tarifa N° 7. "European/South Pacific & Megellan Conference - Tarifa de Fletes N° 3" - Tarifa N° 20 de puertos ecuatorianos a puertos peruanos, chilenos y de la costa oriental de Sudamérica, en efecto por miembros de la Conferencia. "The Association of West Coast Steamship Companies - Freight Tariff N° 6 (Ecuador)" - Tarifa N° 29 del Ecuador a Norte, Centro y Sudamérica (Argentina, Uruguay y Brasil).

BRASIL (*Santos*) - Tarifa N° 12

"Tarifa de Fletes desde Puertos del Pacífico de Colombia y Ecuador a Puertos de Uruguay, Argentina y Brasil" (de Grace Line)

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo oficial:

10 por ciento *Taxa de Renovação de Marinha Mercante* de Brasil sobre la importación.

Para la misma ruta existen además las siguientes tarifas:

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 3" - Tarifa N° 20 con un recargo de P/M 12.00 sobre las tarifas para Buenos Aires. "The Association of West Coast Steamship Companies - Freight Tariff N° 6 (Ecuador)" - Tarifa N° 29 con un recargo de P/M 3.00 sobre las tarifas para Buenos Aires.

COLOMBIA (*Buenaventura y Barranquilla*) - Tarifa N° 29

"The Association of West Coast Steamship Companies - Freight Tariff N° 6 (Ecuador)"
Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

1.00 dólar por tonelada de flete (para Barranquilla solamente).

I-6 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B. FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1964**

REINO UNIDO/CONTINENTE			Amberes			MEDITERRÁNEO			Génova		
To- nela- das	Valor f.o.b. en dól.		Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg			Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg	
5	3 644	756.64	P 49.00	50.96	6.7						
359 414	20 489 700	57.01	No figura			3 401	196 823	57.87	No figura		
5 639	1 098 322	194.76	P 23.10	25.06	12.9						
6 963	4 325 370	621.21	P 54.60	51.10	8.2	1 897	1 103 449	581.61	P 54.60	51.10	8.8
8 522	7 438 108	872.77	P 49.00	46.06	5.3	2 610	1 972 079	755.50	P 49.00	46.06	6.1
3	3 360	1 120.00	P/M 24.50	45.00	4.0						
1 361	420 202	308.71	M 11.80	30.00	9.7	81	24 193	296.94	M 11.80	30.00	10.1
						150	2 970	19.80	P/M 65.10*	170.00	858.6
1 048	349 757	333.86	M 38.50	55.00	16.5	13	4 429	329.29	M 38.50	55.00	16.7
97	26 242	270.32	P 32.90	34.86	12.9						

LAS EXPORTACIONES DEL ECUADOR

CHILE (Valparaíso) - Tarifa N° 20

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 3"

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

2.40 dólares por tonelada de flete para todos los puertos chilenos.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la importación.

PERÚ (Callao) - Tarifa N° 20

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 3"

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Para Chile y el Perú se aplicó un recargo de Conferencia de 1.26 de dólar por tonelada de flete - recargo especial ecuatoriano - en vez de 0.70 de dólar, por figurar así en la tarifa como "Gastos en los puertos de embarque".

URUGUAY (Montevideo) - Tarifa N° 12

Las mismas tarifas que a Buenos Aires.

De los productos analizados el único que se exportó del Ecuador al Uruguay en 1964, fue el cacao, y es interesante observar los distintos fletes que indican:

Tarifa de Grace Line: 33.00 dólares por 1 000 kg.

Tarifa de ELMA: 42.00 dólares por 1 000 kg.

European: 103.50 dólares por 1 000 kg, más 25 por ciento de recargo, igual a 129.37 dólares.

Association: 52.00 dólares por 2 000 lb, igual a 57.32 dólares por 1 000 kg.

COSTA RICA (Puntarenas) - Tarifa N° 29

"The Association of West Coast Steamship Companies - Freight Tariff N° 6 (Ecuador)"

Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

PANAMÁ (Cristóbal y Ciudad de Panamá) - Tarifa N° 29

"The Association of West Coast Steamship Companies - Freight Tariff N° 6 (Ecuador)"

Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Para Balboa/Panamá rigen los mismos fletes que para Cristóbal /Colón, más 50 por ciento.

Recargo de Conferencia:

3.35 dólares por tonelada de flete, para carga general, recargo Zona del Canal.

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*San Francisco y Nueva York*) – Tarifa N° 87

“The Association of West Coast Steamship Companies – Freight Tariff N° 6”

Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

Distintos recargos por manipulación de mercancías, para San Francisco, que se han incluido en el flete.

JAPÓN (*Yokohama*) – Tarifa N° 95

“West Coast of Mexico, Central and South America/ Japan Direct Freight Agreement”

Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

REINO UNIDO/CONTINENTE (*Amberes*) - Tarifa N° 42

"European/South Pacific and Magellan Conference -
Tariff from Ecuador N° 6"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

1.26 dólares por tonelada de flete, que se ha incluido.

Rebaja diferida:

10 por ciento para el cacao y el café, rebaja que se ha deducido del flete.

MEDITERRÁNEO (*Génova*) - Tarifa N° 42

Misma tarifa que Amberes.

NOTA: Para todos los destinos se ha incluido en los fletes el siguiente Recargo de Conferencia: 0.70 de dólar por tonelada de flete - Recargo ecuatoriano desde todos los puertos del Ecuador a partir del 1° de abril de 1963.

MÉXICO: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	Total ALALC			Total AMÉRICA LATINA			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		
			Total	Por ton.		Total	Por ton.	
Materia prima								
1-Ajos	07.04.0.01				154	19 837	128.49	
2-Algodón en rama	55.01.0.01	15 135	5 616 081	371.07	16 322	6 060 838	371.33	
4-Amianto (asbesto) en estado natural	25.24.	103	20 629	200.00	105	21 439	203.85	
5-Animales vacunos vivos	01.02.1.92				22 U	2 717 c/u	123.51	
6-Arroz con cáscara	10.06.0.01							
7-Azufre en estado natural	25.03.0.01	16 046	346 229	21.58	16 046	346 229	21.58	
8-Baritina	25.11.0.01							
10-Caolín	25.07.0.02	1	115	108.72	1	115	108.72	
13-Fibra de henequén e ixtle	57.04.1.02	23	5 075	219.51	284	45 241	159.49	
14-Fruta fresca: ananás	08.01.0.03							
15-Fruta fresca: bananas	08.01.0.02				1 000 racimos	741		
16-Fruta fresca: cítrica	08.02.							
18-Granito en bruto	25.16.1.01							
20-Maíz	10.05.0.02				91 893	5 835 188	63.50	
21-Mineral de manganeso	26.01.1.70				180	15 191	84.26	
22-Pescado fresco o refrigerado	03.01.2.01				...	111	1 020.18	
23-Sal común	25.01.0.01	16 000	294 400	18.40	16 014	294 909	18.42	
24-Semilla de algodón	12.01.6.	20	6 201	307.17	20	6 201	307.17	
26-Trigo	10.01.0.01				...	12	193.43	
Semimanufacturas								
27-Aceite de pescado	15.04.2.							
31-Azúcar semirrefinada	17.01.1.	22 487	1 178 374	52.40	22 487	1 178 374	52.40	
32-Brea (colofonia)	27.04.0.01	7 429	1 515 909	204.06	7 531	1 536 463	207.59	
33-Cacao en almendras	18.01.0.01							
34-Café en grano	09.01.0.01	21	10 080	480.00	21	10 080	480.00	
35-Carne fresca vacuna	02.01.1.01							
37-Corcho	45.01.0.99							
40-Extractos curtientes	32.01.	...	1 045	5 679.57	...	1 045	5 679.57	
42-Fruta desecada	08.04.0.02	333	174 112	522.47	333	174 112	522.47	
44-Harina de cereales	11.01.0.05	...	150	382.49	...	245	264.77	
46-Legumbres secas (garbanzos)	07.05.1.	978	109 536	112.00	978	109 536	112.00	
49-Metales en barra (plomo)	78.02.1.01	986	285 635	289.71	986	285 639	289.71	
52-Tripas saladas	05.04.2.02							
54-Zinc afinado	79.02.1.01	10 681	3 121 407	292.24	10 681	3 121 407	292.24	
Manufacturas simples								
56-Aceites y grasas lubricantes	27.10.4.				19	18 585	989.00	
57-Aceitunas en aceite o salmuera	20.02.1.01							
61-Alambre de cobre	74.03.3.01	87	62 754	720.66	110	85 236	776.42	
62-Alambre de hierro o acero	73.14.1.	475	176 959	372.93	509	195 283	383.84	
63-Alcohol (tequila)	22.09.2.04	1	1 390	1 170.84	14	10 225	730.19	
64-Alcohol industrial	29.04.	11	2 316	208.71	11	2 316	208.71	
66-Azúcar refinada	17.01.2.				7	1 012	147.93	
68-Café soluble	21.02.1.01							
71-Celulosa de borra algodón								
72-Cemento Portland	25.23.0.03							
73-Cigarros y cigarrillos	24.02.1.	...	2 185	6 088.02	4	8 916	2 071.77	
74-Clavos y tornillos	73.31	...	237	2 323.92	52	20 224	392.56	
75-Cobre electrolítico	74.01.3.01				...	383	3 832.00	
76-Conservas de carne	16.02.	2	1 411	831.43	81	117 036	1 448.63	
77-Conservas de fruta y legumbres	20.06./02.	283	64 472	227.80	297	75 615	254.85	
78-Conservas de pescado y mariscos	16.04.	72	38 205	527.26	73	38 901	529.32	

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas y las tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de México.

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
EL FLETE MARÍTIMO Y SUS RECARGOS*

965

To- nela- das	ARGENTINA		Acapulco-Buenos Aires				Veracruz-Buenos Aires			
	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg			1 000 kg/m³	1 000 kg		
3 749	768 793	205.06	P 25.00	25.00	26.55	12.9	P 27.50	29.50	31.33	15.3
33	9 752	295.64	P 30.00	30.00	31.86	10.8	P 20.50	22.50	23.90	8.1
...	22	224.00					P 24.50	26.50	28.14	12.6
...	2 184	6 100.56					P/M 62.50	255.00	271.00	4.4
273 58	57 173 21 131	209.62 366.62					P/M 57.50 P/M 60.50	95.00 100.00	101.00 106.00	48.2 28.9

(Continúa)

MÉXICO: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	Total ALALC			Total AMÉRICA LATINA			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		
			Total	Por ton.		Total	Por ton.	
Manufacturas simples (continuación)								
79 - Chapas de hierro o acero	73.13.	335	50 624	151.00	539	87 850	162.91	
81 - Extractos y jugos de carne	16.03.1.	1	515	449.42	6	7 920	1 330.14	
82 - Fertilizantes (urea)	31.02.0.07	2 460	289 849	117.82	2 460	289 849	117.82	
85 - Hilados de algodón y lana	55./53.	...	1 429	7 445.00	158	225 284	1 428.30	
86 - Jugo de fruta	20.07.1.	66	15 748	239.63	66	15 769	239.44	
90 - Leche en polvo	04.02.1.11				9	2 942	311.01	
91 - Madera terciada	44.14./15.							
95 - Papel para diarios	48.01.1.01				...	45	230.61	
96 - Pescado seco	03.02.0.02							
97 - Poliestireno (resinas sintéticas)	39.02.2.02	164	199 529	1 216.21	206	236 081	1 147.24	
99 - Rieles	73.16.0.01				17	2 856	163.75	
100 - Sacos de yute, henequén, etc.	62.03.0.				...	75	545.51	
103 - Tejidos de algodón y lana	55./53.				52	109 960	2 131.55	
104 - Tubos de cobre	74.07.	568	607 841	1 069.87	641	682 379	1 064.75	
105 - Tubos de hierro o acero	73.18.	17 651	4 207 616	238.38	17 660	4 210 895	238.44	
106 - Vidrios planos	70.06.	53	7 401	140.49	789	133 883	169.78	
107 - Vino embotellado	22.05.1.	7	3 500	492.96	7	3 632	488.37	
Manufacturas complejas								
108 - Alfombras	58.	...	2 515	5 030.24	5	13 817	2 790.79	
109 - Ampolletas (lámparas)	85.	6	28 947	4 771.37	11	35 369	3 335.48	
111 - Artículos de cuero	42.01.0.01	2	23 550	11 161.25	8	75 430	9 216.79	
112 - Artefactos sanitarios de cerámica	69.10.0.01	172	65 402	380.25	415	170 262	410.37	
113 - Automóviles para pasajeros	87.02.1.				4 U	11 992	2 998.00	
114 - Partes, piezas sueltas y accesorios	87.06.1.	11	15 253	1 450.20	290	605 073	2 085.95	
116 - Calzado de cuero	64.02.0.01				15	57 897	3 867.07	
119 - Confecciones en general	61.	7	14 027	2 045.96	112	159 026	1 425.68	
120 - Elevadores para edificios	84.22.3.01	106	85 646	808.05	198	166 286	840.71	
121 - Fibras textiles artificiales	56.	14	12 897	904.87	18	15 668	889.40	
122 - Libros y revistas	49.01.	1 617	3 692 247	2 283.13	2 155	4 704 128	2 183.36	
123 - Maquinaria agrícola	84.25.	22	22 298	1 008.89	65	54 458	841.59	
124 - Máquinas de calcular y sumar	84.52.	1	15 196	14 884.39	1	18 720	13 091.58	
125 - Máquinas de coser y escribir	84.41./51.	...	916	1 365.13	2	5 795	3 334.73	
126 - Máquinas de lavar y heladeras	84.40.1.01							
	84.15.1.01	...	408	1 325.97	47	61 402	1 307.78	
128 - Muebles de madera	94.03.1.02	3	8 677	2 828.32	15	21 777	1 416.80	
129 - Pilas eléctricas	85.03.1.	371	317 508	855.61	373	319 338	857.26	
133 - Transformadores eléctricos	85.01.4.	14	93 904	6 629.81	19	98 904	5 134.41	
		BRASIL			Acapulco-Santos			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
			Total	Por ton.	1 000 kg/m ³	1 000 kg		
Materia prima								
2 - Algodón en rama	55.01.0.01							
4 - Amianto (asbesto) en estado natural	25.24.	103	20 629	200.00				
7 - Azufre en estado natural	25.03.0.01	12 998	279 782	21.53				
10 - Caolín	25.07.0.02							
23 - Sal común	25.01.0.01							

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas y las tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de México.

7 (Continuación)

RESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
L FLETE MARÍTIMO Y SUS RECARGOS*

365

To- nela- das	ARGENTINA		Acapulco-Buenos Aires				Veracruz-Buenos Aires			
	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg			1 000 kg/m³	1 000 kg		
325	49 132	151.19								
256	262 836	116.48					P 18.50	20.50	21.77	18.7
66	15 748	239.63								
91	110 645	1 218.77	P 30.00	30.00	31.86	2.6	P 46.50	48.50	51.51	4.2
2 383	514 302	215.78					P 25.50	27.50	29.20	13.5
29	4 471	156.28	P 27.00	27.00	28.67	18.3	P/M 38.50	45.00	50.00	32.0
...	1 091	1 559.54					P/M 66.00*	230.00	244.00	15.6
375	1 020 902	2 722.00	M 55.00	110.00	117.00	4.3	P 80.50	82.50	87.61	3.2
...	60	126.89					P/M 60.50	310.00	329.00	259.3
308	246 847	802.44					P 40.50	42.50	45.13	5.6
14	93 097	6 597.98	M 42.00	60.00	64.00	1.0	P/M 66.00*	95.00	101.00	1.5

Veracruz-Santos				COLOMBIA			Acapulco/Veracruz-Buenaventura				Acapulco-Barranquilla			
Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólar por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	Flete en dólar por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
1 000 kg/ m³	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/ m³	1 000 kg			1 000 kg /m³	1 000 kg		
P/M 35.00	60.00	67.00	33.5	962	354 260	368.29	P 45.50	45.50	46.50	12.6	ST 45.00	50.60	51.71	14.0
P 29.00	29.00	32.54	151.1	3 048	66 446	21.80	Sale del Golfo							
				1	115	108.72	P 30.00	31.00	31.68	29.1	P 25.00	26.00	26.57	24.4
				16 000	294 400	18.40	Charter							

(Continúa)

MÉXICO: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	BRASIL			Acapulco-Santos			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
Semimanufacturas								
32-Brea (colofonia)	27.04.0.01	2 297	471 118	205.07	P 25.00	25.00	28.05	13.7
42-Fruta desecada	08.04.0.02	99	53 060	538.35				
46-Legumbres secas (garbanzos)	07.05.1.	785	87 990	112.09	P 24.00	24.00	26.93	24.0
49-Metales en barra (plomo)	78.02.1.01	425	118 151	278.07				
54-Zinc afinado	79.02.1.01	4 654	1 358 847	291.97	P 30.00	30.00	33.66	11.5
Manufacturas simples								
61-Alambre de cobre	74.03.3.01							
62-Alambre de hierro o acero	73.14.1.							
63-Alcohol (tequila)	22.09.2.04							
76-Conservas de carne	16.02.							
77-Conservas de fruta y legumbres	20.06./02.	...	123	641.66				
82-Fertilizantes (urea)	31.02.0.07							
97-Poliestireno (resinas sintéticas)	39.02.2.02	14	22 194	1 563.73	P 30.00	30.00	33.66	2.2
104-Tubos de cobre	74.07.							
105-Tubos de hierro o acero	73.18.	231	48 190	208.70				
106-Vidrios planos	70.06.	...	41	495.24	P 55.00	55.00	61.71	12.5
107-Vino embotellado	22.05.1.							
Manufacturas complejas								
109-Ampolletas (lámparas)	85.							
114-Automóviles, partes, piezas sueltas y accesorios	87.06.1.							
119-Confecciones en general	61.	...	511	1 000.39				
122-Libros y revistas	49.01.	39	100 386	2 542.84	M 55.00	110.00	123.00	4.8
128-Muebles de madera	94.03.1.02							
		CHILE			Acapulco/Veracruz-Valparaíso			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
Materia Prima								
2-Algodón en rama	55.01.0.01	13 229	4 917 699	371.74	P 45.50	45.50	47.87	12.0
13-Fibra de henequén e ixtle	57.04.1.02	23	5 075	219.51	P/M 42.50	205.00	216.00	98.4
24-Semilla de algodón	12.01.6.							
Semimanufacturas								
31-Azúcar semirrefinada	17.01.1.	22 487	1 178 374	52.40	P 23.50	23.50	24.72	47.2
32-Brea (colofonia)	27.04.0.01	294	57 339	194.70	P 37.00	37.00	38.92	20.0
34-Café en grano	09.01.0.01	21	10 080	480.00	P 35.00	35.00	36.82	7.7
44-Harina de cereales	11.01.0.05							
49-Metales en barra (plomo)	78.02.1.01	13	4 268	328.31	P 26.50	26.50	27.88	8.5
54-Zinc afinado	79.02.1.01	2 530	741 362	293.03	P 33.50	33.50	35.24	12.0
Manufacturas simples								
61-Alambre de cobre	74.03.3.01							
62-Alambre de hierro o acero	73.14.1.	6	3 468	537.99	P 30.00	30.00	31.56	5.9
63-Alcohol (tequila)	22.09.2.04	...	91	1 143.00	P/M 40.50	65.00	68.00	5.9

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas y las tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de México.

7 (Continuación)

RESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO Y SUS RECARGOS*

Veracruz-Santos				COLOMBIA			Acapulco/Veracruz-Buenaventura				Acapulco-Barranquilla			
Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólar por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	Flete en dólar por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
1 000 kg/ m³	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/ 40 p³	1 000 kg			1 000 kg 40 p³	1 000 kg		
29.50	29.50	33.10	16.1	745	150 098	201.42	P 37.00	37.00	37.81	18.1	P 28.00	29.00	29.64	14.7
M 54.50	125.00	140.00	26.0	235	121 051	515.80	P/M 62.00	140.00	143.00	27.7	M 36.00*	85.00	87.00	16.9
26.50	26.50	29.73	26.5											
22.50	22.15	24.85	8.9	22	6 197	280.41	P 26.50	26.50	27.08	9.7	P 23.00	24.00	24.53	8.7
22.50	22.15	24.85	8.5	1 865	541 889	290.56	P 33.50	33.50	34.24	11.8	P 25.00	26.00	26.57	9.1
				73	47 286	651.41	P 28.00	28.00	28.62	4.4	P 19.00	20.00	20.44	3.1
				468	173 120	370.20	P 30.00	30.00	30.66	8.3	M 36.00*	50.00	51.00	13.8
				...	186	572.55	P/M 40.50	65.00	66.00	11.5	M 36.00*	65.00	66.00	11.5
				...	276	820.65	P 57.50	57.50	58.76	7.2	P 45.00	46.00	47.01	5.7
M 62.50	95.00	107.00	16.7	...	123	653.97	P 57.50	57.50	58.76	9.0	P 45.00	46.00	47.01	7.2
				...	168	230.77	P 29.00	29.00	29.64	12.8	P 47.00	48.00	49.06	21.3
18.50	48.50	54.42	3.5	...	1 259	1 404.24	P/M 44.50	100.00	102.00	7.3	M 30.00	70.00	72.00	5.1
				77	78 764	1 024.47	P/M 50.50	100.00	102.00	10.0	M 36.00*	90.00	92.00	9.0
27.50	27.50	30.85	14.8	555	701 032	182.12	P 31.50	31.50	32.19	17.7	M 36.00*	60.00	61.00	33.5
M 38.50	45.00	50.00	10.1											
				7	3 500	492.96	P/M 40.50	80.00	82.00	16.6	M 36.00*	80.00	82.00	16.6
				6	28 806	4 809.07	P/M 57.50	325.00	332.00	6.9	M 41.00	240.00	245.00	5.1
				7	8 233	1 235.86	P/M 29.50	115.00	118.00	9.5	P/M 27.00	110.00	112.00	9.1
M 68.00*	230.00	258.00	25.8	...	539	1 497.78	P/M 64.50*	220.00	225.00	15.0	M 36.00*	155.00	158.00	10.5
32.50	82.50	92.56	3.6	289	528 559	1 829.39	P/M 57.50	115.00	118.00	6.5	M 36.00*	75.00	77.00	4.2
				...	1 040	2 080.00	P/M 57.50	285.00	291.00	14.0	M 36.00*	225.00	230.00	11.1

ECUADOR			Acapulco/Veracruz-Guayaquil				PERÚ			Acapulco/Veracruz-Callao			
Categorías	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Porcentaje
	Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
20	6 200	307.54	P 29.00	29.00	29.64	9.6							
							26	5 144	200.16	P 37.00	37.00	37.81	18.9
							...	147	388.21	P 38.00	38.00	38.84	10.0
16	6 231	389.44	P 26.50	26.50	27.08	7.0							
8	8 361	1 041.64	P 28.00	28.00	28.62	2.7	2	1 868	982.64	P 28.00	28.00	28.62	2.9
							...	82	573.43	P/M 40.50	65.00	66.00	11.5

(Continúa)

MÉXICO: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., L
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENT
Exportas

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	CHILE		Acapulco/Veracruz-Valparaíso				
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por cen- taje
			Total	Por ton.	1 000 kg/m²	1 000 kg		
Manufacturas simples (continuación)								
74 - Clavos y tornillos	73.31							
76 - Conservas de carne	16.02.	...	74	971.43	P 57.50	57.50	60.49	6.
77 - Conservas de fruta y legumbres	20.06./02.	...	28	318.22	P 57.50	57.50	60.49	19.
78 - Conservas de pescado y mariscos	16.04.							
81 - Extractos y jugos de carne	16.03.1.							
82 - Fertilizantes (urea)	31.02.0.07	202	26 821	133.04	P 29.00	29.00	30.51	22.
97 - Poliestireno (resinas sintéticas)	39.02.2.02	23	35 185	1 560.41	P/M 44.50	100.00	105.00	...
104 - Tubos de cobre	74.07.							
105 - Tubos de hierro o acero	73.18.	9 311	2 387 745	256.44	P 31.50	31.50	33.14	12.
106 - Vidrios planos	70.06.							
Manufacturas complejas								
112 - Artefactos sanitarios de cerámica	69.10.0.01							
114 - Partes, piezas sueltas y accesorios para automóviles	87.06.1.							
119 - Confecciones en general	61.	...	903	2 536.85	P/M 64.50*	220.00	231.00	9.
120 - Elevadores para edificios	84.22.3.01							
121 - Fibras textiles artificiales	56.	9	10 471	1 126.96	P 61.00	61.00	64.17	5.
122 - Libros y revistas	49.01.	203	653 564	3 227.46	P/M 57.50	115.00	121.00	3.
123 - Maquinaria agrícola	84.25.	3	3 533	1 144.22	P/M 37.00	75.00	79.00	6.
126 - Máquinas de lavar y heladeras	84.40.1.01							
128 - Muebles de madera	94.03.1.02							
129 - Pilas eléctricas	85.03.1.	4	28 061	7 158.53	P/M 51.00	65.00	68.00	0.
		URUGUAY		Acapulco-Montevideo				
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por 1 000 kg	Con recargo oficial	Por cen- taje	
			Total	Por ton.				
Materia prima								
2 - Algodón en rama	55.01.0.01	674	249 252	369.67	P 42.00		42.92	11.
Semimanufacturas								
32 - Brea (colofonia)	27.04.0.01	303	61 320	202.59	P 25.00		25.55	12.
40 - Extractos curtientes	32.01.							
46 - Legumbres secas (garbanzos)	07.05.1.	140	15 693	112.09	P 24.00		24.53	21.
49 - Metales en barra (plomo)	78.02.1.01							
54 - Zinc afinado	79.02.1.01	148	44 365	298.82	P 30.00		30.66	10.
Manufacturas simples								
61 - Alambre de cobre	74.03.3.01	5	5 222	1 147.80	P 26.00		26.57	2.
62 - Alambre de hierro o acero	73.14.1.							
63 - Alcohol (tequila)	22.09.2.04	...	760	2 533.33				
64 - Alcohol industrial	29.04.	11	2 316	208.71				

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas y las tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de México.

7 (Continuación)

ORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.

L FLETE MARÍTIMO Y SUS RECARGOS*

165

ECUADOR							Acapulco/Veracruz-Guayaquil					PERÚ		Acapulco/Veracruz-Callao								
To- nelas	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nelas	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		To- nelas	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje				
	Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg						
...	200	2 272.73	P 30.00	30.00	30.66	1.3	...	71	1 054.12	P 57.50	57.50	58.76	5.6	...	184	656.51	P 57.50	57.50	58.76	8.9		
...	31	85.27	P 57.50	57.50	58.76	68.9	...	15	17 050	1 152.03	P 57.50	57.50	58.76	5.1	...	450	655.02	P 57.50	57.50	58.76	9.0	
5	1 957	421.08	P/M 44.50	100.00	102.00	24.2	...	90	172.47	P 29.00	29.00	29.64	17.2	...	12	16 302	1 365.68	P/M 44.50	100.00	102.00	7.5	
15	17 236	1 140.28	P/M 50.50	100.00	102.00	8.9	...	5	5 572	1 065.19	P/M 50.50	100.00	102.00	9.6	...	5	5 572	1 065.19	P/M 50.50	100.00	102.00	9.6
003	227 886	227.12	P 31.50	31.50	32.19	14.2	3 888	865 041	222.51	P 31.50	31.50	32.19	14.5	...	...	...	...	...	...	...	...	
24	2 888	120.41	P 29.00	29.00	29.64	24.6	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
97	37 070	381.59	P/M 23.50	115.00	118.00	30.9	73	27 844	379.39	P/M 23.50	115.00	118.00	31.1	...	...	...	...	...	...	...		
...	1 146	2 164.08	P/M 29.50	115.00	118.00	5.5	...	841	1 929.54	P/M 29.50	115.00	118.00	6.1	...	...	...	...	...	...	...		
...	3 365	6 585.99	P/M 64.50*	220.00	225.00	3.4	...	1 406	4 042.30	P/M 64.50*	220.00	225.00	5.6	...	...	...	...	...	...	...		
3	1 189	445.50	P 61.00	61.00	62.34	14.0	21	15 166	734.93	P/M 64.50*	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		
29	77 538	2 679.66	P/M 57.50	115.00	118.00	4.4	2	1 236	539.44	P 61.00	61.00	62.34	11.6	...	...	...	...	...	...	...		
...	...	...	...	...	...	...	220	570 047	2 588.15	P/M 57.50	115.00	118.00	4.6	...	...	...	...	...	...	...		
...	...	...	...	...	...	...	11	11 354	1 008.58	P/M 37.00	75.00	77.00	7.6	...	...	...	...	...	...	...		
...	...	...	...	...	...	...	...	332	1 240.30	P/M 37.00	170.00	174.00	14.0	...	...	...	...	...	...	...		
...	...	...	...	...	...	...	...	103	780.61	P/M 57.50	285.00	291.00	37.3	...	...	...	...	...	...	...		
Veracruz-Montevideo							VENEZUELA		Acapulco-La Guaira													
Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nelas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje												
000 kg/m³	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg														
36.00	41.40	42.31	11.4	270	99 367	368.03	ST 45.00	50.00	51.10	13.9												
27.50	31.62	32.32	16.0	14	3 310	234.75	P 28.00	28.40	29.02	12.4												
24.50	28.17	28.79	25.7	53	1 045	5 679.57	M 36.00*	45.00	46.00	0.8												
T 20.50	23.20	23.71	7.9	510	5 941	112.09	P 20.00	20.40	20.85	18.6												
...	...	...	...	451	151 017	296.11	P 23.00	23.40	23.91	8.1												
...	...	...	...	...	427 678	294.75	P 25.00	25.40	25.96	8.8												
29.50	33.92	34.67	3.0	...	...	...	...	...	...	...												
M 60.00	105.00	107.00	4.2	...	286	902.46	M 36.00*	70.00	72.00	8.0												
/M 66.00*	140.00	143.00	68.5	...	271	798.35	M 36.00*	70.00	72.00	9.0												

(Continúa)

MÉXICO: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., I
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA

Exporta

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	URUGUAY			Acapulco-Montevideo			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dól.		Flete en dólares por		Con recar ofici	
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
Manufacturas simples (Continuación)								
76 - Conservas de carne	16.02.							
77 - Conservas de fruta y legumbres	20.06./02.							
82 - Fertilizantes (urea)	31.02.0.07							
85 - Hilados de algodón y lana	55./53.							
97 - Poliestireno (resinas sintéticas)	39.02.2.02	16	8 207	514.35	P 30.00	30.00	30.00	
104 - Tubos de cobre	74.07.	27	35 305	1 316.75	P 29.50	29.50	30.00	
Manufacturas complejas								
108 - Alfombras	58.	...	1 478	25 938.25	M 30.00	170.00	174.00	
109 - Ampolletas (lámparas)	85.							
111 - Artículos de cuero	42.01.0.01							
113 - Automóviles para pasajeros	87.02.1.							
114 - Partes, piezas sueltas y accesorios	87.06.1.	...	760	2 222.22				
119 - Confecciones en general	61.	...	344	3 339.81				
120 - Elevadores para edificios	84.22.3.01							
122 - Libros y revistas	49.01.	26	72 940	2 851.93	M 55.00	110.00	112.00	
123 - Maquinaria agrícola	84.25.							
124 - Máquinas de calcular y sumar	84.52.							
125 - Máquinas de coser y escribir	84.41./51.	...	800	1 333.33	M 32.00	80.00	82.00	
128 - Muebles de madera	94.03.1.02	2	7 104	4 440.40				
		COSTA RICA		Acapulco-Puntarenas				
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dól.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Po ce ta
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
Materia prima								
2 - Algodón en rama	55.01.0.01							
5 - Animales vacunos vivos	01.02.1.92							
13 - Fibra de henequén e ixtle	57.04.1.02	200	29 179	145.90	P/M 35.50	130.00	133.00	
20 - Maíz	10.05.0.02	5 371	369 534	68.80	P 22.00	22.00	22.48	
21 - Mineral de manganeso	26.01.1.70							
22 - Pescado fresco o refrigerado	03.01.2.01							
23 - Sal común	25.01.0.01							
Semimanufacturas								
44 - Harina de cereales	11.01.0.05							
Manufacturas simples								
56 - Aceites y grasas lubricantes	27.10.4.	10	9 952	982.51	P/M 22.00	35.00	36.00	
61 - Alambre de cobre	74.03.3.01	16	15 410	976.84	P 24.00	24.00	24.53	
62 - Alambre de hierro o acero	73.14.1.	4	2 220	519.16	P 24.00	24.00	24.53	
63 - Alcohol (tequila)	22.09.2.04	...	399	402.26	P/M 34.00	55.00	56.00	
66 - Azúcar refinada	17.01.2.							
73 - Cigarros y cigarrillos	24.02.1.	...	234	4 269.09	P/M 56.50*	225.00	230.00	
74 - Clavos y tornillos	73.31	...	1 261	1 440.46	P 24.00	24.00	24.53	
76 - Conservas de carne	16.02.	...	247	1 077.57	P 49.50	49.50	50.59	
77 - Conservas de fruta y legumbres	20.06./02.	2	1 872	797.82	P 49.50	49.50	50.59	
78 - Conservas de pescado y mariscos	16.04.							

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas y las tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de México.

1-7 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
EL FLETE MARÍTIMO Y SUS RECARGOS*

065

Veracruz-Monteideo					VENEZUELA			Acapulco-La Guaira					
Por- cen- taje	Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje		
	1 000 kg/m³	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg				
					1	963	813.45	P 45.00	45.40	46.40	5.7		
					9	6 772	749.08	P 45.00	45.40	46.40	6.2		
					...	162	230.77	M 36.00*	50.00	51.00	22.1		
					...	1 429	7 445.00	M 36.00*	345.00	353.00	4.7		
6.0	P 46.50	53.47	54.65	10.6	3	3 777	1 222.13	M 30.00	70.00	72.00	5.9		
2.3	P/M 51.50	120.00	123.00	9.3	444	470 939	1 060.43	M 36.00*	95.00	97.00	9.1		
0.7	P/M 66.00*	430.00	439.00	1.7	...	1 032	2 341.59	M 36.00*	250.00	255.00	10.9		
					...	122	2 346.15	M 41.00	230.00	235.00	10.0		
					2	23 196	11 254.92	M 36.00*	430.00	439.00	3.9		
	P/M 37.00	170.00	174.00	7.8	3	4 182	1 664.27	P/M 27.00	105.00	107.00	6.4		
	P/M 66.00*	260.00	266.00	8.0	3	5 046	1 327.04	M 36.00*	125.00	128.00	9.6		
					85	70 480	825.73	M 36.00*					
3.9	P 80.50	92.57	94.61	3.3	399	612 604	1 533.98	M 36.00*	70.00	72.00	4.7		
					8	7 408	955.26	M 27.50	55.00	56.00	5.9		
					1	15 196	14 884.39	M 36.00*	390.00	399.00	2.7		
6.1	P/M 57.50	170.00	174.00	13.0									
	P/M 60.50	345.00	353.00	7.9	...	369	1 025.56	M 36.00*	200.00	204.00	19.9		
EL SALVADOR					Acapulco-Acajutla			GUATEMALA			Acapulco-Champerico		
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
	21U	2 557c/u	121.78				97	35 575	368.00	P 38.50	38.50	39.35	10.7
							36	5 952	165.35	P/M 35.50	130.00	133.00	80.4
18 528	1 398 815	75.50	P 22.00	22.00	22.48	29.8	24	7 132	297.04	P 22.00	22.00	22.48	7.6
							180	15 191	84.26	P/M 56.50*	56.50	57.74	68.5
							...	111	1 020.18	P/M 93.50	185.00	189.00	18.5
							14	508	36.92	P/M 56.50*	56.50	57.74	156.4
							...	75	145.69	P 31.00	31.00	31.68	21.7
1	1 447	972.90	P/M 22.00	35.00	36.00	3.7	3	2 822	981.22	P/M 22.00	35.00	36.00	3.7
30	15 671	530.98	P 24.00	24.00	24.53	4.6	7	6 356	945.66	P 24.00	24.00	24.53	2.6
...	253	924.96	P/M 34.00	55.00	56.00	6.1	...	428	933.68	P 24.00	24.00	24.53	2.6
							11	7 959	705.67	P/M 34.00	55.00	56.00	7.9
							7	1 012	147.93	P 18.00	18.00	18.40	12.4
...	458	7 163.75	P/M 56.50*	225.00	230.00	3.2	3	4 114	1 217.57	P/M 56.50*	225.00	230.00	18.9
11	10 308	898.91	P 24.00	24.00	24.53	2.7	34	4 326	125.83	P 24.00	24.00	24.53	19.5
...	151	1 865.68	P 49.50	49.50	50.59	2.7							
2	1 352	858.22	P 49.50	49.50	50.59	5.9	4	3 870	928.28	P 49.50	49.50	50.59	5.4
							1	688	669.99	P 49.50	49.50	50.59	7.5

(Continúa)

MÉXICO: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	COSTA RICA			Acapulco-Puntarenas			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dól.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
Manufacturas simples (continuación)								
79 - Chapas de hierro o acero	73.13.							
81 - Extractos y jugos de carne	16.03.1.	...	1 120	1 383.70	P 49.50	49.50	50.59	3.7
85 - Hilados de algodón y lana	55./53.	5	32 954	6 885.58	P/M 56.50*	160.00	164.00	2.4
90 - Leche en polvo	04.02.1.11	9	2 829	301.82	P 53.50	53.50	54.68	18.1
97 - Poliestireno (resinas sintéticas)	39.02.2.02	1	1 751	1 185.59	P/M 38.00	85.00	87.00	7.3
99 - Rieles	73.16.0.01							
100 - Sacos de yute, henequén, etc.	62.03.0.							
103 - Tejidos de algodón y lana	55./53.	23	55 661	2 392.20	P/M 32.50	90.00	92.00	3.8
104 - Tubos de cobre	74.07.	28	32 947	1 160.46	P/M 42.50	85.00	87.00	7.5
105 - Tubos de hierro o acero	73.18.	...	231	462.12	P 25.00	25.00	25.55	5.5
106 - Vidrios planos	70.06.	35	7 378	210.49	P 23.00	23.00	23.51	11.2
107 - Vino embotellado	22.05.1.							
Manufacturas complejas								
108 - Alfombras	58.	...	990	2 144.94	P/M 56.50*	320.00	327.00	15.2
109 - Ampolletas (lámparas)	85.	2	1 463	911.95	P/M 49.50	280.00	286.00	31.4
111 - Artículos de cuero	42.01.0.01	...	1 623	5 357.46	P/M 56.50*	320.00	327.00	6.1
112 - Artefactos sanitarios de cerámica	69.10.0.01							
113 - Automóviles para pasajeros	87.02.1.	1 U	3 880	3 880.00	P/M 23.50			
				c/u				
114 - Partes, piezas sueltas y accesorios	87.06.1.	6	16 846	2 592.15	P/M 20.00	80.00	82.00	3.2
116 - Calzado de cuero	64.02.0.01	...	4 096	8 160.16	P/M 56.50*	190.00	194.00	2.4
119 - Confecciones en general	61.	3	24 433	9 199.49	P/M 56.50*	190.00	194.00	2.1
120 - Elevadores para edificios	84.22.3.01	...	1 600	1 905.43	P/M 34.00			
121 - Fibras textiles artificiales	56.	1	223	213.89	P 53.00	53.00	54.17	25.3
122 - Libros y revistas	49.01.	133	236 280	1 781.91	P/M 49.50	100.00	102.00	5.7
123 - Maquinaria agrícola	84.25.	1	805	799.76	P/M 30.50	60.00	61.00	7.6
124 - Máquinas de calcular y sumar	84.52.							
125 - Máquinas de coser y escribir	84.41./51.							
126 - Máquinas de lavar y heladeras	84.40.1.01	...	72	1 200.00	P/M 30.50	140.00	143.00	11.9
128 - Muebles de madera	94.03.1.02	...	824	2 452.38	P/M 49.50	245.00	250.00	10.2
133 - Transformadores eléctricos	85.01.4.							
		To- nela- das	HONDURAS		Acapulco			
			Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por			
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
Materia prima								
4 - Amianto (asbesto) en estado natural	25.24.							
13 - Fibra de henequén e ixtle	57.04.1.02							
15 - Fruta fresca: bananas	08.01.0.02	1 000 racimos	741					
20 - Maíz	10.05.0.02	...	10	162.54	P 22.00			23.00
Manufacturas simples								
56 - Aceites y grasas lubricantes	27.10.4.	...	290	1 007.78	P/M 22.00			40.00
61 - Alambre de cobre	74.03.3.01							
63 - Alcohol (tequila)	22.09.2.04							
74 - Clavos y tornillos	73.31.							
76 - Conservas de carne	16.02.	...	185	991.23	P 49.50			50.50

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas y las tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de México.

1-7 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
EL FLETE MARÍTIMO Y SUS RECARGOS*

965

EL SALVADOR							GUATEMALA						
Acapulco-Acajutla							Acapulco-Champerico						
To- nela- das	Valor f.o.b. en dól.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dól.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
...	948	1 588.74	P 49.50	49.50	50.59	3.2	204	37 226	182.49	P 24.00	24.00	24.53	13.4
66	96 474	1 465.27	P/M 56.50*	160.00	164.00	11.2	2	2 732	1 537.10	P 49.50	49.50	50.59	3.3
16	11 026	710.95	P/M 38.00	85.00	87.00	12.2	81	76 984	954.86	P/M 56.50*	160.00	164.00	17.2
2	4 722	2 417.98	P/M 32.50	90.00	92.00	3.8	13	13 135	1 028.38	P/M 38.00	85.00	87.00	8.5
2	2 689	1 170.55	P/M 42.50	85.00	87.00	7.4	17	2 856	163.75	P 24.00	24.00	24.53	15.0
1	160	113.31	P 25.00	25.00	25.55	22.5	...	75	545.51	M 21.50	65.00	66.00	12.1
454	80 125	176.47	P 23.00	23.00	23.51	13.3	16	29 261	1 861.39	P/M 32.50	90.00	92.00	4.9
...	100	363.64	P/M 34.00	65.00	66.00	18.1	3	3 610	1 129.23	P/M 42.50	85.00	87.00	7.7
							7	2 809	384.44	P 25.00	25.00	25.55	6.6
							222	34 725	156.28	P 23.00	23.00	23.51	15.0
...	2 058	3 430.67	P/M 56.50*	320.00	327.00	9.5	3	7 156	2 559.54	P/M 56.50*	320.00	327.00	12.8
...	1 368	1 786.74	P/M 49.50	280.00	286.00	16.0	...	732	1 481.78	P/M 49.50	280.00	286.00	19.3
...	2 224	7 016.28	P/M 56.50*	320.00	327.00	4.7	...	17 342	17 787.57	P/M 56.50*	320.00	327.00	1.8
93	43 812	468.61	P/M 18.50	90.00	92.00	19.6	101	39 244	388.93	P/M 18.50	90.00	92.00	23.7
2	5 200	2 600.00	P/M 23.50										
U	c/u												
16	33 904	2 121.44	P/M 20.00	80.00	82.00	3.9	12	28 385	2 413.15	P/M 20.00	80.00	82.00	3.4
2	14 329	6 579.03	P/M 56.50*	190.00	194.00	2.9	...	1 000	1 809.76	P/M 56.50*	190.00	194.00	10.7
70	56 046	799.47	P/M 34.00				8	22 821	2 919.05	P/M 56.50*	190.00	194.00	6.6
2	2 500	1 232.13	P 53.00	53.00	54.17	4.4	18	20 888	1 178.83	P/M 34.00			
62	122 090	1 961.76	P/M 49.50	100.00	102.00	5.2	92	202 805	2 211.52	P/M 49.50	100.00	102.00	4.6
10	3 326	347.91	P/M 30.50	60.00	61.00	17.5	5	2 638	528.49	P/M 30.50	60.00	61.00	11.5
...	3 376	4 843.85	P/M 30.50	80.00	82.00	1.7	...	3 080	8 369.57	P/M 42.50	110.00	112.00	1.3
2	3 361	1 448.17	P/M 30.50	180.00	184.00	12.7	...	752	3 088.00	P/M 30.50	80.00	82.00	2.7
3	3 921	1 147.38	P/M 49.50	245.00	250.00	21.8	39	50 840	1 306.72	P/M 30.50	180.00	184.00	14.1
5	4 999	980.49	P/M 34.00	50.00	51.00	5.2	4	4 808	1 103.68	P/M 49.50	245.00	250.00	22.7

Amapala		NICARAGUA		Acapulco-Corinto				
Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
		2	809	400.00	P/M 56.50*	95.00	97.00	24.2
		22	4 455	198.00	P/M 35.50	145.00	148.00	74.7
23.51	14.5	4 210	274 259	65.15	P 22.00	22.50	23.00	35.3
41.00	4.1	4	3 528	1 007.92	P/M 22.00	40.00	41.00	4.1
		...	431	2 466.29	P 24.00	24.50	25.04	1.0
		...	105	574.35	P/M 34.00	55.00	56.00	9.7
51.61	5.2	...	1 507	2 137.65	P 24.00	24.50	25.04	1.2

Amapala		NICARAGUA			Acapulco-Corinto			
Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
		2	809	400.00	P/M 56.50*	95.00	97.00	24.2
		22	4 455	198.00	P/M 35.50	145.00	148.00	74.7
23.51	14.5	4 210	274 259	65.15	P 22.00	22.50	23.00	35.3
41.00	4.1	4	3 528	1 007.92	P/M 22.00	40.00	41.00	4.1
		...	431	2 466.29	P 24.00	24.50	25.04	1.0
		...	105	574.35	P/M 34.00	55.00	56.00	9.7
51.61	5.2	...	1 507	2 137.65	P 24.00	24.50	25.04	1.2

(Continúa)

MÉXICO: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	HONDURAS			Acapulco	
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por	
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg
Manufacturas simples (continuación)						
77 - Conservas de fruta y legumbres	20.06./02.	3	2 747	788.27	P 49.50	50.50
81 - Extractos y jugos de carne	16.03.1.	...	670	1 439.83	P 49.50	50.50
85 - Hilados de algodón y lana	55./53.	2	8 110	3 306.42	P/M 56.50*	160.00
86 - Jugo de fruta	20.07.1.					
95 - Papel para diarios	48.01.1.01	...	30	175.44	P 28.50	29.50
97 - Poliestireno (resinas sintéticas)	39.02.2.02	...	137	1 185.52	P/M 38.00	85.00
103 - Tejidos de algodón y lana	55./53.	...	505	3 394.36	P/M 32.50	95.00
104 - Tubos de cobre	74.07.	2	1 924	1 266.05	P/M 42.50	85.00
106 - Vidrios planos	70.06.					
Manufacturas complejas						
108 - Alfombras	58.					
109 - Ampolletas (lámparas)	85.	...	325	2 607.36	P/M 49.50	280.00
111 - Artículos de cuero	42.01.0.01	...	917	2 698.82	P/M 56.50*	320.00
112 - Artefactos sanitarios de cerámica	69.10.0.01	48	21 803	449.56	P/M 18.50	90.00
113 - Automóviles para pasajeros	87.02.1.					
114 - Partes, piezas sueltas y accesorios	87.06.1.	5	11 848	2 510.37	P/M 20.00	80.00
116 - Calzado de cuero	64.02.0.01	8	14 102	1 814.25	P/M 56.50*	195.00
119 - Confecciones en general	61.	...	2 833	5 807.05	P/M 56.50*	195.00
120 - Elevadores para edificios	84.22.3.01					
121 - Fibras textiles artificiales	56.	...	48	165.52	P 53.00	54.00
122 - Libros y revistas	49.01.	32	73 043	2 293.21	P/M 49.50	100.00
123 - Maquinaria agrícola	84.25.					
126 - Máquinas de lavar y heladeras	84.40.1.01	3	3 737	1 175.35	P/M 30.50	180.00
128 - Muebles de madera	94.03.1.02	...	715	1 015.04	P/M 49.50	245.00
		PANAMÁ			Acapulco	
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por	
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg
Materia prima						
1 - Ajos	07.04.0.01	132	12 099	92.00	P 26.00	29.60
2 - Algodón en rama	55.01.0.01	1 091	409 182	375.16	P 38.50	45.20
20 - Maíz	10.05.0.02	63 260	3 757 403	59.40	P 22.00	25.60
26 - Trigo	10.01.0.01	...	12	193.43	P/M 56.50*	90.00
Semimanufacturas						
32 - Brea (colofonia)	27.04.0.01	103	20 554	200.00	P 28.00	31.60
Manufacturas simples						
56 - Aceites y grasas lubricantes	27.10.4.	...	542	1 068.66	P/M 22.00	40.00
63 - Alcohol (tequila)	22.09.2.04	...	100	1 575.00	P/M 34.00	60.00
73 - Cigarros y cigarrillos	24.02.1.	...	1 891	4 288.98	P/M 56.50*	235.00
74 - Clavos y tornillos	73.31.	4	2 584	647.82	P 24.00	27.60
75 - Cobre electrolítico	74.01.3.01	...	383	3 832.00	P/M 42.50	46.10
81 - Extractos y jugos de carne	16.03.1.	...	303	815.91	P 49.50	53.10
85 - Hilados de algodón y lana	55./53.	...	3 093	3 996.49	P/M 56.50*	170.20
103 - Tejidos de algodón y lana	55./53.					
104 - Tubos de cobre	74.07.	33	27 521	838.20	P/M 42.50	90.00

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas y las tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de México.

1-7 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
EL FLETE MARÍTIMO Y SUS RECARGOS*

965

Amapala		NICARAGUA			Acapulco-Corinto			
Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
			Total	Por ton.	1 000 kg/m ³	1 000 kg		
51.61	6.5	2	1 097	600.24	P 49.50	50.00	51.10	8.5
51.61	3.6							
164.00	5.0	3	6 228	2 037.47	P/M 56.50*	160.00	164.00	8.0
		...	8	123.08	P 49.50	50.00	51.10	41.5
30.15	17.2							
87.00	7.3	12	10 399	878.12	P/M 38.00	85.00	87.00	9.9
97.00	2.9							
87.00	6.9	3	4 050	1 381.64	P/M 42.50	85.00	87.00	6.3
		25	4 244	172.81	P 23.00	23.50	24.02	13.9
		...	819	1 781.39	P/M 56.50*	325.00	332.00	18.6
286.00	11.0	...	1 276	1 298.39	P/M 49.50	285.00	291.00	22.4
327.00	12.1	...	682	3 921.84	P/M 56.50*	325.00	332.00	8.5
92.00	20.5							
		1 U	2 912 c/u	2 912.00	P/M 23.50			
82.00	3.3	...	1 938	2 605.38	P/M 20.00	80.00	82.00	3.1
199.00	11.0	...	34	402.82	P/M 56.50*	195.00	199.00	49.4
199.00	3.4	72	16 447	228.59	P/M 56.50*	195.00	199.00	87.0
		2	855	534.07	P/M 34.00			
55.19	33.3							
102.00	4.4	70	123 887	1 768.04	P/M 49.50	100.00	102.00	5.8
		21	19 440	934.72	P/M 30.50	60.00	61.00	6.5
184.00	15.7	2	2 918	1 391.93	P/M 30.50	185.00	189.00	13.6
250.00	24.6	3	2 010	716.32	P/M 49.50	250.00	255.00	35.6

Cristóbal		Acapulco-Ciudad de Panamá				REPÚBLICA DOMINICANA		
Con recargo oficial	Por- cen- taje	Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares	
		1 000 kg/m ³	1 000 kg				Total	Por ton.
30.34	33.0	P 27.00	30.69	31.37	34.1			
46.28	12.3	P 39.50	46.28	47.30	12.6			
36.26	44.2	P 23.00	26.69	27.28	45.9	500	28 003	56.01
92.00	47.6	P/M 57.50*	90.00	92.00	47.6			
32.39	16.2	P 29.00	32.69	33.41	16.7			
41.00	3.8	P/M 23.00	45.00	46.00	4.3			
61.00	3.9	P/M 35.00	60.00	61.00	3.9			
240.00	5.6	P/M 57.50*	240.00	245.00	5.7			
28.30	4.4	P 25.00	28.69	29.32	4.5			
47.21	1.2	P/M 43.50	47.19	48.23	1.3			
54.36	6.7	P 50.50	54.19	55.38	6.8	...	1 592	2 123.31
74.00	4.4	P/M 57.50*	170.00	174.00	4.4			
92.00	11.0	P/M 43.50	90.00	92.00	11.0	3	5 586	1 898.79
						1	1 303	1 153.49

(Continúa)

MÉXICO: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	To- nela- das	PANAMÁ		Acapulco	
			Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por	
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg
Manufacturas complejas						
103 - Alfombras	58.	...	118	986.67	P/M 56.50*	335.00
109 - Ampolletas (lámparas)	85.	...	501	2 818.88	P/M 49.50	295.00
111 - Artículos de cuero	42.01.0.01	4	29 035	7 386.19	P/M 56.50*	335.00
114 - Automóviles para pasajeros, partes, piezas sueltas y accesorios	87.06.1.	...	3 938	6 300.80	P/M 20.00	90.00
116 - Calzado de cuero	64.02.0.01	2	16 730	7 539.83	P/M 56.50*	200.00
119 - Confecciones en general	61.	2	8 622	3 716.62	P/M 56.50*	200.00
120 - Elevadores para edificios	84.22.3.01	1	1 248	918.85	P/M 34.00	105.00
122 - Libros y revistas	49.01.	122	201 594	1 646.97	P/M 49.50	105.00
123 - Maquinaria agrícola	84.25.	...	633	10 560.00	P/M 49.50	135.00
125 - Máquinas de coser y escribir	84.41./51.	...	595	1 567.16	P/M 49.50	260.00
128 - Muebles de madera	94.03.1.02	...				
			ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ		Acapulco-San Francisco	
			To- nela- das	Valor f.o.b. en dól.	Flete en dólares por	Con Por- recargo cen- oficial taje
				Total Por ton.	2 000 lb/ 40 p² 1 000 kg	
Materia prima						
1 - Ajos	07.04.0.01		3 647	1 620 533	444.32	
2 - Algodón en rama	55.01.0.01		117 942	46 280 320	392.40	
5 - Animales vacunos vivos	01.02.1.92		557 417	24 319 912	43.63	
			U		c/u terrestre	
6 - Arroz con cáscara	10.06.0.01		1	185	185.28	P 25.00 30.31 30.98 16.7
7 - Azufre en estado natural	25.03.0.01		416 879	8 969 971	21.52	
8 - Baritina	25.11.0.01		219 534	3 142 127	14.31	
10 - Caolín	25.07.0.02		2	126	63.51	
13 - Fibra de henequén e ixtle	57.04.1.02		41 086	8 209 508	199.81	P 39.00 48.00 49.06 24.6
14 - Fruta fresca: ananás	08.01.0.03		19 117	668 447	34.97	No figura
15 - Fruta fresca: bananas	08.01.0.02		795 723	597 976	No figura	
			racimos			
16 - Fruta fresca: cítrica	08.02.		40 060	3 854 132	96.21	
18 - Granito en bruto	25.16.1.01		36 265	53 245	1.47	
20 - Maíz	10.05.0.02		53 660	3 234 123	60.27	
21 - Mineral de manganeso	26.01.1.70		27 441	588 649	21.45	
22 - Pescado fresco o refrigerado	03.01.2.01		1 533	664 693	433.68	No figura
23 - Sal común	25.01.0.01		622 382	11 435 964	18.37	
24 - Semilla de algodón	12.01.6.		16	2 549	154.90	No figura
26 - Trigo	10.01.0.01		114 501	6 951 491	60.71	
Semimanufacturas						
27 - Aceite de pescado	15.04.2.		269	28 515	105.89	
31 - Azúcar semirrefinada	17.01.1.		484 470	56 559 723	116.75	Convencional
32 - Brea (colofonia)	27.04.0.01		9 942	2 007 959	201.96	P 33.00 39.68 40.55 20.1
33 - Cacao en almendras	18.01.0.01		9 277	3 331 320	359.08	P 33.00 39.13 39.99 11.1
34 - Café en grano	09.01.0.01		68 639	56 548 979	823.86	P 30.00 35.82 36.61 4.4
35 - Carne fresca vacuna	02.01.1.01		22 076	17 170 227	777.76	No figura
37 - Corcho	45.01.0.99		5	1 903	364.95	
44 - Harina de cereales	11.01.0.05		30	4 332	143.20	
49 - Metales en barra (plomo)	78.02.1.01		92 151	29 344 064	318.43	
54 - Zinc afinado	79.02.1.01		12 550	3 562 139	283.83	

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas y las tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de México.

I-7 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
EL FLETE MARÍTIMO Y SUS RECARGOS*

1965

Cristóbal		Acapulco-Ciudad de Panamá				REPÚBLICA DOMINICANA		
Con recargo oficial	Por- cen- taje	Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares	
		1 000 kg/m³	1 000 kg				Total	Por ton.
342.00	34.7	P/M 57.50*	345.00	353.00	35.8			
301.00	10.7	P/M 50.50	305.00	312.00	11.1			
342.00	4.6	P/M 57.50*	345.00	353.00	4.8			
92.00	1.5	P/M 21.00	95.00	97.00	1.5			
204.00	2.7	P/M 57.50*	205.00	210.00	2.8			
204.00	5.5	P/M 57.50*	205.00	210.00	5.6	...	264	2 046.51
107.00	6.5	P/M 50.50	105.00	107.00	6.5	19 6	36 171 5 949	1 920.44 951.99
138.00	1.3	P/M 50.50	135.00	138.00	1.3			
266.00	17.0	P/M 50.50	265.00	271.00	17.3	...	103	865.88

Acapulco-Nueva York				Veracruz-San Francisco				Veracruz-Nueva York			
Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
2 000 lb/ 40 p³	1 000 kg			2 000 lb/ 40 p³	1 000 kg			2 000 lb/40 p³	1 000 kg		
59.50	65.59	67.03	17.1	No figura							
No figura				No figura							
No figura				Charter/terrestre							
No figura											
P 48.50	53.46	54.64	27.3	P 45.00	54.62	55.82	27.9				
P/M 94.00	295.00	301.00	860.7								
P/M 94.00	235.00	240.00									
96.00	105.82	108.15	24.9								
P 38.50	42.44	43.37	28.0								
P 29.50	32.52	33.24	28.5								
P 43.00	47.40	48.44	13.5	P 43.00	50.15	51.25	14.3				
P 42.00	46.30	47.32	5.7	P 40.00	46.85	47.88	5.8				
P 81.00	89.29	91.25	11.7								

(Continúa)

MÉXICO: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ		Acapulco-San Francisco			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Con Por- recargo cen- oficial taje
			Total	Por ton.	2 000 lb/ 40 p ^o	1 000 kg	
<i>Manufacturas simples</i>							
56 - Aceites y grasas lubricantes	27.10.4.	234	75 704	323.69			
57 - Aceitunas en aceite o salmuera	20.02.1.01	...	800	1 759.82			
61 - Alambre de cobre	74.03.3.01	1 041	1 088 219	1 045.70	P 35.00	42.22	43.15 4.1
62 - Alambre de hierro o acero	73.14.1.	...	264	429.87	P/M 25.00	35.00	36.00 8.4
63 - Alcohol (tequila)	22.09.2.04	115	65 521	568.57	P/M 42.00*	60.00	61.00 10.7
66 - Azúcar refinada	17.01.2.	5 521	394 158	71.39	Convencional		
68 - Café soluble	21.02.1.01	26	43 390	1 653.30	No figura		
71 - Celulosa de borra algodón		6 161	1 483 785	240.85			
72 - Cemento Portland	25.23.0.03	1 939	61 236	31.59			
73 - Cigarros y cigarrillos	24.02.1.	18	217 799	12 431.45			
74 - Clavos y tornillos	73.31	209	68 427	328.02			
75 - Cobre electrolítico	74.01.3.01	837	1 140 746	1 363.49			
76 - Conservas de carne	16.02.	6	4 172	643.09	P 39.00	45.63	46.63 7.3
77 - Conservas de fruta y legumbres	20.06./02.	17 700	4 315 494	243.82	P 29.00	34.61	35.37 14.5
78 - Conservas de pescado y mariscos	16.04.	3 658	2 864 785	783.22	No figura		
79 - Chapas de hierro o acero	73.13.	89 205	11 108 865	124.53	P/M 42.00*	49.93	51.03 41.0
81 - Extractos y jugos de carne	16.03.1.	485	496 730	1 023.67	P 39.00	45.63	46.63 4.6
85 - Hilados de algodón y lana	55./53.	901	977 393	1 085.33			
86 - Jugo de fruta	20.07.1.	2 399	945 018	393.98			
91 - Madera terciada	44.14./15.	2 206	397 843	180.34	P/M 28.00	70.00	72.00 39.9
96 - Pescado seco	03.02.0.02	...	193	909.67			
97 - Poliestireno (resinas sintéticas)	39.02.2.02	13	6 773	525.13	P 33.00	39.68	40.55 7.7
98 - Quesos	04.04.	2	1 577	871.95			
100 - Sacos de yute, henequén, etc.	62.03.0.	287	131 754	458.95	P 20.00	25.35	25.91 5.6
103 - Tejidos de algodón y lana	55./53.	1 235	1 263 786	1 023.50			
104 - Tubos de cobre	74.07.	267	274 699	1 029.49			
105 - Tubos de hierro o acero	73.18.	23 331	4 742 018	203.25			
106 - Vidrios planos	70.06.	1 484	265 813	179.12	P/M 37.00	45.00	46.00 25.7
107 - Vino embotellado	22.05.1.	6	3 171	528.40	P/M 42.00*	75.00	77.00 14.6
<i>Manufacturas complejas</i>							
108 - Alfombras	58.	105	79 032	754.56	No figura		
109 - Ampolletas (lámparas)	85.	31	41 614	1 355.21			
111 - Artículos de cuero	42.01.0.01	51	263 571	5 153.41	No figura		
112 - Artefactos sanitarios de cerámica	69.10.0.01	54	16 138	299.27			
113 - Automóviles para pasajeros	87.02.1.	18	8 786	488.13			
		U		c/u			
114 - Partes, piezas sueltas y accesorios	87.06.1.	31	54 393	1 757.28			
116 - Calzado de cuero	64.02.0.01	299	595 883	1 994.17			
119 - Confecciones en general	61.	79	496 651	6 247.81			
121 - Fibras textiles artificiales	56.	...	481	1 916.49			
122 - Libros y revistas	49.01.	180	280 364	1 558.31			
123 - Maquinaria agrícola	84.25.	80	77 039	964.37			
124 - Máquinas de calcular y sumar	84.52.	...	13 878	21 286.75			
125 - Máquinas de coser y escribir	84.41./51.	...	774	3 569.77			
126 - Máquinas de lavar y heladeras	84.40.1.01	1	8 196	7 973.15			
128 - Muebles de madera	94.03.1.02	1 791	1 407 297	785.59	P/M 30.00	145.00	148.00 18.8
129 - Pilas eléctricas	85.03.1.	2	3 147	1 854.85			
132 - Tractores		37	122 066	3 299.08			
		U		c/u			
133 - Transformadores eléctricos	85.01.4.	...	729	4 615.19			

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas y las tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de México.

7 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.

EL FLETE MARÍTIMO Y SUS RECARGOS*

965

Acapulco-Nueva York				Veracruz-San Francisco				Veracruz-Nueva York		
Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	Flete en dólares por		Con recargo oficial
2 000 lb/ 40 p ³	1 000 kg			2 000 lb/ 40 p ³	1 000 kg			2 000 lb/40 p ³	1 000 kg	
P 29.50	32.52	33.24	46.6							
P 91.00	100.31	102.52	6.2							
P 61.00	67.24	68.72	10.7	P 45.00	52.25	53.40	8.3			
P 37.50	41.33	42.24	17.3	P 33.00	39.02	39.88	16.4			
				P 45.00	52.25	53.40	6.8			
P/M 55.00*	60.63	61.96	49.8	P/M 88.00*	100.64	102.85	82.6			
				P 45.00	52.25	53.40	5.2			
P/M 40.00	100.00	102.00	9.4							
P 59.50	65.59	67.03	93.1							

(Continúa)

MÉXICO: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	JAPÓN		Acapulco-Yokohama					
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dól.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	
			Total	Por ton.	2 000 lb/ 40 p'	1 000 kg			
Materia prima									
1-Ajos	07.04.0.01								
2-Algodón en rama	55.01.0.01	153 618	56 464 710	367.57	100 lb 2.275	50.15	51.25	13.9	
4-Amianto (asbesto) en estado natural	25.24.								
7-Azufre en estado natural	25.03.0.01								
10-Caolín	25.07.0.02								
13-Fibra de henequén e ixtle	57.04.1.02	112	18 503	164.80	P/M 55.00*	180.00	184.00	111.6	
14-Fruta fresca: ananás	08.01.0.03								
16-Fruta fresca: cítrica	08.02.	...	19	166.96	P/M 55.00*	105.00	107.00	64.1	
20-Maíz	10.05.0.02	52 818	3 201 300	60.61	Charter				
23-Sal común	25.01.0.01	956 490	17 597 534	18.40	Charter				
26-Trigo	10.01.0.01								
Semimanufacturas									
31-Azúcar semirrefinada	17.01.1.								
32-Brea (colofonia)	27.04.0.01	24	4 224	178.88	LT 28.00	27.56	28.17	15.7	
33-Cacao en almendras	18.01.0.01	30	11 750	388.00	P 35.00	38.58	39.43	10.2	
34-Café en grano	09.01.0.01	470	350 764	738.92	P 35.00	38.58	39.43	5.3	
35-Carne fresca vacuna	02.01.1.01								
44-Harina de cereales	11.01.0.05								
49-Metales en barra (plomo)	78.02.1.01	250	66 290	265.27	P 23.00	25.35	25.91	9.8	
52-Tripas saladas	05.04.2.02								
54-Zinc afinado	79.02.1.01								
Manufacturas simples									
56-Aceites y grasas lubricantes	27.10.4.	7	1 848	251.13	P 40.00	44.09	45.06	17.9	
57-Aceitunas en aceite o salmuera	20.02.1.01	70	33 600	480.00	P/M 55.00*	95.00	97.00	20.2	
61-Alambre de cobre	74.03.3.01								
62-Alambre de hierro o acero	73.14.1.								
63-Alcohol (tequila)	22.09.2.04	2	882	582.65	P/M 50.00	70.00	72.00	12.4	
66-Azúcar refinada	17.01.2.								
68-Café soluble	21.02.1.01	...	103	1 587.69	P/M 50.00	125.00	128.00	8.1	
71-Celulosa de borra algodón		225	55 111	245.29	P/M 55.00*	140.00	143.00	58.3	
72-Cemento Portland	25.23.0.03								
73-Cigarros y cigarrillos	24.02.1.								
74-Clavos y tornillos	73.31								
76-Conservas de carne	16.02.	...	214	1 122.51	P/M 50.00	70.00	72.00	6.4	
77-Conservas de fruta y legumbres	20.06./02.	...	116	595.69	P/M 50.00	70.00	72.00	12.1	
78-Conservas de pescado y mariscos	16.04.	4	5 504	1 487.57	P/M 50.00	70.00	72.00	4.8	
79-Chapas de hierro o acero	73.13.								
81-Extractos y jugos de carne	16.03.1.								
85-Hilados de algodón y lana	55./53.								
86-Jugo de fruta	20.07.1.								
97-Poliestireno (resinas sintéticas)	39.02.2.02	...	164	770.09	LT 28.00	27.56	28.17	3.7	
103-Tejidos de algodón y lana	55./53.								
107-Vino embotellado	22.05.1.								
Manufacturas complejas									
108-Alfombras	58.								
109-Ampolletas (lámparas)	85.								

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, llamadas y las tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de México.

6-7 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.

EL FLETE MARÍTIMO Y SUS RECARGOS*

1965

REINO UNIDO/CONTINENTE			Acapulco-Amberes				MEDITERRÁNEO			Acapulco-Génova			
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/ 40 p ³	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/ 40 p ³	1 000 kg		
290	153 600	529.66	P/M 111.30*	200.00	204.00	38.5							
51 820	19 275 857	371.98	100 lb 2.20	48.50	49.57	13.3	23 408	8 673 240	370.53	100 lb 2.30	50.70	51.82	14.0
1	192	158.81	P/M 111.30*	150.00	153.00	96.3							
285 710	6 286 847	22.00	Charter										
...	6	64.31	P/M 111.30*	115.00	118.00	183.4							
1 073	271 014	252.66	P 69.30	62.37	63.74	25.2	23	6 400	278.72	P 69.30	62.37	63.74	22.9
360	10 196	28.36	M 35.00	110.00	112.00	394.9							
48 316	3 014 577	62.39	M 28.80	55.00	56.00	89.8							
072 381	60 853 810	56.75	Charter ^a										
6 190	113 896	18.40	Charter (para Islandia)										
294 959	17 943 650	60.83	Charter				...	14	65.75	P/M 111.30*	130.00	133.00	202.3
14 690	803 932	54.73	Convencional										
87	17 130	196.44	P 35.70	32.13	32.84	16.7							
8 420	6 144 334	729.69	P 52.20	47.00	48.03	6.6	205	197 924	964.68	P 52.20	47.00	48.03	5.0
...	30	290.57	P 23.70	21.33	21.80	7.5	...	1 600	6 400.00	P 128.50	128.50	131.33	2.1
1 752	484 927	276.78	P 41.30	41.30	42.21	15.2	1 538	416 149	270.56	P 41.30	41.30	42.21	15.6
11	5 595	526.36	P/M 111.30*	185.00	189.00	35.9	2	842	504.67	P/M 111.30*	185.00	189.00	37.4
2 479	720 098	290.48	P 43.40	43.40	44.35	15.3							
200	217 226	1 084.87	P/M 111.30*	120.00	123.00	11.3							
...	27	247.27	P/M 111.30*	130.00	133.00	53.8							
9	4 422	494.58	P/M 111.30*	150.00	153.00	30.9	17	8 481	497.37	P/M 111.30*	150.00	153.00	30.8
14 690	804 576	54.77	Convencional										
6	13 214	2 141.38	M 58.10	130.00	133.00	6.2							
1 660	399 406	240.66	P 34.30	30.87	31.55	13.1	20	5 211	260.36	P 34.30	30.87	31.55	12.1
...	4	62.34	P/M 111.30*	100.00	102.00	163.6							
8	24 947	3 208.73	P/M 75.60	240.00	245.00	7.6							
...	191	390.69	P/M 111.30*	100.00	102.00	26.1							
2	1 713	780.82	P/M 111.30*	155.00	158.00	20.2	...	499	918.24	P/M 111.30*	155.00	158.00	17.2
2 918	589 136	201.88	P 46.20	41.58	42.49	21.0	2 849	564 223	198.06	P 46.20	41.58	42.49	21.5
4	4 575	1 089.31	P/M 111.30*	160.00	164.00	15.1							
...	104	212.20	P/M 111.30*	100.17	102.37	48.2	4	498	200.98	P/M 111.30*	100.17	102.37	50.9
2	388	229.10	P/M 111.30*	140.00	143.00	62.4							
52	41 444	796.65	M 45.50	105.00	107.00	13.4							
1 520	295 829	194.60	P 46.20	41.58	42.49	21.8	16	4 385	279.41	P 46.20	41.58	42.49	15.2
2	1 071	496.27	P 48.30	43.47	44.43	9.0							
103	126 234	1 227.69	P/M 111.30*	275.00	281.00	22.9	6	10 603	1 733.71	P/M 111.30*	285.00	291.00	16.8
							...	91	1 125.92	P/M 111.30*	200.00	204.00	18.1
1	4 265	2 993.46	P/M 111.30*	560.00	572.00	19.1							
...	246	452.35	P/M 111.30*	510.00	521.00	115.2							

(Continúa)

MÉXICO: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	To- nela- das	JAPÓN		Acapulco-Yokohama			
			Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
			Total	Por ton.	2 000 lb/ 40 p ²	1 000 kg		
<i>Manufacturas complejas (continuación)</i>								
111 - Artículos de cuero	42.01.0.01	...	3 061	8 319.57	P/M 55.00*	275.00	281.00	3.4
114 - Automóviles: piezas sueltas y accesorios	87.06.1.							
116 - Calzado de cuero	64.02.0.01							
119 - Confecciones en general	61.	1	2 344	1 773.13	P/M 55.00*	165.00	169.00	9.5
122 - Libros y revistas	49.01.	...	602	980.98	P/M 55.00*	95.00	97.00	9.9
123 - Maquinaria agrícola	84.25.							
124 - Máquinas de calcular y sumar	84.52.							
125 - Máquinas de coser y escribir	84.41./51.							
128 - Muebles de madera	94.03.1.02	...	36	322.81	P/M 55.00*	240.00	245.00	75.9
133 - Transformadores eléctricos	85.01.4.							

FUENTE: *Anuario Estadístico del Comercio Exterior de los Estados Unidos de México*, 1965.

* Flete en bolsas, P 43.40.

TARIFAS DE FLETES APLICADAS A

ARGENTINA (Buenos Aires)

Desde Acapulco:

"Lista de Fletes de Acapulco a Buenos Aires, Uruguay y Brasil"
Se dispone de pocos datos.
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargos oficiales sobre los fletes:

- 2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.
- 4.0 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina sobre la importación.
- 6.2 por ciento recargo oficial.

Desde Veracruz:

"México/Brasil-Uruguay-Argentina Freight Tariff"
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

2.00 dólares por tonelada de flete con destino a Buenos Aires.

Recargo oficial:

- 6.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación, y Fondo Marina Mercante Argentina, sobre la importación.

Existe además:

"Mexican Southbound Freight Tariff N° 6" - Tarifa N° 41 - que se recibió después de terminado el estudio.

BRASIL (Santos)

"Lista de Fletes de Acapulco a Buenos Aires, Uruguay y Brasil"
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargos oficiales:

- 2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.
- 10.0 por ciento *Taxa de Renovação de Marinha Mercante* de Brasil sobre la importación.
- 12.2 por ciento recargo oficial.

Desde Veracruz:

Igual a Argentina, pero sin recargo de Conferencia.

Recargo oficial:

- 12.2 por ciento *Mexican Tax* y *Taxa de Renovação de Marinha Mercante*.

COLOMBIA (Buenaventura) - Tarifa N° 25

Desde Acapulco: (según información verbal se aplica la misma tarifa desde Veracruz)

"Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau - Freight Tariff N° 5-A"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo oficial:

- 2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.

COLOMBIA (Barranquilla) - Tarifa N° 35

Desde Acapulco:

"Rates from Ports of Call on West Coast of Mexico and Central America to Ports of Call in Caribbean Sea as scheduled in Mitsui O.S.K. Liner Service"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

(Continuación)

RESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO Y SUS RECARGOS*

55

PAÍS UNIDO/CONTINENTE		Acapulco-Amberes					MEDITERRÁNEO		Acapulco-Génova				
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/ 40 p ^s	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/ 40 p ^s	1 000 kg		
2	5 395	3 244.16	P/M 111.30*	565.00	577.00	17.8	...	872	2 039.07	P/M 111.30*	540.00	552.00	27.1
2	2 903	1 911.20	P/M 111.30*	390.00	399.00	20.9							
...	1 305	3 184.00	P/M 111.30*	365.00	373.00	11.7							
8	34 760	4 330.47	P/M 111.30*	385.00	393.00	9.1	12	11 212	973.50	P/M 111.30*	320.00	327.00	33.6
7	12 217	1 640.62	P/M 111.30*	210.00	215.00	13.1	113	372 925	3 300.81	P/M 111.30*	240.00	245.00	7.4
4	3 169	898.46	P/M 111.30*	195.00	199.00	22.1	...	1 600	3 347.28	P/M 111.30*	245.00	250.00	7.5
...	3 508	5 062.16	P/M 111.30*	325.00	332.00	6.6							
...	80	1 379.31	P/M 111.30*	255.00	261.00	18.9							
8	6 467	811.62	P/M 111.30*	455.00	465.00	57.3	...	286	941.05	P/M 111.30*	455.00	465.00	49.4
1	2 792	1 938.94	P/M 111.30*	165.00	169.00	8.7							

S EXPORTACIONES DE MÉXICO

Recargo de Conferencia:

1.00 dólar por tonelada de flete para Barranquilla (información verbal)

Recargo oficial:

2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.

La tarifa para "carga no especificada" de 40.00 dólares por 1 000 kg o 36.00 dólares por metro cúbico, tiene un recargo del 2 por ciento para "carga de valor". Se supone que esto significa un valor f.o.b. de 300.00 dólares por tonelada de flete, o más.

CHILE (*Valparaíso*) - Tarifa N° 25. (Cuando no se indica específicamente puerto de embarque significa que la tarifa se aplica desde ambas costas del país)

"Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau - Freight Tariff N° 5-A"
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargos oficiales:

2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.

3.0 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la importación.

5.2 por ciento recargo oficial.

ECUADOR (*Guayaquil*) - Tarifa N° 25

"Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau - Freight Tariff N° 5-A"
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo oficial:

2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.

PERÚ (*Callao*) - Tarifa N° 25

"Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau - Freight Tariff N° 5-A"
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo oficial:

2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.

URUGUAY (*Montevideo*)

Desde *Acapulco*:

"Lista de Fletes de Acapulco a Buenos Aires, Uruguay y Brasil"
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo oficial:

2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.

Desde *Veracruz*:

"México/Brasil-Uruguay-Argentina Freight Tariff"
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

15 por ciento sobre los fletes para Buenos Aires. Este recargo se rebajó al 5 por ciento a partir del 17 de noviembre de 1967.

Recargo oficial:

2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.

VENEZUELA (*La Guaira*) - Tarifa N° 35

Desde Acapulco:

"Rates from Ports of Call on West Coast of Mexico and Central America to Ports of Call in Caribbean Sea as scheduled in Mitsui O.S.K. Liner Service"

Base: distintas tarifas por 1 000 kg y por metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

0.40 de dólar por 1 000 kg *La Guaira Port Charge*, que se incluyó en el flete.

Recargo oficial:

2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.

La tarifa para "carga no especificada" de 40.00 dólares por 1 000 kg o 36.00 dólares por metro cúbico, tiene un recargo del 2 por ciento para "carga de valor". Se supone que esto significa un valor f.o.b. de 300.00 dólares por tonelada de flete, o más.

COSTA RICA (*Puntarenas*) - Tarifa N° 25

Desde Acapulco:

"Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau - Freight Tariff N° 5-A"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo oficial:

2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.

EL SALVADOR (*Acajutla*) - Tarifa N° 25

Desde Acapulco:

"Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau - Freight Tariff N° 5-A"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

0.50 de dólar por gastos consulares por cada embarque individual (que no se tuvo en cuenta).

Recargo oficial:

2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.

GUATEMALA (*Champerico*) - Tarifa N° 25

Desde Acapulco:

"Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau - Freight Tariff N° 5-A"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo oficial:

2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.

HONDURAS (*Amapala*) - Tarifa N° 25

Desde Acapulco:

"Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau - Freight Tariff N° 5-A"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargos de Conferencia:

1.00 dólar por gastos consulares por cada embarque individual (que no se tuvo en cuenta).

0.05 de dólar por cada 50 kg, que se incluyó en el flete.

Recargo oficial:

2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.

NICARAGUA (*Corinto*) - Tarifa N° 25

Desde Acapulco:

"Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau - Freight Tariff N° 5-A"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

0.50 de dólar por tonelada de flete, que fue incluido.

Recargo oficial:

2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.

PANAMÁ (*Cristóbal y Ciudad de Panamá*) – Tarifa N° 25

Desde *Acapulco*:

“Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau – Freight Tariff N° 5-A”
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargos de Conferencia:

Canal de Panamá – *Terminal Charges*, en dólares por 2 000 lb o 40 p³. Para carga general representa 3.69 dólares por 1 000 kg o 3.00 dólares por m³, que se incluyeron en el flete.

Recargo oficial:

2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.

Las tarifas para la Ciudad de Panamá son 1.00 dólar por tonelada de flete superiores a las de Cristóbal.

REPÚBLICA DOMINICANA

No se dispone de tarifa de fletes.

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*San Francisco*) – Tarifa N° 90

“Latin America/Pacific Coast Steamship Conference – Tariff N° 60”
Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Recargos de Conferencia:

Distintos recargos por manipulación de mercancías por 2 000 lb o 40 p³, que se incluyeron en los fletes.

Recargo oficial:

2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*Nueva York*) – Tarifa N° 77

Desde *Acapulco*:

“Atlantic and Gulf/West Coast of Central America and Mexico Conference”
Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

10.00 dólares por tonelada, recargo que se ha incluido en el flete.

Recargo oficial:

2.2 por ciento Mexican Stamp Tax sobre la exportación.

Desde *Veracruz*:

“East Coast Mexico/U. S. Atlantic and Gulf Rate Agreement”
No se ha recibido la tarifa.

JAPÓN (*Yokohama*) – Tarifa N° 95

Desde *Acapulco*:

“West Coast of Mexico, Central and South America/ Japan Direct Freight Agreement”
Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Recargo oficial:

2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.

REINO UNIDO/CONTINENTE (*Amberes*) – Tarifa N° 47

Desde *Acapulco*:

“The Association of West India Trans-Atlantic Steam Ship Lines – Central American (Pacific) and Mexican (Pacific) Eastbound Tariff N° 18”
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Rebaja diferida:

10 por ciento, que se rebajó del flete.

Recargo oficial:

2.2 por ciento *Mexican Stamp Tax* sobre la exportación.

La tarifa para “carga no especificada” es de P/M 111.30, más 2 por ciento *ad valorem* si el valor de la mercadería es de 280.00 dólares por tonelada de flete, o más.

MEDITERRÁNEO (*Génova*) – Tarifa N° 47

La misma tarifa y condiciones que para Amberes.

Cuadro

PERÚ: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	Total ALALC			Total AMÉRICA	
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Toneladas	Valor f.o.b.
			Total	Por ton.		Total
Materia prima						
1-Ajos	07.04.0.01	210	17 807	84.92	285	31 461
2-Algodón desmotado	55.01.0.01	39 562	31 120 357	786.62	39 567	31 125 538
8-Baritina	25.11.0.01	7 809	119 878	15.35	7 809	119 878
14-Fruta fresca: ananás	08.01.0.03	18	1 318	73.47	18	1 318
15-Fruta fresca: bananas	08.01.0.02	21	1 318	63.06	21	1 318
16-Fruta fresca: cítrica	08.02.0.05	142	9 166	64.65	142	9 166
17-Fruta fresca: manzanas	08.06.0.01	...	121	145.80	...	121
20-Maíz	10.05.0.02	1	72	56.87	1	72
21-Mineral de manganeso	26.01.1.74	...	...	...	...	...
22-Pescado fresco o refrigerado	03.01.2.01	...	403	1 080.43	...	403
23-Sal común	25.01.0.01	120	2 798	23.25	120	2 798
Semimanufacturas						
27-Aceite de pescado semirrefinado	15.04.2.	12 797	2 398 036	187.39	12 865	2 411 708
34-Café en grano	09.01.1.01	78	59 190	762.86	78	59 190
43-Grasa de cerdo refinada	02.05.2.	16	7 567	473.58	16	7 567
44-Harina de cereales	11.01.0.	412	64 801	157.34	412	64 801
46-Legumbres secas	07.05.1.	...	...	...	...	...
49-Plomo refinado	78.01.1.12	2 902	819 779	282.48	2 902	819 779
51-Té	09.02.0.99	87	80 580	929.85	87	80 580
52-Tripas saladas de cordero	05.04.2.02	...	...	...	...	...
54-Zinc en bruto	79.01.1.01	17 989	4 738 360	263.40	17 989	4 738 360
Manufacturas simples						
56-Aceites lubricantes a granel	27.10.4.	3 689	226 305	61.35	3 689	226 305
60-Ácido sulfúrico	28.08.0.01	57	4 573	79.93	57	4 573
63-Alcohol (aguardiente de uva)	22.09.2.02	17	31 161	1 870.05	17	31 950
64-Alcohol desnaturalizado	22.08.0.02	5	846	169.28	5	846
66-Azúcar refinada	17.01.2.	61 244	3 695 789	60.35	61 244	3 695 789
75-Cobre electrolítico	74.01.3.01	208	150 866	726.97	208	150 866
77-Conservas de frutas y legumbres	20.06.	4	1 300	322.34	4	1 300
78-Conservas de pescado y mariscos	16.05.2.	910	345 857	380.14	1 184	471 950
84-Harina de pescado	23.01.1.02	74 296	8 501 324	114.42	74 646	8 540 000
87-Ladrillos refractarios	69.02.	366	48 150	131.39	366	48 150
91-Madera en chapas hasta 5 mm	44.14.	...	...	...	...	...
96-Pescado seco	03.02.0.02	398	32 102	80.59	398	32 102
97-Poliestireno	39.02.2.02	...	324	1 580.49	...	324
103-Tejidos de lana	53.11.0.01	...	...	...	...	...
Manufacturas complejas						
108-Alfombras	58.01.0.01	...	633	6 534.64	...	633
111-Artículos de cuero	42.01.0.01	...	...	...	...	...
116-Calzado de cuero	64.02.0.01	2	5 047	2 487.83	2	5 047
118-Caucho elaborado (neumáticos)	40.11.1.	8	22 235	2 716.55	8	22 235
119-Confecciones de lana y algodón	61.	18	18 420	1 006.15	18	18 420
128-Muebles de madera	94.03.1.02	1	318	307.24	1	318

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, notas, llamadas y las tarifas de flete aplicadas a las exportaciones del Perú.

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.

FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

65

LATINA	ARGENTINA			Buenos Aires			
	Toneladas	Valor f.o.b en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
		Total	Por ton.	1 000 kg/m ³	1 000 kg		
110.41 786.65 15.35 73.47 63.06 64.65 145.80 56.87	17 162	14 205 580	827.72	P 36.75	36.75	38.22	4.6
1 080.43 23.25	...	215	1 143.62	P 63.00 fis	63.00	65.52	5.7
187.46 762.86 473.58 157.34	33	26 058	779.25	P 39.90	39.90	41.50	5.3
282.48 929.85 263.40	2 602	689 545	265.02	P 21.53 ^a	21.53	22.39	8.4
61.35 79.93 1 863.11 169.28 60.35 726.97 322.34 398.58 114.42 131.39	16	30 828	1 515.76	M 27.30	45.00	47.00	2.5
80.59 1 580.49	99	74 522	751.25	P 21.53 ^b	21.53	22.39	3.0
	1	588	587.99	P 31.50	31.50	32.76	5.6
	190	91 641	482.40	P 31.50	31.50	32.76	6.8
	14 495	1 719 044	118.60	P 31.50	31.50	32.76	27.6
6 534.64 2 487.83 2 716.55 006.15 390.54	6	14 589	2 540.79	M 26.25	110.00	114.00	4.5

(Continúa)

PERÚ: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	BRASIL			Santos			Por cen- taj
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por 1 000 kg	Con recargo oficial		
			Total	Por ton.				
Materia prima								
2 - Algodón desmotado	55.01.0.01	6	5 180	880.05	P 38.00	41.80	4.7	
Semimanufacturas								
27 - Aceite de pescado semirrefinado	15.04.2.							
44 - Harina de cereales	11.01.0.	...	67	149.13	P 26.00	28.60	19.2	
49 - Plomo refinado	78.01.1.12	700	193 999	277.11	P 21.50 ^a	23.65	8.5	
54 - Zinc en bruto	79.01.1.01	11 207	2 935 021	261.89	P 21.50 ^a	23.65	9.0	
Manufacturas simples								
66 - Azúcar refinada	17.01.2.							
75 - Cobre electrolítico	74.01.3.01	108	76 344	704.93	P 21.50 ^b	23.65	3.0	
78 - Conservas de pescado y mariscos	16.05.2.	106	53 099	502.28	P 32.00	35.20	7.0	
84 - Harina de pescado	23.01.1.02	500	51 600	103.20	P 32.00	35.20	34.0	
Manufacturas complejas								
118 - Caucho elaborado (neumáticos)	40.11.1.							
		CHILE			Valp			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por			
			Total	Por ton.	1 000 kg/m ²	1 000 kg		
Materia prima								
1 - Ajos	07.04.0.01							
2 - Algodón desmotado	55.01.0.01	13 669	10 011 739	732.45	P 18.00		18.00	
8 - Baritina	25.11.0.01	6 893	105 813	15.35	P 16.40		16.40	
14 - Fruta fresca: ananás	08.01.0.03	18	1 318	73.47	P 25.00		25.00	
15 - Fruta fresca: bananas	08.01.0.02	21	1 318	63.06	P 25.00		25.00	
16 - Fruta fresca: cítrica	08.02.0.05	8	988	126.19	P 25.00		25.00	
17 - Fruta fresca: manzanas	08.06.0.01							
20 - Maíz	10.05.0.02							
23 - Sal común	25.01.0.01							
Semimanufacturas								
34 - Café en grano	09.01.1.01	44	33 132	750.45	P 25.00		25.00	
43 - Grasa de cerdo refinada	02.05.2.							
44 - Harina de cereales	11.01.0.							
49 - Plomo refinado	78.01.1.12	1 459	407 049	278.92	P 16.00		16.00	
51 - Té	09.02.0.99	87	80 581	929.85	P 35.00		35.00	
54 - Zinc en bruto	79.01.1.01	3 203	844 874	263.81	P 16.00		16.00	
Manufacturas simples								
56 - Aceites lubricantes a granel	27.10.4.	3 686	225 690	61.23	P 16.00		16.00	
60 - Ácido sulfúrico	28.08.0.01							
63 - Alcohol (aguardiente de uva)	22.09.2.02							
64 - Alcohol desnaturalizado	22.08.0.02							

^a Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, notas, llamadas y las tarifas de flete aplicadas a las exportaciones del Perú.

(Continuación)

RESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

COLOMBIA								
Valor f.o.b. en dólares			Buenaventura			Barranquilla		
Clasificación	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Porcentaje	Flete en dólares por		Porcentaje
	Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg		1 000 kg/40 p ³	1 000 kg	
407	384 414	943.56	P 23.00	23.00	2.4	P 33.00	33.00	3.5
788	2 396 686	187.41	P 18.00	18.00	9.6	P 20.00	20.00	10.7 ^e
124	32 751	264.32	P 21.00 ^d	21.00	7.9	P 25.00	25.00	9.5
5	850	170.00	P 15.00	15.00	8.8	P 19.00	19.00	11.2
060	667 903	110.21	P 22.00	22.00	20.0	P 27.00	27.00	24.4
...	972	1 944.00	P/M 37.00*	140.00	7.2	P/M 49.00*	185.00	9.5
ECUADOR								
Clasificación	Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Guayaquil		Porcentaje	
			Total	Por ton.	Flete en dólares por			
					1 000 kg/40 p ³	1 000 kg		
18.54	2.5	209	17 788	84.91	P/M 20.00*	40.00	24.5	
16.89	110.0	584	444 804	761.36	P 17.00	17.84	2.3	
25.75	35.0	916	14 065	15.36	P 14.00	14.84	96.6	
25.75	40.8							
25.75	20.4	134	8 178	61.05	P/M 20.00*	40.00	68.3	
		...	121	145.80	P/M 20.00*	52.00	35.7	
		1	72	56.87	P/M 20.00*	30.00	36.6	
		120	2 798	23.25	P/M 20.00*	20.00	89.6	
25.75	3.4							
		16	7 567	473.58	P/M 20.00*	35.00	7.4	
16.48	5.9	411	64 734	157.35	P/M 20.00*	26.00	16.5	
36.05	3.9	60	17 495	293.77	P 16.00	16.84	5.7	
16.48	6.2							
16.48	26.9							
		57	4 573	79.93	P/M 20.00*	20.00	26.1	
		...	205	410.14	P/M 20.00*	30.00	7.3	
		5	846	169.18	P/M 20.00*	30.00	17.7	

(Continúa)

PERÚ: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., L
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA E
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	To- nela- das	CHILE		Valp	
			Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por	
			Total	Por ton.	1 000 kg/m²	1 000 k
Manufacturas simples (continuación)						
66 - Azúcar refinada	17.01.2.	61 239	3 694 939	60.34	P 13.00	13.00
78 - Conservas de pescado y mariscos	16.05.2.	...	375	576.92	P 21.00	21.00
87 - Ladrillos refractarios	69.02.					
96 - Pescado seco	03.02.0.02					
97 - Poliestireno en varillas, etc.	39.02.2.02					
Manufacturas complejas						
118 - Caucho elaborado (neumáticos)	40.11.1.	...	280	367.47	M 20.00	85.00
			MÉXICO		Acapulco	
			Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por	
			Total	Por ton.	1 000 gk/m²	1 000 kg
Materia prima						
2 - Algodón desmotado	55.00.0.01	61	49 524	807.84	P 45.50	45.50
Semimanufacturas						
27 - Aceite de pescado semirrefinado	15.04.2.	8	1 350	160.33	P/M 64.50*	165.00
49 - Plomo refinado	78.01.1.12					
54 - Zinc en bruto	79.01.1.01					
Manufacturas simples						
63 - Alcohol (aguardiente de uva)	22.09.2.02	...	114	1 848.06	P/M 40.50	65.00
78 - Conservas de pescado y mariscos	16.05.2.					
84 - Harina de pescado	23.01.1.02	36 658	4 185 473	114.18		
Manufacturas complejas						
123 - Muebles de madera	94.03.1.02					
			COSTA RICA		Puerto Limón-Puntarenas	
			Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por	
			Total	Por ton.	1 000 kg/40 p³	1 000 kg
Materia prima						
1 - Ajos	07.04.0.01	30	5 358	181.33	P/M 40.00*	75.00
2 - Algodón desmotado	55.01.0.01					41.4
Manufacturas simples						
63 - Alcohol (aguardiente de uva)	22.09.2.02	...	178	1 597.95	P/M 40.00*	55.00
78 - Conservas de pescado y mariscos	16.05.2.					3.4

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, notas, llamadas y las tarifas de flete aplicadas a las exportaciones del Perú.

1-8 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

965

raiso		ECUADOR				Guayaquil		
Con recargo oficial	Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Porcentaje	
			Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ^o	1 000 kg		
13.39	22.2	31	8 129	258.43	P/M 20.00*	30.00	12.1	
21.63	3.7	26	2 571	98.70	P/M 20.00*	20.00	21.1	
		398	31 566	79.33	P/M 20.00*	40.00	50.4	
		...	324	1 580.54	P/M 20.00*	35.00	2.2	

88.00 23.9

Veracruz			URUGUAY				Montevideo			VENEZUELA			La Guaira		
Flete en dólar. por		Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólar. por	Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólar.	Flete en dólares por	Porcentaje	Toneladas	Flete en dólares por	Porcentaje	
1 000 kg/40 p ^o	1 000 kg			Total	Por ton.				Total	Por ton.			1 000 kg/40 p ^o	1 000 kg	
P 45.00	45.00	5.6	1 386	1 090 439	786.88	P 40.50	5.1	6 286	4 928 677	784.03	P 41.00	41.40	5.3		
36.00	36.00	22.5	633	190 359	300.60	P 23.50	7.8	50	10 876	218.40	P 21.00	21.40	9.8		
			854	236 169	276.64	P 23.50	8.5								
P/M 44.00*	60.00	3.2	236	95 262	405.51	P 34.50	3.5	16 583	1 877 305	113.20	P 24.00	24.40	21.6		
P 25.00*	25.00	21.9						...	197	2 326.24	P/M 44.00*	195.00	8.4		

ALVADOR			Acajutla			GUATEMALA			Puerto Barrios-Champerico			NICARAGUA			Corinto		
Valor f.o.b. en dólares		Porcentaje	Flete en dólares por		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Porcentaje	Flete en dólares por		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Porcentaje	Flete en dólares por		Porcentaje
Total	Por ton.		1 000 kg/40 p ^o	1 000 kg		Total	Por ton.		1 000 kg/40 p ^o	1 000 kg		Total	Por ton.		1 000 kg/40 p ^o	1 000 kg	
180	1 022.90	P 40.00	40.00	3.9													
372	1 308.28	P/M 40.00*	55.00	4.2	...	291	466.99	P 45.00	9.6	8	4 113	527.21	P 45.50	8.6			

(Continúa)

PERÚ: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	PANAMÁ		Cristóbal			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje
			Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg	
Materia prima							
1-Ajos	07.04.0.01	16	2 856	181.33	P 41.00	44.69	24.6
Semimanufacturas							
27-Aceite de pescado semirrefinado	15.04.2.	68	13 672	200.00	No figura		
Manufacturas simples							
63-Alcohol (aguardiente de uva)	22.09.2.02	...	240	2 666.67	P/M 31.00*	45.00	1.7
78-Conservas de pescado y mariscos	16.05.2.	214	94 052	438.66	P 35.00	38.70	8.8
Manufacturas complejas							
128-Muebles de madera	94.03.1.02	...	111	1 720.92	P/M 31.00*	150.00	8.7
		ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ		San Francisco			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		
			Total	Por ton.	1000 kg/40 p ³	1000 kg	
Materia prima							
1-Ajos	07.04.0.01	227	44 181	194.97	P 51.00	55.74	
2-Algodón desmotado	55.01.0.01	7 527	5 879 975	781.24	P 50.00	54.41	
8-Baritina	25.11.0.01	100 143	923 874	9.23	LT 33.00	36.28	
20-Maíz	10.05.0.02	956	199 794	209.02	P 29.00	32.86	
21-Mineral de manganeso	26.01.1.74	471	8 320	17.68	LT 22.00	25.23	
22-Pescado fresco o refrigerado	03.01.2.01	2 983	450 380	150.99	ST 83.00	97.33	
Semimanufacturas							
34-Café en grano	09.01.1.01	27 541	23 208 288	842.67	ST 35.00	42.44	
44-Harina de cereales	11.01.0.	153	30 022	196.61	P/M 83.00*	150.00	
46-Legumbres secas	07.05.1.	1 374	283 832	206.63	P 36.00	39.86	
49-Plomo refinado	78.01.1.12	24 472	7 402 264	302.47	LT 26.00	29.23	
54-Zinc en bruto	79.01.1.01	9 457	2 553 713	270.03	LT 26.00	28.90	
Manufacturas simples							
63-Alcohol (aguardiente de uva)	22.09.2.02	4	4 007	1 047.70	P/M 61.00	90.00	
64-Alcohol desnaturalizado	22.08.0.02	3 235	90 582	28.00	P/M 110.00	190.00	
66-Azúcar refinada	17.01.2.	276 519	32 122 147	116.17	P 29.00	30.00	
75-Cobre electrolítico	74.01.3.01	34 007	23 653 116	695.53	LT 21.00	24.64	
77-Conservas de fruta y legumbres	20.06.	8	36 640	4 580.00	P 44.00	47.75	
78-Conservas de pescado y mariscos	16.05.2.	4 142	1 625 872	392.55	P 50.00	53.75	
84-Harina de pescado	23.01.1.02	213 003	22 606 696	103.13	P 31.00	35.30	
91-Madera en chapas hasta 5 mm	44.14.	3 866	555 215	143.62	P 55.00	58.00	
103-Tejidos de lana	53.11.0.01	2	11 419	7 222.70	P/M 83.00*	435.00	

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, notas, llamadas y las tarifas de flete aplicadas a las exportaciones del Perú.

I-8 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

Ciudad de Panamá			REPÚBLICA DOMINICANA			Santo Domingo		TRINIDAD Y TABAGO			Puerto España	
Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar		Flete en dól. por 1 000 kg	Por- cen- ta- je	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares por		Flete en dól. por 1 000 kg	Por- cen- ta- je
1 000 kg/ 40 p ³	1 000 kg			Total	Por ton.				To- tal	Por ton.		

P 49.00	52.69	29.1	30	5 440	181.58	P 49.35	27.2					
22.00	25.69	12.8										
P/M 41.00*	60.00	2.2				P 54.35	10.1	36	19 238	537.00	P 52.20	9.7
P 53.00	56.69	12.9	16	8 398	538.39							
P/M 41.00*	195.00	11.3										

Por- cen- taje	Nueva York			JAPÓN			Yokohama		
	Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje
	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ³	1 000 kg	
28.6	P 47.00	47.00	24.1						
7.0	P 46.00	46.00	5.9	5 813	4 228 923	727.50	P 45.00	49.60	6.8
393.1	Convencional								
15.7	P 28.00	28.00	13.4						
142.7	LT 28.00	27.56	155.9						
64.5	P 95.00	95.00	62.9						
5.0	P 39.00	39.00	4.6	14	10 301	733.19	P 40.00	44.09	6.0
76.3	P/M 80.00*	140.00	71.2						
19.3	P 30.00	30.00	14.5						
9.7	LT 17.00	16.73	5.5	10 687	2 955 404	276.55	P 23.00	25.35	9.2
10.7	LT 17.00	16.73	6.2	357	98 201	275.45	P 23.00	25.35	9.2
Yokohama									
8.6	P/M 80.00*	110.00	10.5						
678.5	P/M 80.00*	130.00	464.2						
25.8	P 27.00	27.00	23.2						
3.5	LT 18.50	18.21	2.6						
1.0	P 42.00	42.00	0.9						
13.7	P 45.00	45.00	11.5						
34.2	P 23.00	23.00	21.7						
40.7	M 18.00	45.00	31.3						
6.0	P/M 65.00	325.00	4.5						

(Continúa)

PERÚ: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ			San Francisco		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		
			Total	Por ton.	1000 kg/40 p ^s	1000 kg	
Manufacturas complejas							
108 - Alfombras	58.01.0.01	12	31 765	2 724.10	P/M 58.00	295.00	
111 - Artículos de cuero	42.01.0.01	...	586	2 608.84	P/M 58.00	295.00	
116 - Calzado de cuero	64.02.0.01	4	23 060	5 468.34	P/M 83.00*	260.00	
119 - Confecciones de lana y algodón	61.	...	943	16 558.77	M 44.00	145.00	
128 - Muebles de madera	94.03.1.02	...	567	1 909.46	P/M 83.00*	380.00	
		REINO UNIDO/CONTINENTE			Ambe		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		
			Total	Por ton.	1000 kg/40 p ^s	1000 kg	
Materia prima							
1 - Ajos	07.04.0.01	2	408	181.33	P 47.60	47.60	
2 - Algodón desmotado	55.01.0.01	45 390	33 494 421	737.93	P 44.10	44.10	
22 - Pescado fresco o refrigerado	03.01.2.01						
Semimanufacturas							
27 - Aceite de pescado semirrefinado	15.04.2.	69 533	11 375 260	163.59	P 22.40 ^f	22.40	
34 - Café en grano	09.01.1.01	5 064	4 179 905	825.37	P 49.00	44.10	
46 - Legumbres secas	07.05.1.	186	36 885	198.83	P 22.40	22.40	
49 - Plomo refinado	78.01.1.12	27 969	7 456 829	266.62	P 18.90	18.90	
52 - Tripas saladas de cordero	05.04.2.02	38	93 224	2 484.32	P 40.80	40.80	
54 - Zinc en bruto	79.01.1.01	22 785	6 055 792	265.78	P 20.70	20.70	
Manufacturas simples							
63 - Alcohol (aguardiente de uva)	22.09.2.02	3	4 427	1 366.46	P/M 45.50	65.00	
66 - Azúcar refinada	17.01.2.	4 434	236 296	53.30	P 18.20	18.20	
75 - Cobre electrolítico	74.01.3.01	2 215	1 555 791	702.30	P 24.00	24.00	
77 - Conservas de fruta y legumbres	20.06.	584	277 262	474.63	P 34.00	34.00	
78 - Conservas de pescado y mariscos	16.05.2.	5 096	2 557 990	501.97	P 32.90	32.90	
84 - Harina de pescado	23.01.1.02	835 588	91 952 151	110.04	P 24.00	24.00	
96 - Pescado seco	03.02.0.02						
Manufacturas complejas							
108 - Alfombras	58.01.0.01	...	4 623	5 014.87	5 % ad. val.*	250.74	
111 - Artículos de cuero	42.01.0.01	1	878	718.18	M 36.40*	180.00	
116 - Calzado de cuero	64.02.0.01	...	6 514	10 259.70	5 % ad. val.*	512.98	
128 - Muebles de madera	94.03.1.02	...	819	1 531.08	M 36.40*	160.00	

FUENTE: Superintendencia de Aduanas, Perú, *Estadística del Comercio Exterior*, 1965.

NOTA: Tarifas de flete desde Callao.

^a A partir del 1° de junio de 1967 se elevó a P 22.00.

^b A partir del 1° de noviembre de 1967 se elevó a P 24.72.

^c Los fletes para el transporte de aceite de pescado a Colombia corresponden a embarques a granel. El flete f.i.o. puede haber

^d A partir del 28 de junio de 1968 se rebajó a P 19.00.

^e Flete por embarques de 300 toneladas como mínimo.

^f Flete para aceite de pescado en tambores. A granel sería de P 13.50 f.i.o.

I-8 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

3965

Por- cen- taje	Nueva York		Por- cen- taje	JAPÓN		Yokohama		Por- cen- taje	
	Flete en dólares por			To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		
	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ³		1 000 kg
10.8	P/M 55.00	275.00	10.1						
11.3	P/M 58.00	290.00	11.1						
4.8	P/M 80.00*	240.00	4.4						
0.9	P/M 50.00	150.00	0.9						
19.9	P/M 80.00*	350.00	18.3						

res		MEDITERRÁNEO		Génova		
Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Porcentaje
		Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ^s	1 000 kg	
26.3						
6.0	5 364	4 430 065	825.85	P 44.10	44.10	5.3
	878	115 594	131.65	P 75.60	75.60	57.4
13.7						
5.3	1 347	1 089 902	808.87	P 49.00	44.10	5.5
11.3						
7.1	18 321	4 858 782	265.21	P 18.90	18.90	7.1
1.6						
7.8	3 345	866 895	259.13	P 20.70	20.70	8.0
4.8						
34.1	3	4 450	1 590.03	P/M 45.50	65.00	4.1
3.4						
7.2						
6.6	189	83 968	445.35	P 32.90	32.90	7.4
21.8	14	3 383	248.60	P/M 28.70	55.00	22.1
5.0						
25.1						
5.0						
10.5						

ido de 10 a 12 dólares. El flete en tambores era de P 23.00.

ARGENTINA (*Buenos Aires*) - Tarifa N° 6

"Conferencia del Tráfico Marítimo Argentino-Peruano"
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo oficial:

4 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina sobre la importación.

BRASIL (*Santos*) - Tarifa N° 1

"Tarifa de Fletes Brasil a Perú y de Perú a Brasil"

Acuerdo entre Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires, y Compañía Chilena de Navegación Inter-oceánica, Valparaíso.
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo oficial:

10 por ciento *Taxa de Renovação de Marinha Mercante* de Brasil sobre la importación.

COLOMBIA (*Buenaventura y Barranquilla*) -
Tarifa N° 23

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 9"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

CHILE (*Valparaíso*) - Tarifa N° 3

"Tarifa de Fletes Chile a Perú y de Perú a Chile"

Acuerdo entre Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires, y Compañía Chilena de Navegación Inter-oceánica, Valparaíso.

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la importación.

El mismo tráfico está cubierto por:

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 9 - Tarifa N° 23.

Para el azúcar, esta tarifa indica 21.00 dólares por 1 000 kg, en lotes hasta de 500 toneladas, mientras que la otra establece 13.00 dólares por 1 000 kg.

ECUADOR (*Guayaquil*) - Tarifa N° 23

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 9"

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

0.84 de dólar por tonelada de flete, recargo de Faros y Hospitales, que se ha incluido en el flete.

MÉXICO (*Acapulco*) - Tarifa N° 25

"Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau - Freight Tariff N° 5-A"
Base 1 000 kg o metro cúbico.
Ningún recargo.

MÉXICO (*Veracruz*) - Tarifa N° 23

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 9"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Hay un recargo de Conferencia de 1.00 dólar por conocimiento de embarque (carga por manifiesto) que no se tuvo en cuenta.

URUGUAY (*Montevideo*) - Tarifa N° 6

"Conferencia del Tráfico Marítimo Argentino-Peruano"
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

Para las cargas con destino a Montevideo, la tarifa tiene un recargo de 10 por ciento, que se ha incorporado en el flete.

VENEZUELA (*La Guaira*) - Tarifa N° 23

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 9"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

0.40 dólar por 1 000 kg, que se ha incorporado en el flete.

COSTA RICA (*Puerto Limón y Puntarenas*) - Tarifa N° 23

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 9"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

A LAS EXPORTACIONES DEL PERÚ

EL SALVADOR (*Acajutla*) - Tarifa N° 23

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 9"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

Cargo por manifiesto, 0.50 de dólar por embarque, que no se tuvo en cuenta.

GUATEMALA (*Puerto Barrios y Champerico*) - Tarifa N° 23

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 9"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

Solamente Puerto Barrios: Cargo por manifiesto, 1.00 dólar por cada embarque, que no se tuvo en cuenta.

NICARAGUA (*Corinto*) - Tarifa N° 23

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 9"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

0.50 de dólar por 1 000 kg o 40 pies cúbicos, que se ha incorporado en el flete.

PANAMÁ (*Cristóbal y Ciudad de Panamá*) - Tarifa N° 23

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 9"

Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

Hay un recargo de 3.35 dólares de la Panama Canal Company (a partir del 13 de julio de 1967 3.55 dólares) para carga general, incluido el caucho, por cada 2 000 libras inglesas o 40 pies cúbicos, que se ha incorporado en el flete.

REPÚBLICA DOMINICANA (*Santo Domingo*) - Tarifa N° 23

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 9"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargos de Conferencia:

7.60 dólares por 1 000 kg (gastos de estibadores), más

1.75 dólares por 1 000 kg, que se ha incorporado en el flete.

TRINIDAD Y TABAGO (*Puerto España*) - Tarifa N° 23

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tarifa de Fletes N° 9"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

7.20 dólares por 1 000 kg o 40 pies cúbicos, que se ha incorporado en el flete. A partir del 1° de marzo de 1968 se rebajó a 6.30 dólares.

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*San Francisco*) - Tarifa N° 89

"Latin America/Pacific Coast Steamship Conference - Tariff N° 50"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargos de Conferencia:

Distintos recargos por manipulación de mercancías, además de 1.00 dólar por *Pacific Wharfage*, todo por 2 000 lb o 40 p³, que se han incorporado en el flete.

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*Nueva York*) - Tarifa N° 71

"West Coast South America Northbound Conference - N. B. SA-6"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

JAPÓN (*Yokohama*) - Tarifa N° 95

"West Coast of Mexico, Central and South America/ Japan Direct Freight Agreement - Tariff N° 3"
Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

REINO UNIDO/CONTINENTE (*Amberes*) - Tarifa N° 43

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tariff from Peru N° 24"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

MEDITERRÁNEO (*Génova*) - Tarifa N° 43

"European/South Pacific & Magellan Conference - Tariff from Peru N° 24"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
Ningún recargo.

CUADRO

URUGUAY: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	Total ALALC			Total AMÉRICA	
		Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Toneladas	Valor f.o.b.
			Total	Por ton.		Total
Materia prima						
3 - Alpiste	10.07.0.02	805	65 039	80.83	805	65 039
5 - Animales vacunos vivos	01.02.1.92	a	993 597		a	993 597
6 - Arroz	10.06.0.01	4 457	575 968	129.23	4 457	575 968
11 - Cebada	10.03.0.01	1 479	129 425	87.49	1 479	129 425
16 - Fruta fresca: limones	08.02.0.05	42	7 149	171.93	42	7 149
17 - Fruta fresca: manzanas	08.06.0.01	42	5 300	126.19	42	5 300
18 - Granito	25.16.1.01	117	4 760	40.75	117	4 760
19 - Lana sucia	53.01.1.	3 375	4 449 581	1 318.49	3 375	4 449 581
22 - Pescado	03.01.2.01	117	44 216	377.85	117	44 216
26 - Trigo	10.01.0.01	60 990	3 597 452	58.98	60 990	3 597 452
Semimanufacturas						
35 - Carne vacuna congelada	02.01.1.01	1 366	497 313	363.97	1 366	497 313
36 - Cebada malteada	11.07.0.01	2 528	357 984	141.62	2 528	357 984
38 - Cueros vacunos salados	41.01.1.01	338	100 674	297.50	338	100 674
43 - Sebo y óleos industriales	15.02.1.01	954	206 774	216.66	954	206 774
52 - Tripas saladas	05.04.2.02	181	82 330	454.22	181	82 330
Manufacturas simples						
69 - Caseína	35.01.1.01					
72 - Cemento Portland	25.23.0.03	36 698	673 664	18.36	36 698	673 664
76 - Conservas de carne	16.02.1.				22	9 603
78 - Conservas de pescado	16.04.	483	119 382	247.30	483	119 382
81 - Extracto de carne	16.03.1.	6	71 680	12 295.03	6	71 680
83 - Harina de carne	05.08.0.02					
85 - Hilado de lana peinada	53.07.					
86 - Jugo de frutas	20.07.1.					
88 - Lana peinada en tops	53.05.3.02	51	120 816	2 357.02	79	181 630
103 - Tejidos	53.11.0.0	3	3 279	1 235.49	3	7 270
105 - Tubos de hierro o acero	73.21.0.0	1 852	265 250	143.20	1 852	265 250
106 - Vidrios planos	70.07.	1 269	260 355	205.19	1 269	260 355
Manufacturas complejas						
118 - Caucho elaborado (cubiertas)	40.11.1.	833	551 881	662.59	833	551 881
119 - Confecciones (artículos de vestir)	61.	...	704	12 571.43	...	704
123 - Maquinaria agrícola (arados)	84.24.	17	2 505	150.00	17	2 505

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	BRASIL				Santos	
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dól.		Flete en dólares por		Con recarg oficial
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg	
Materia prima							
3 - Alpiste	10.07.0.02	805	65 039	80.83	P 22.00	22.00	24.20
5 - Animales vacunos vivos	01.02.1.92	779 U	160 680	206.26	Convencional- c/u terrestre		
11 - Cebada	10.03.0.01	1 479	129 425	87.49	P 18.00	18.00	19.80
17 - Fruta fresca: manzanas	08.06.0.01	42	5 300	126.19	Caja 0.65	67.00	73.70
19 - Lana sucia	53.01.1.						

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, notas, llamadas y las tarifas de flete aplicadas a las exportaciones del Uruguay.

RESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

265

ARGENTINA	ARGENTINA		Buenos Aires				
en dólares	Toneladas	Valor f.o.b en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Porcentaje
Por ton.		Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
80.83	4 027 U	722 465	c/u 179.41	Terrestre			
129.23							
87.49							
171.93							
126.19	42	7 149	171.93	0.39 por caj.	16.77	17.44	10.2
40.75	107	4 156	38.80	P 12.30	12.30	12.79	33.0
318.49	33	39 527	1 216.22	0.54 por caj.	27.00	28.08	2.3
377.85							
58.98							
363.97							
141.62							
297.50							
216.66	101	24 821	245.24	P/M 12.00*	30.00	31.00	12.6
454.22	181	82 330	454.22	P/M 12.00*	25.00	26.00	5.7
18.36	702	17 473	24.88	P/M 12.00*	15.00	16.00	64.3
433.33	411	112 345	273.41	P 23.00	23.00	23.92	8.7
247.30							
12 295.03							
2 285.69							
2 225.28	2	676	328.79	P/M 12.00*	70.00	73.00	22.2
143.20	1 852	265 250	143.20	P 10.70	10.70	11.13	7.8
205.19							
662.59	827	545 734	660.00	P 30.00	30.00	31.20	4.7
12 571.43							
150.00							

COLOMBIA				Buenaventura		Barranquilla	
Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Flete en dólares por	
		Total	Por ton.	1 000 kg/m ³	1 000 kg	1 000 kg/m ³	1 000 kg
							Porcentaje
39.9							
32.6							
38.4	3 375	4 449 581	1 318.49	P 55.00	56.00	4.2	P 52.50
							53.50
							4.1

(Continúa)

URUGUAY: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	BRASIL					Santo	
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
Materia prima (Continuación)								
22 - Pescado	03.01.2.01	84	4 689	55.49				
26 - Trigo	10.01.0.01	60 990	3 597 452	58.98	P 7.50 fio	7.50	8.25	
Semimanufacturas								
35 - Carne vacuna congelada	02.01.1.01	20	6 409	314.32	P 57.00	57.00	62.70	
36 - Cebada malteada	11.07.0.01	2 528	357 984	141.62	P 20.50	20.50	22.55	
43 - Sebo y óleos industriales	15.02.1.01							
Manufacturas simples								
72 - Cemento Portland	25.23.0.03	34 923	633 732	18.15	P 18.00	18.00	19.80	
78 - Conservas de pescado	16.04.	72	7 037	98.01	P 24.00	24.00	26.40	
106 - Vidrios planos	70.07.	1 253	255 409	203.82	M 29.50	35.00	38.00	
Manufacturas complejas								
123 - Maquinaria agrícola (arados)	84.24.	17	2 505	150.00	P/M 22.50	45.00	49.00	
		CHILE			Valparaíso			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
Materia prima								
5 - Animales vacunos vivos	01.02.1.92							
6 - Arroz	10.06.0.01	4 457	575 968	129.23	P 19.80	21.78	22.43	17.4
Semimanufacturas								
35 - Carne vacuna congelada	02.01.1.01	49	29 721	609.85	P 77.00 fis	84.70	87.24	14.3
38 - Cueros vacunos salados	41.01.1.01	338	100 674	297.50	P 50.90	56.00	57.68	19.4
43 - Sebo y óleos industriales	15.02.1.01	233	50 411	216.44	P 26.40	29.04	29.91	13.8
Manufacturas simples								
88 - Lana peinada en tops	53.05.3.02	46	105 130	2 296.52	P 82.50	90.75	93.47	
		VENEZUELA			La Guaira			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje	
			Total	Por ton.	1 000 kg			
Materia prima								
18 - Granito	25.16.1.01	10	604	61.89	P 24.50		39.6	
Manufacturas simples								
81 - Extracto de carne	16.03.1.	6	71 680	12 295.03	P 33.50		0.3	
88 - Lana peinada en tops	53.05.3.02							
103 - Tejidos	53.11.0.0							

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, notas, llamadas y las tarifas de flete aplicadas a las exportaciones del Uruguay.

9 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.

FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

COLOMBIA		Buenaventura			Barranquilla				
Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Por- cen- taje	Flete en dólares por		Por- cen- taje
		Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		1 000 kg/m³	1 000 kg	

14.0

19.9

15.9

620 131 542 212.06 P 39.50 40.50 19.1 P 37.00 38.00 17.9

109.1

26.9

18.6

32.7

ECUADOR		Guayaquil			PERÚ		Callao			
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg	

250 U 52 000 208.00 Convencional^b
c/a

1 297 461 183 355.52 P 63 fios 69.50 19.5

12 831 2 658.72 P 65.56 65.00 2.5

GUATEMALA		Champerico-Puerto Barrios			NICARAGUA		Corinto			
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 gk/m²	1 000 kg		Total	Por ton.	1 000 kg/m²	1 000 kg	

28

60 2 156.07 P/M 71.00* 300.00 13.9

... 2 197 6 480.83 P/M 60.00 345.00 5.3

(Continúa)

URUGUAY: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	PANAMÁ			Cristóbal			Por- cen- taje
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por			
			Total	Por ton.	1 000 kg/m²	1 000 kg		
Materia prima								
3 - Alpiste	10.07.0.02							
6 - Arroz	10.06.0.01							
18 - Granito	25.16.1.01							
19 - Lana sucia	53.01.1.							
Semimanufacturas								
35 - Carne vacuna congelada	02.01.1.01							
52 - Tripas saladas	05.04.2.02							
Manufacturas simples								
69 - Caseína	35.01.1.01							
76 - Conservas de carne	16.02.1.	22	9 603	433.33	P 32.50	35.37	8.2	
81 - Extracto de carne	16.03.1.							
85 - Hilado de lana peinada	53.07.							
86 - Jugo de frutas	20.07.1.							
88 - Lana peinada en tops	53.05.3.02							
103 - Tejidos	53.11.0.0	...	1 794	6 547.45	P/M 33.50	205.00	3.1	
Manufacturas complejas								
119 - Confecciones (artículos de vestir)	61.	...	704	12 571.43	P/M 59.50*	210.00		

		JAPÓN			Yokohama			Por- cen- taje
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por			
			Total	Por ton.	1 016 kg/40 p²	1 000 kg		
Materia prima								
3 - Alpiste	10.07.0.02							
6 - Arroz	10.06.0.01	1 050	125 104	119.17	P 25.50	27.61	23.2	
11 - Cebada	10.03.0.01							
17 - Fruta fresca: manzanas	08.06.0.01							
18 - Granito	25.16.1.01	782	36 894	47.20	P 29.00	31.40	6.9	
19 - Lana sucia	53.01.1.	409	494 090	1 207.39	P 55.00	59.55	4.9	
26 - Trigo	10.01.0.01							
Semimanufacturas								
35 - Carne vacuna congelada	02.01.1.01							
36 - Cebada malteada	11.07.0.01							
38 - Cueros vacunos salados	41.01.1.01							
52 - Tripas saladas	05.04.2.02							
Manufacturas simples								
76 - Conservas de carne	16.02.1.	7	2 000	306.14	P 45.00	48.72	15.9	
81 - Extracto de carne	16.03.1.							
83 - Harina de carne	05.08.0.02	2 126	151 332	71.19	P 27.00	29.23	41.1	

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, notas, llamadas y las tarifas de flete aplicadas a las exportaciones del Uruguay.

I-9 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

Ciudad de Panamá			ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ			San Francisco			Nueva York		
Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje	Flete en dólares por		Por- cen- taje
1 000 kg/m ³	1 000 kg			Total	Por ton.	1 016 kg/ 40 p ³	1 000 kg		2 240 lb/ 40 p ³	1 000 kg	
			50	3 786	74.99	P 35.50	42.80	57.1	P 35.50	40.19	53.6
			502	63 729	127.00	P 38.00	45.50	35.8	P 33.00	37.35	29.4
			216	10 670	49.00	P/M 35.00	42.90	86.8	P/M 27.00	30.56	61.9
			16 835	20 630 377	1 225.42	P 59.50	70.65	5.8	P 59.50	67.35	5.5
			50	29 783	599.98	P 109.00	123.38	20.6	P 137.00	155.07	25.8
			15	10 498	714.15	P 50.00	58.90	8.2	P 82.00	92.81	13.0
P 43.32	46.57	10.7	696	472 773	679.56	P 43.50	52.50	7.7	P 38.50	43.57	6.4
			7 162	3 501 834	488.97	P 37.00	44.30	9.1	P 35.00	39.62	8.1
			71	863 698	12 147.65	P 40.00	47.70	0.4	P 42.00 ^c	47.54	0.4
			176	404 928	2 296.81	P 114.00	132.30	5.8	P 116.00	131.30	5.7
			110	81 753	739.85	P 76.50	89.00	12.0	P 64.00	72.44	9.8
P/M 44.66	270.00	4.1	735	1 525 430	2 074.00	No figura			P 98.50	111.49	5.4
			273	1 170 371	4 294.94	P 119.00	138.00	3.2	P 119.00	134.69	3.1
M 79.31*	280.00	2.2									

REINO UNIDO/CONTINENTE			Amberes			MEDITERRÁNEO			Génova		
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/m ³	1 000 kg			Total	Por ton.	1 000 kg/m ³	1 000 kg	
15	750	49.47	P 18.00	18.00	36.4						
9 658	1 036 260	107.30	P 20.00	20.00	18.6	175	19 262	110.00	P 29.00	29.00	26.4
1 194	60 165	50.38	P 15.00	15.00	29.8						
956	83 635	87.44									
691	29 719	43.03	P/M 47.50	47.50	110.4	496	17 409	35.12	P 37.00	37.00	105.4
24 473	29 012 176	1 185.48	P 48.50	48.50	4.1	2 029	2 451 357	1 208.20	P 53.00	53.00	4.4
20 221	981 981	48.56	Charter ^d								
22 557	12 247 769	542.97	P 95.00 fis	95.00	17.5	21 191	12 908 077	609.14	P 90.00 fis	90.00	14.8
50	5 273	105.99	P 50.50	50.50	47.6	201	21 430	106.47	P 30.00	30.00	28.2
6 552	1 999 920	305.25	P 63.50	63.50	20.8	3 266	995 494	304.81	P 60.00	60.00	19.7
460	302 296	656.64	P 47.50	47.50	7.2	9	1 932	218.95	P 39.00	39.00	17.8
11 242	6 874 063	611.45	P 38.00	38.00	6.2	109	65 217	600.63	P 35.00	35.00	5.8
264	3 456 247	13 076.98	P 66.00	66.00	0.5	45	658 503	14 582.85	P 70.00	70.00	0.5
804	49 044	61.02	P 35.50	35.50	58.2	1 375	139 567	101.49	P 30.00	30.00	29.6

(Continúa)

URUGUAY: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	JAPÓN				Yokohama		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje	
			Total	Por ton.	1 016 kg/40 p ³	1 000 kg		
Manufacturas simples (Continuación)								
85 - Hilado de lana peinada	53.07.							
88 - Lana peinada en tops	53.05.3.02	7	13 994	2 000.00	M 36.00	150.00	7.5	
103 - Tejidos	53.11.0.0	7	3 284	489.35	M 69.00	380.00	77.7	
Manufacturas complejas								
119 - Confecciones (artículos de vestir)	61.							

FUENTE: Banco de la República Oriental del Uruguay, Departamento de Investigaciones Económicas, Cuadro N° 10, diciem-
NOTA: Tarifas de flete desde Montevideo.

^a Se desconoce el tonelaje, pues la estadística contiene una mezcla de unidades y kilogramos.

^b Según informaciones recibidas, el flete habrá sido de 40 a 45 dólares por cabeza.

^c A partir del 20 de abril de 1968 se elevó a P 47.50.

^d Ses habrá tratado de un flete de 8.40 a 9.10 dólares por tonelada.

TARIFAS DE FLETE APLICADAS A

ARGENTINA (Buenos Aires)

"Tarifa particular de Piñón Saenz Vidal S. A., Monte-
video"

Información verbal.

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo oficial:

4 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina sobre
la importación.

Existe también una:

"Tarifa Cargas Mercaderías Generales-Buenos Aires a
Montevideo y/o viceversa" - Tarifa N° 8 - por buques
de pasajeros únicamente, de la Secretaría de Trans-
porte, Flota Fluvial del Estado Argentino - C - 4/12,
con fletes en moneda argentina y uruguaya.

Base 1 000 kg o metro cúbico.

BRASIL (Santos) - Tarifa N° 18

Se aplica generalmente la:

"Tarifa de Fletes desde Puertos Argentinos al Brasil"
de la "Conferencia Marítima de Armadores Argenti-
nos y Brasileños de 1959"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

2.00 dólares por 1 000 kg o metro cúbico desde Mon-
tevideo, sobre la tarifa de Buenos Aires. Este re-
carga, que se incluyó en el flete, no se cobra en
la actualidad.

Recargo oficial:

10 por ciento *Taxa de Renovação de Marinha Mer-
cante* de Brasil sobre la importación.

COLOMBIA (Buenaventura y Barranquilla) -
Tarifa N° 13

"River Plate/Colombia Freight Agreement - Tariff List
N° 2"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

1.00 dólar por 1 000 kg o metro cúbico *Colombian
Surcharge*, que se ha incluido en el flete.

CHILE (Valparaíso) - Tarifa N° 4

"Tarifa de Fletes Chile a Uruguay y de Uruguay a
Chile"

Acuerdo entre Empresa Líneas Marítimas Argentinas,
Buenos Aires, y Compañía Chilena de Navegación In-
teroceánica, Valparaíso.

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

10 por ciento a partir del 15 de noviembre de 1966,
que se ha incluido en el flete.

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile so-
bre la importación. Grace Line también aplica esta
tarifa.

ECUADOR (Guayaquil) - Tarifa N° 7

"Tarifa de Fletes Argentina/Ecuador (viceversa)"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargos de Conferencia:

5.00 dólares por 1 000 kg o metro cúbico desde Mon-
tevideo, sobre la tarifa de Buenos Aires.

I-9 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

REINO UNIDO/CONTINENTE			Amberes			MEDITERRÁNEO			Génova		
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg			Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg	
12	37 082	3 090.17	P 85.50	85.50	2.8	14	50 402	3 609.94	P 70.00	124.00	3.4
5 459	11 383 161	2 085.10	P 52.00	52.00	2.5	2 170	4 476 042	2 062.36	P 68.00	68.00	3.3
2	3 224	1 447.04	M 66.00	395.00	27.3	37	339 558	9 140.19	M 60.00	480.00	5.3
1	13 920	12 000.00	M 66.00	405.00	3.4						

ore 1965.

AS EXPORTACIONES DEL URUGUAY

0.56 de dólar por 1 000 kg recargo ecuatoriano.
Estos recargos se han incluido en el flete.

PERÚ (*Callao*) - Tarifa N° 6

"Conferencia del Tráfico Marítimo Argentino-Peruano"
Tarifa de Fletes Argentina a Perú y de Perú a Argen-
tina (incluyendo Montevideo).
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

10 por ciento desde Montevideo a partir del 15 de
noviembre de 1966, que se ha incluido en el flete.

VENEZUELA (*La Guaira*) - Tarifa N° 15

"Comité de Fletes entre puertos del Río de la Plata y
puertos de América Central, Caribe, Colombia, Ecua-
dor, México (puertos del Golfo)"
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

La Guaira, 0.03 de dólar por bulto (que no se tuvo
en cuenta).

GUATEMALA (*Puerto Barrios y Champerico*)
Tarifa N° 15

"Comité de Fletes entre puertos del Río de la Plata y
puertos de América Central, Caribe, Colombia, Ecua-
dor, México (puertos del Golfo)"
Base 1 000 kg o metro cúbico.
Ningún recargo.

NICARAGUA (*Corinto*) - Tarifa N° 15

"Comité de Fletes entre puertos del Río de la Plata y
puertos de América Central, Caribe, Colombia, Ecua-
dor, México (puertos del Golfo)"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

0.52 de dólar por 1 000 kg o metro cúbico (Nicara-
gua), que se ha incluido en el flete.

PANAMÁ (*Cristóbal y Ciudad de Panamá*) -
Tarifa N° 15

"Comité de Fletes entre puertos del Río de la Plata y
puertos de América Central, Caribe, Colombia, Ecua-
dor, México (puertos del Golfo)"
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargos de Conferencia:

Cristóbal - 2.60 dólares por 2 000 lb o 40 p³ igual a
2.87 dólares por 1 000 kg o 2.30 dólares por metro
cúbico.

Ciudad de Panamá - 2.95 dólares por 2 000 lb o 40 p³
igual a 3.25 dólares por 1 000 kg o 2.60 dólares por
metro cúbico.

Existe también un: "Acuerdo de Fletes Río de la Plata/
Colombia y Panamá" confeccionado en Buenos Aires
el 5 de septiembre de 1967.

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*San Francisco*)

"Pacific Coast River Plate Brazil Conference"
Base 1 016 kg o 40 pies cúbicos.

Recargos de Conferencia:

Distintos recargos por manipulación de mercancías, y
15 por ciento de recargo desde Montevideo, que se
han incluido en el flete.

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*Nueva York*) -
Tarifa N° 67

"River Plate/United States - Canada Freight Conference - Tariff N° 11"
Base 2 240 lb o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

15 por ciento desde puertos uruguayos, que se ha incluido en el flete. A partir del 12 de abril de 1968 se rebajó a 5 por ciento.

Existe también: "River Plate and Brazil/United States

Reefer Conference - Tariff N° 8" - Tarifa N° 68, que se aplicó para carga refrigerada.

JAPÓN (*Yokohama*) - Tarifa N° 96

"Far East River Plate Brazil Conference - Freight Tariff N° 6"

Base 1 016 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

20 por ciento desde puertos uruguayos.

Premio de fidelidad:

10 por ciento pagadero por cuatrimestre vencido (rebajado a 5 por ciento en enero de 1967). El 10 por ciento de diferencia entre recargo y premio está agregado al flete.

REINO UNIDO/CONTINENTE (*Amberes*) - Tarifa N° 59

"River Plate/Europe Freight Conference - Tariff N° 1"
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Los fletes por tejidos y confecciones incluyen 1.5 por ciento *ad valorem* (sobre el valor f.o.b. de la merca-

dería). Existen dudas si esta Conferencia concede un 10 por ciento de premio de fidelidad, que no se consideró en este estudio.

MEDITERRÁNEO (*Génova*) - Tarifa N° 62

"Conferenza Sud America - Edition June 1st, 1966"
Base 1 000 kg o metro cúbico.

Los fletes por hilados y tejidos incluyen 1.5 por ciento *ad valorem*. Se ha informado que a partir de abril de 1967 se implantó un recargo de 5 por ciento sobre los fletes.

VENEZUELA: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	Total ALALC			Total AMÉRICA LATINA			
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		
			Total	Por ton.		Total	Por ton.	
Materia prima								
6 - Arroz con cáscara	10.06.0.01							
15 - Fruta fresca: bananas	08.01.0.02	5	169	33.80	5	169	33.80	
16 - Fruta fresca: cítrica	08.02.0.01							
23 - Sal común	25.01.0.01	20 762	62 076	2.99	20 762	62 076	2.99	
Semimanufacturas								
28 - Asfalto	27.15.0.01	8 087	177 334	21.93	57 217	1 254 727	21.93	
31 - Azúcar semirrefinada	17.01.2.	200	4 444	22.22	200	4 444	22.22	
33 - Cacao en almendras	18.01.0.01							
34 - Café en grano	09.01.1.01							
44 - Harina de maíz	11.01.0.05	2	672	276.68	6	1 739	270.83	
47 - Madera aserrada	44.05.				1	660	440.00	
48 - Madera en rollizos	44.03.							
49 - Metales en barra (acero)	73.06.0.03	58 923	4 582 576	77.77	58 923	4 582 576	77.77	
Manufacturas simples								
56 - Aceites y grasas lubricantes	27.10.4/5	61 484	2 664 769	43.34	61 484	2 664 769	43.34	
66 - Azúcar refinada	17.01.2.							
72 - Cemento Portland	25.23.0.03	51 158	966 218	18.89	58 925	1 148 046	19.44	
77 - Conservas de fruta	20.06.9.99	...	471	736.11	...	471	736.11	
78 - Conservas de pescado	16.04.0.01	4	1 944	432.10	32	12 389	382.00	
82 - Fertilizantes (urea)	29.25.1.01				1 010	75 346	74.60	
85 - Hilados de acetato	56.05.2.	14	27 612	2 010.05	29	43 612	1 479.20	
86 - Jugo de frutas	20.07.1.							
92 - Manteca de cacao	18.04.0.01							
94 - Negro de humo	28.03.0.01	551	131 356	238.37	551	131 356	238.37	
102 - Sopas, potajes o caldos preparados	21.05.0.01				...	200	1 481.40	
105 - Tubos de hierro o acero	73.21.0.01				344	72 622	211.11	
106 - Vidrios planos	70.05 o 70.16				...	488	1 015.40	
Manufacturas complejas								
116 - Calzado de cuero	64.02.1.03				...	680	5 190.80	
118 - Caucho elaborado	40.	494	138 533	280.21	...	138 533	280.21	
122 - Libros y revistas	49.01.	16	13 237	818.77	139	78 092	560.50	
128 - Muebles de madera	94.03.1.02	...	170	2 982.46	...	470	1 820.70	
		COLOMBIA		Buenaventura		Barra		
		To- ne- la- das	Valor f.o.b. en dólares	Flete en dólares por		Por- cen- ta- je	Flete en dólares	
		Total	Por ton.	1 000 kg/ 40 p ³	1 000 kg		1 000 kg/ 40 p ³	
Materia prima								
15 - Fruta fresca: bananas	08.01.0.02	5	169	33.80	P/M 37.00*	95.00	281.1	P/M 29.50
Semimanufacturas								
28 - Asfalto	27.15.0.01	18	394	21.94	P/M 37.00*	50.00	227.9	P/M 29.50

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, notas y tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de Venezuela.

To- ela- las	ARGENTINA		Buenos Aires				BRASIL			Santos			
	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/m³	1 000 kg		
							20 762	62 076	2.99	P/M 48.40	48.40	53.24	1 780.6
018	4 133 170	76.51	P/M 31.90	31.90	33.18	43.4							
0439	1 718 477	43.57	P 35.00	35.00	36.40	83.5	18 259	740 516	40.56	P/M 48.40	80.00	88.00	217.0
							...	471 736.11		P/M 72.60*	115.00	126.00	17.1
13	27 612	1 511.34	P/M 56.60	160.00	166.00	11.0							

Guatemala		CHILE				Valparaíso				ECUADOR				Guayaquil			
Clasificación	Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Porcentaje			
			Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg				
5.00	221.9																
5.00	159.5	8 069	176 939	21.93	P/M 45.00*	60.00	62.00	282.7									

(Continúa)

VENEZUELA: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	COLOMBIA			Buenaventura			Barranquilla	
		To- ne- la- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por	Por- cen- ta- je	Flete en		
			Total	Por ton.				2 000 lb/ 40 p ^s	1 000 kg
Semimanufacturas (Continuación)									
31 - Azúcar semirrefinada	17.01.2.	200	4 444	22.22	P/M 37.00*	45.00	202.5	P 17.00	
49 - Metales en barra (acero)	73.06.0.03	4 905	449 406	91.63	P/M 37.00*	38.80	42.3	P/M 29.50*	
Manufacturas simples									
56 - Aceites y grasas lubricantes	27.10.4/5								
78 - Conservas de pescado	16.04.0.01	4	1 944	432.10	P/M 37.00*	60.00	13.9	P 28.50	
94 - Negro de humo	28.03.0.01	551	131 356	238.37	Vía terrestre				
Manufacturas complejas									
118 - Caucho elaborado	40.								
122 - Libros y revistas	49.01.	5	2 536	482.31	P/M 37.00*	65.00	13.5	P/M 29.50*	
</									

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, notas y tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de Venezuela.

I-10 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

Guayaquil		CHILE			Valparaíso				ECUADOR			Guayaquil		
dólares por	Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Con recargo oficial	Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Porcentaje
1 000 kg			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ^s	1 000 kg				Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ^s	1 000 kg	
17.30	77.9													
29.80	32.5													
		2 917	127 102	43.57	P/M 45.00*	70.00	72.00	165.2						
28.80	6.7													
		101	32 864	324.44	P/M 45.00*	180.00	185.00	57.0	39	13 284	342.86	P/M 37.00*	145.00	42.3
50.00	10.4								3	1 498	492.82	P/M 37.00*	70.00	14.2
Callao		COSTA RICA				Puerto Limón			Puntarenas					
Flete en dólares por		Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Porcentaje	Flete en dólares por		Porcentaje			
1 000 kg/40 p ^s	1 000 kg			Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ^s	1 000 kg		1 000 kg/40 p ^s	1 000 kg				
P/M 40.00*	70.00	26.2	10 074	220 920	21.93	P/M 28.50*	35.00	159.6	P/M 38.00*	50.00	228.0			
P/M 40.00*	60.00	137.7												
P/M 40.00*	40.30	213.3	984	12 420	12.62	P/M 28.50*	28.80	228.2	P/M 38.00*	38.30	303.5			
			3	2 272	888.71	P/M 28.50*	90.00	10.1	P/M 38.00*	115.00	12.9			
			...	88	1 616.18	P/M 28.50*	55.00	3.4	P/M 38.00*	55.00	3.4			
P/M 40.00*	80.00	6.8	12	5 171	431.25	P/M 28.50*	50.00	11.6	P/M 38.00*	60.00	13.9			
GUATEMALA		Puerto Barrios-Champerico				HONDURAS		Puerto Cortés-Amapala						
Toneladas	Valor f.o.b. en dólar.	Flete en dólares por		Porcentaje	Toneladas	Valor f.o.b. en dólar.	Flete en dólares por		Porcentaje					
	Total Por ton.	1 000 kg/40 p ^s	1 000 kg			Total Por ton.	1 000 kg/40 p ^s	1 000 kg						
1 409	250 193	21.93	Puerto Barrios											
			P/M 31.50*	40.00	182.4									
			Champerico											
			P/M 38.00*	50.00	228.0									

(Continúa)

VENEZUELA: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL

Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	EL SALVADOR		Acajutla			Por- cen- taje
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		
			Total	Por ton.	1 000 kg/40 p³	1 000 kg	
Manufacturas simples							
85 - Hilados de acetato	56.05.2.						
Manufacturas complejas							
122 - Libros y revistas	49.01.	10	4 958	499.38	P/M 38.00*	70.00	14.0
		NICARAGUA		Corinto			Por- cen- taje
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		
			Total	Por ton.	1 000 kg 40 p³	1 000 kg	
Semimanufacturas							
28 - Asfalto	27.15.0.01	8 825	193 548	21.93	P/M 38.00*	50.00	228.0
Manufacturas simples							
72 - Cemento Portland	25.23.0.03						
78 - Conservas de pescado	16.04.0.01						
82 - Fertilizantes (urea)	29.25.1.01						
85 - Hilados de acetato	56.05.2.						
106 - Vidrios planos	70.05 o 70.16						
Manufacturas complejas							
122 - Libros y revistas	49.01.	25	13 047	523.30	P/M 38.00*	75.00	14.3
		TRINIDAD Y TABAGO		Puerto España			Por- cen- taje
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		
			Total	Por ton.	1 000 kg 40 p³	1 000 kg	
Materia prima							
15 - Fruta fresca: bananas	08.01.0.02						
16 - Fruta fresca: citrica	08.02.0.01						

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, notas y tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de Venezuela.

I-10 (Continuación)
CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B.
FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*
1965

GUATEMALA			Puerto Barrios-Champerico			HONDURAS			Puerto Cortés-Amapala		
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ³	1 000 kg	
26	26 800	1 046.87	Puerto Barrios P/M 31.50*	95.00	9.1						
			Champerico P/M 38.00*	115.00	11.0						
25	16 061	651.96	Puerto Barrios P/M 31.50*	60.00	9.2	15	8 175	547.30	Puerto Cortés P/M 31.50	60.00	11.0
			Champerico P/M 38.00*	75.00	11.5				Amapala P/M 38.00*	75.00	13.7
PANAMÁ			Cristóbal-Ciudad de Panamá			REPÚBLICA DOMINICANA			Santo Domingo		
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Por- cen- taje
	Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg			Total	Por ton.	1 000 kg 40 p ³	1 000 kg	
						9 412	206 384	21.93	P/M 27.50*	45.00	205.2
1 284	24 000	18.69	Cristóbal P/M 28.50*	32.05	171.5	107	3 750	35.09	P/M 27.50*	37.15	105.9
			Cd. de Panamá P/M 36.00*	39.55	211.6	27	10 273	373.58	P 26.50	36.15	9.7
						1 010	75 346	74.60	P/M 27.50*	45.00	60.3
16	16 000	1 016.13	Cristóbal P/M 28.50*	100.00	9.8	1	1 261	888.58	P/M 27.50*	55.00	6.2
			Cd. de Panamá P/M 36.00*	120.00	11.8						
						...	120	447.76	P/M 27.50*	45.00	10.0
28	13 453	475.54	Cristóbal P/M 28.50*	60.00	12.6	8 422	3 989	473.73	P/M 27.50*	65.00	13.7
			Cd. de Panamá P/M 36.00*	75.00	15.8						
ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ			San Francisco			Nueva York			JAPÓN		
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Por- cen- taje	Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.	
	Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ³	1 000 kg		1 000 kg/ 40 p ³	1 000 kg			Total	Por ton.
9 958	543 884	54.62	No figura			Convencional					
2	140	70.92	P/M 88.00*	190.00	267.9	P 45.00	49.90	70.4			

(Continúa)

VENEZUELA: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	TRINIDAD Y TABAGO			Puerto España		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Por- cen- taje
			Total	Por ton.	2 000 lb/40 p ^s	1 000 kg	
Semimanufacturas							
28 - Asfalto	27.15.0.01						
33 - Cacao en almendras	18.01.0.01						
34 - Café en grano	09.01.1.01						
44 - Harina de maíz	11.01.0.05	4	1 066	266.67	P/M 23.50*	55.00	20.6
47 - Madera aserrada	44.05.	1	660	440.00	P/M 23.50*	50.00	11.1
48 - Madera en rollizos	44.03.						
Manufacturas simples							
56 - Aceites y grasas lubricantes	27.10.4/5						
66 - Azúcar refinada	17.01.2.						
72 - Cemento Portland	25.23.0.03	5 392	71 945	13.34	P/M 23.50*	28.70	215.1
77 - Conservas de fruta	20.06.9.99						
78 - Conservas de pescado	16.04.0.01	...	171	396.09	P/M 23.50*	45.00	11.4
86 - Jugo de frutas	20.07.1.						
92 - Manteca de cacao	18.04.0.01						
96 - Pescado seco	03.02.0.02						
102 - Sopas, potajes o caldos preparados	21.05.0.01	...	111	1 388.87	P/M 23.50*	55.00	4.0
103 - Tejidos de algodón, etc.	55.	1	6 165	4 240.10	P/M 23.50*	120.00	2.8
105 - Tubos de hierro o acero	73.21.0.01	344	72 622	211.11	P/M 23.50*	45.00	21.3
106 - Vidrios planos	70.05 o 70.16	...	368	1 729.77	P/M 23.50*	50.00	2.9
Manufacturas complejas							
116 - Calzado de cuero	64.02.1.03	...	680	5 190.84	P/M 23.50*	145.00	2.8
118 - Caucho elaborado	40.						
122 - Libros y revistas	49.01.						
128 - Muebles de madera	94.03.1.02	...	300	1 500.00	P/M 23.50*	135.00	9.0
		REINO UNIDO/CONTINENTE			Ambe		
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		
			Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ^s	1 000 kg	
Materia prima							
6 - Arroz con cáscara	10.06.0.01	20 000	2 500 000	125.00	P 28 00		25.50
15 - Fruta fresca: bananas	08.01.0.02						
16 - Fruta fresca: cítrica	08.02.0.01						
Semimanufacturas							
28 - Asfalto	27.15.0.01	2 978	65 305	21.93	P/M 71.40*		80.00
33 - Cacao en almendras	18.01.0.01	4 565	2 804 307	614.28	P 55.30		50.07
34 - Café en grano	09.01.1.01	3 035	2 566 332	845.69	P 46.20		41.88
44 - Harina de maíz	11.01.0.05	...	147	262.02	P/M 71.40*		115.00
47 - Madera aserrada	44.05.	...	111	1 111.11	P 44.10		40.00
48 - Madera en rollizos	44.03.	12	503	41.42	P 42.70		38.73
Manufacturas simples							
56 - Aceites y grasas lubricantes	27.10.4/5	122 888	5 352 594	43.56	Petroleras		

* Véanse al finalizar el cuadro las fuentes, notas y tarifas de flete aplicadas a las exportaciones de Venezuela.

I-10 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B. FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ			San Francisco		Nueva York			JAPÓN			
To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.		Flete en dólares por		Por- cen- taje	Flete en dólares por		Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólar.	
	Total	Por ton.	2 000 lb/40 p³	1 000 kg		1 000 kg/40 p³	1 000 kg			Total	Por ton.
453 218	9 897 441	21.84	No figura			P 22.00	24.55	112.4			
5 350	3 018 906	564.28	P 34.00	40.53	7.2	P 26.00	28.96	5.1			
15 068	11 077 902	735.21	P 31.00	37.23	5.1	P 24.00	26.75	3.6			
9	2 510	284.39	P/M 66.00*	120.00	35.2	P 23.00	25.65	9.0			
222	29 610	133.22	No figura			1 000 p³ 25.00	20.00	15.0			
1 933	163 725	84.71	P 41.00	49.35	58.3	P 26.00	28.96	34.2			
3 782	116 546	30.82	P/M 66.00*	105.00	340.7	P 41.00	45.50	147.6	22 986	1 001 572	43.57
2 699	320 317	118.67	Convencional			P/M 75.00*	85.00	71.6			
2 486	28 680	11.54	P/M 66.00*	76.69	664.6	P/M 75.00*	82.97	719.0			
1 922	127 991	66.59	P 52.00	60.26	90.5	P/M 35.00	50.00	75.1			
...	70	386.17	No figura			P/M 35.00	60.00	15.5			
72	63 294	880.05	No figura			P 63.00	69.75	7.9			
15	9 482	653.62	P/M 32.00	70.00	10.7	P/M 32.00	65.00	9.9			
...	97	230.61	P/M 66.00*	95.00	41.2	P/M 40.00	55.00	23.8			
5 709	602 150	105.47	P 28.00	34.36	32.6	P 30.50	33.92	32.2			
4	3 523	877.02	P 38.00	45.05	5.1	P 35.00	38.90	4.4			
1	1 423	957.60	P/M 66.00*	210.00	21.9	P/M 61.50	185.00	19.3			
15	5 908	391.82	P/M 66.00*	260.00	66.4	P 117.50	129.82	33.1			
129	56 707	440.27	P/M 66.00*	120.00	27.3	P/M 75.00*	130.00	29.5			
2	1 999	1 143.38	P/M 66.00*	305.00	26.7	P/M 72.00	315.00	27.5			
res											
MEDITERRÁNEO			Génova								
Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Porcentaje					
		Total	Por ton.	1 000 kg/40 p³	1 000 kg						
0.4	7	257	37.43	No figura							
	130	16 223	124.95	M 42.70	80.00	64.0					
364.8											
8.2											
5.0	142	135 782	956.47	P 46.20	41.88	4.4					
43.9											
3.6	92	20 435	222.13	P 44.10	40.00	18.0					
93.5	42	2 867	68.26	P 42.70	38.73	56.7					

(Continúa)

VENEZUELA: TONELAJE EXPORTADO, POR PAÍS DE DESTINO, SU VALOR F.O.B., LA
DE LA MERCADERÍA QUE REPRESENTA EL
Exportación

Mercadería	Nomen- clatura NABALALC	REINO UNIDO/CONTINENTE			Amberes	
		To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por	
			Total	Por ton.	1000 kg/40 p ³	1000 kg
Manufacturas simples (Continuación)						
72 - Cemento Portland	25.23.0.03					
77 - Conservas de fruta	20.06.9.99					
78 - Conservas de pescado	16.04.0.01	58	21 417	371.82	P 39.90	36.21
86 - Jugo de frutas	20.07.1.	1	566	385.97	P 42.00	38.10
103 - Tejidos de algodón, etc.	55.	...	455	6 504.71	P/M 71.40*	290.00
Manufacturas complejas						
118 - Caucho elaborado	40.	3	3 809	1 315.83	P 124.60	112.44
122 - Libros y revistas	49.01.	1	1 333	964.09	P/M 71.40*	130.00

FUENTE: Dirección General de Estadística y Censos Nacionales, *Boletín de Comercio Exterior*, enero a diciembre de 1965.

NOTA: Tarifas de flete desde La Guaira.

TARIFAS DE FLETE APLICADAS A LAS

ARGENTINA (Buenos Aires) - Tarifa N° 36

"La Guaira (Venezuela)/River Plate Brazil Direct Service Tariff List"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargo de Conferencia:

10 por ciento recargo provisional para puertos argentinos, que se incluyó en el flete.

Recargo oficial:

4 por ciento Fondo Marina Mercante Argentina sobre la importación.

BRASIL (Santos) - Tarifa N° 36

"La Guaira (Venezuela)/River Plate Brazil Direct Service Tariff List"

Base 1 000 kg o metro cúbico.

Recargos de Conferencia:

10 por ciento recargo provisional para puertos brasileños que se incluyó en el flete. 6.00 dólares por gastos consulares por cada conocimiento de embarque, que no se tuvo en cuenta.

Recargo oficial:

10 por ciento *Taxa de Renovação de Marinha Mercante* de Brasil sobre la importación.

COLOMBIA (Buenaventura) - Tarifa N° 34

"Caribbean Freight Committee - Freight Tariff N° 2C"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargos de Conferencia:

0.30 de dólar por 1 000 kg de derechos de muelle en puertos venezolanos.

1.00 dólar por 1 000 kg o 40 p^a, gastos portuarios, Buenaventura.

0.50 de dólar por 1 000 kg o 40 p^a, gastos consulares.

1.80 dólares por tonelada de flete, que se incluyó en éste.

La tarifa para carga no especificada tiene un recargo del 1 por ciento sobre el valor f.o.b. de la mercadería, si éste excede de 280.00 dólares por tonelada de flete.

COLOMBIA (Barranquilla) - Tarifa N° 33

"Caribbean Freight Committee - Freight Tariff N° 1C"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

0.30 de dólar por 1 000 kg, de derechos de muelle en puertos venezolanos, que se incluyó en el flete.

La tarifa para carga no especificada tiene un recargo del 1 por ciento sobre el valor f.o.b. de la mercadería, si éste excede de 280.00 dólares por tonelada de flete.

CHILE (Valparaíso) - Tarifa N° 34

"Caribbean Freight Committee - Freight Tariff N° 2C"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargos de Conferencia:

0.30 de dólar por 1 000 kg, de derechos de muelle en puertos venezolanos.

2.15 dólares por 1 000 kg o 40 p^a, gastos portuarios, en Chile,

2.45 dólares por tonelada de flete, que se incluyó en éste.

I-10 (Continuación)

CORRESPONDIENTE TARIFA DE FLETES, Y EL PORCENTAJE DEL VALOR F.O.B. FLETE MARÍTIMO CON SUS RECARGOS*

1965

	MEDITERRÁNEO			Génova		
Por- cen- taje	To- nela- das	Valor f.o.b. en dólares		Flete en dólares por		Porcentaje
		Total	Por ton.	1 000 kg/40 p ^s	1 000 kg	
	27 954	167 724	6.00	P 42.00	38.10	(charter) 10.5
	...	36	147.56	P/M 71.40*	90.00	61.0
9.7	3	1 117	413.91	P 39.90	36.21	8.7
9.9	32	11 489	361.86	P 42.00	38.10	10.5
4.5						
8.5	7	6 400	955.78	P 124.60	112.44	11.8
13.5						

EXPORTACIONES DE VENEZUELA

Recargo oficial:

3 por ciento Impuesto Marina Mercante de Chile sobre la importación.

La tarifa para carga no especificada tiene un recargo del 1 por ciento sobre el valor f.o.b. de la mercadería, si éste excede de 280.00 dólares por tonelada de flete.

ECUADOR (Guayaquil) - Tarifa N° 34

"Caribbean Freight Committee - Freight Tariff N° 2C"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargos de Conferencia:

0.30 de dólar por 1 000 kg, de derechos de muelle en puertos venezolanos.

0.84 de dólar por 1 000 kg o 40 p³ Faros y Hospitales - Ecuador.

1.14 dólares por tonelada de flete, que se incluyó en éste.

La tarifa para carga no especificada tiene un recargo del 1 por ciento sobre el valor f.o.b. de la mercadería, si éste excede de 280.00 dólares por tonelada de flete.

MÉXICO (Acapulco y Veracruz)

Por no haberse podido conseguir las correspondientes tarifas de flete, solamente se han indicado los datos sobre comercio exterior.

PERÚ (Callao) - Tarifa N° 34

"Caribbean Freight Committee - Freight Tariff N° 2C"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

0.30 de dólar por 1 000 kg, de derechos de muelle en puertos venezolanos, que se ha incluido en el flete.

La tarifa para carga no especificada tiene un recargo del 1 por ciento sobre el valor f.o.b. de la mercadería, si éste excede de 280.00 dólares por tonelada de flete.

COSTA RICA (Puerto Limón) - Tarifa N° 33

"Caribbean Freight Committee - Freight Tariff N° 1C"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

0.30 de dólar por 1 000 kg, de derechos de muelle en puertos venezolanos, que se ha incluido en el flete.

Para los cinco productos incluidos se aplicó la tarifa para carga no especificada de P/M 28.50, más 1 por ciento *ad valorem* cuando el valor de la mercadería excedía de 280.00 dólares por tonelada de flete.

COSTA RICA (Puntarenas) - Tarifa N° 34

"Caribbean Freight Committee - Freight Tariff N° 2C"
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

0.30 de dólar por 1 000 kg, de derechos de muelle en puertos venezolanos, que se ha incluido en el flete.

Para los cinco productos incluidos se aplicó la tarifa para carga no especificada de P/M 38.00 más 1 por ciento *ad valorem* cuando el valor de la mercadería excedía de 280.00 dólares por tonelada de flete. El

motivo fue que la tarifa indica solamente fletes para los siguientes productos: automóviles, cilindros vacíos, efectos domésticos y personales, y tanques vacíos.

EL SALVADOR (*Acajutla*) – Tarifa N° 34

Véase Costa Rica (Puntarenas).

Tiene además un recargo de Conferencia de 0.50 de dólar por cada embarque por *Manifest Fee*, Acajutla.

GUATEMALA (*Puerto Barrios*) – Tarifa N° 33

“Caribbean Freight Committee – Freight Tariff N° 1C”
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargos de Conferencia:

0.30 de dólar por 1 000 kg, de derechos de muelle en puertos venezolanos, que se ha incluido en el flete.

1.00 dólar por cada conocimiento de embarque, que no se tuvo en cuenta.

Para los tres productos se aplicó la tarifa para carga no especificada de P/M 31.50 más 1 por ciento *ad valorem* cuando el valor de la mercadería excedía de 280.00 dólares por tonelada de flete.

GUATEMALA (*Champerico*) – Tarifa N° 34

Véase Costa Rica (Puntarenas).

HONDURAS (*Puerto Cortés*) – Tarifa N° 33

Véase Guatemala (Puerto Barrios).

HONDURAS (*Amapala*) – Tarifa N° 34

Véase Costa Rica (Puntarenas).

Tiene además los siguientes recargos de Conferencia:

1.00 dólar por cada embarque, *Manifest Fee*, Amapala.

0.05 de dólar por 50 kg, Amapala, que se incluyó en el flete.

NICARAGUA (*Corinto*) – Tarifa N° 34

Véase Costa Rica (Puntarenas).

Tiene además un recargo de Conferencia de:

0.50 de dólar por 1 000 kg o 40 p³ para Corinto, que se incluyó en el flete.

PANAMÁ (*Cristóbal y Ciudad de Panamá*) Tarifa N° 33

“Caribbean Freight Committee – Freight Tariff N° 1C”
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargos de Conferencia:

0.30 de dólar por 1 000 kg, de derechos de muelle en puertos venezolanos.

3.35 dólares por 2 000 lb o 40 p³, gastos portuarios en Panamá, recargos que se han incluido en el flete.

Para los tres productos incluidos se aplicó la tarifa para carga no especificada, de P/M 28.50 para Cristóbal y P/M 36.00 para Ciudad de Panamá, más 1 por ciento *ad valorem* cuando el valor de la mercadería excedía de 280.00 dólares por tonelada de flete.

REPÚBLICA DOMINICANA (*Santo Domingo*) –
Tarifa N° 33

“Caribbean Freight Committee – Freight Tariff N° 1C”
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargos de Conferencia:

0.30 de dólar por 1 000 kg, de derechos de muelle en puertos venezolanos.

1.75 dólares por 1 000 kg, gastos portuarios en Santo Domingo.

7.60 dólares por 1 000 kg *Stevedoring expenses* en Santo Domingo.

9.65 dólares por 1 000 kg, que se ha incluido en el flete.

Excepto a las conservas, que tienen un flete de P 26.50, se aplicó la tarifa para carga no especificada de P/M 27.50, más 1 por ciento *ad valorem* cuando el valor de la mercadería excedía de 280.00 dólares por tonelada de flete.

TRINIDAD Y TABAGO (*Puerto España*) – Tarifa N° 33

“Caribbean Freight Committee – Freight Tariff N° 1C”
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargos de Conferencia:

0.30 de dólar por 1 000 kg, de derechos de muelle en puertos venezolanos.

7.20 dólares por 1 000 kg o 40 pies cúbicos recargo en Puerto España sobre carga general o 4.90 dólares por 1 000 kg o 40 pies cúbicos sobre carga embolsada. Estos recargos se incluyeron en el flete.

La tarifa para carga no especificada tiene un recargo del 1 por ciento sobre el valor f.o.b. de la mercadería cuando éste excede de 280.00 dólares por tonelada de flete.

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*San Francisco*) –
Tarifa N° 90

“Latin America/Pacific Coast Steamship Conference – Tariff N° 60”
Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

Distintos recargos por manipulación de mercancías que se han incluido en el flete.

La observación “No figura” significa que la tarifa menciona el referido producto, pero sin indicar flete para la ruta determinada.

ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (*Nueva York*) – Tarifa N° 75

“United States Atlantic and Gulf/Venezuela and Nether-

lands Antilles Conference Freight Tariff N. B. VEN 6 Tariff FMC N° 1”
Base 2 000 lb o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

0.30 de dólar por 1 000 kg, de derechos de muelle en puertos venezolanos, que se ha incluido en el flete.

JAPÓN (*Yokohama*)

Por no haberse podido conseguir la correspondiente tarifa de flete, solamente se han indicado los datos relativos al comercio.

REINO UNIDO/CONTINENTE (*Amberes*) – Tarifa N° 48

“The Association of West India Trans-Atlantic Steamship Lines Venezuelan Eastbound Tariff N° 16”
Base 1 000 kg o 40 pies cúbicos.

Recargo de Conferencia:

0.30 de dólar por 1 000 kg, de derechos de muelle en puertos venezolanos, que se ha incluido en el flete.

Rebaja diferida:

10 por ciento, que se dedujo del flete.

La tarifa para mercadería no especificada es de P/M 71.40 si el valor f.o.b. es inferior a 280.00 dólares por tonelada de flete, y de 71.40 dólares más 2 por ciento *ad valorem* si el valor es de 280.00 dólares o más por tonelada de flete.

MEDITERRÁNEO (*Génova*) – Tarifa N° 48

Véase Reino Unido/Continente (*Amberes*)

El valor medio de 6.00 dólares por tonelada de cemento Portland, f.o.b. Venezuela, parece muy bajo. Posiblemente exista un error en el Boletín de Comercio Exterior.

CLASIFICACIÓN DE LOS FLETES CORRESPONDIENTES A LOS PRODUCTOS CONSIDERADOS EN EL
EL FLETE PARA CARGA NO ESPECIFICADA

Produc- to número	Mercadería	Total	Intra- zonal	Extra- zonal	P	Porcen- taje	Intra- zonal	Extra- zonal	M
1	Ajos	18	9	6	15	83.3	0	2	2
2	Algodón en rama	48	22	24	46	95.8			
3	Alpiste	15	8	7	15	100.0			
4	Amianto (asbesto) en bruto	3							
5	Animales vacunos vivos	13							
6	Arroz con cáscara	8	1	7	8	100.0			
7	Azufre en toda forma	3	1	0	1	33.3			
8	Baritina (sulfato de bario natural)	6	2	2	4	66.7			
9	Bauxita	1	1	0	1	100.0			
10	Caolín	7	6	0	6	85.7			
11	Cebada forrajera en bolsas	5	2	1	3	60.0			
12	Fibra de lino o ramio, en fardos	8	1	2	3	37.5	0	2	2
13	Fibra de sisal, yute, etc., en fardos	33	7	14	21	63.6	2	0	2
14	Fruta fresca: ananás	7	1	0	1	14.3	2	1	3
15	Fruta fresca: bananas	16	3	3	6	37.5	0	1	1
16	Fruta fresca: cítrica	17	6	5	11	64.7	0	2	2
17	Fruta fresca: manzanas	15	7	5	12	80.0	0	1	1
18	Granito en bruto	13	2	7	9	69.2			
19	Lana sucia	25	6	18	24	96.0	0	1	1
20	Maíz	28	11	9	20	71.4			
21	Mineral de manganeso	12	0	9	9	75.0			
22	Pescado fresco o refrigerado	25	5	17	22	88.0			
23	Sal común	11	3	0	3	27.3			
24	Semilla de algodón	2	1	1	2	100.0			
25	Semilla de soya	2	0	2	2	100.0			
26	Trigo	15	3	1	4	26.7			
26 materias primas		356	108	140	248	69.7	4	10	14
27	Aceite de pescado	8	4	3	7	87.5			
28	Alquitrán/Asfalto	15	1	1	2	13.3			
29	Arroz descascarado	12	6	4	10	83.3			
31	Azúcar semirrefinada	14	3	5	8	57.2			
32	Brea (colofonia)	15	12	3	15	100.0			
33	Cacao en almendras	35	13	21	34	97.1			
34	Café en grano	51	13	38	51	100.0			
35	Carne fresca vacuna	18	5	12	17	94.4			
36	Cebada malteada (malta)	5	3	2	5	100.0			
38	Cueros vacunos salados	13	4	9	13	100.0			
39	Durmientes	4	1	0	1	25.0	1	1	
40	Extracto de quebracho	30	19	10	29	96.7			
41	Ferromanganeso, -cromo, -níquel, etc.	14	9	4	13	92.9			
42	Fruta desecada	31	13	7	20	64.5			
43	Grasa y sebo vacuno	22	9	2	11	50.0			
44	Harina de cereales	14	5	2	7	50.0			
46	Legumbres secas	32	21	11	32	100.0			
47	Madera aserrada	33	0	6	6	18.1	10	13	23
48	Madera en rollizos	42	5	23	28	66.7	7	5	12
49	Metales en barra	27	11	9	20	74.1			
50	Salitre sódico en sacos	12	7	3	10	83.3			
51	Té	16	4	8	12	75.0	1	0	1
52	Tripas saladas o secas	24	5	16	21	87.5			
53	Yerba mate canchada	19	11	8	19	100.0			
54	Zinc afinado	20	14	6	20	100.0			
25 semimanufacturas		526	198	213	411	78.1	19	19	38

ESTUDIO, SEGÚN SE COTICEN POR PESO (P), MEDIDA (M), PESO O MEDIDA (P/M), O SE APLIQUE
(N.O.S.) O LA TARIFA CONVENCIONAL (CONV.)

Porcen- taje	Intra- zonal	Extra- zonal	P/M	Porcen- taje	Intra- zonal	Extra- zonal	N.O.S.	Porcen- taje	Intra- zonal	Extra- zonal	CONV.	Porcen- taje
4.2					2	1	3	16.7				
	1	0	1	33.3	1	1	2	66.7	12 0	1 2	13 2	100.0 66.7
	1	0	1	16.7					0	1	1	16.6
					0	1	1	14.3				
25.5					2	1	3	37.5	0	2	2	40.0
6.1	4	0	4	12.1	5	1	6	18.2				
42.9	0	1	1	14.3					2	0	2	28.5
6.2	1	1	2	12.5	2	0	2	12.5	2	3	5	31.3
11.8					1	2	3	17.6	1	0	1	5.9
6.7					1	0	1	6.7	1	0	1	6.6
	0	4	4	30.8								
4.0												
	0	1	1	3.6	2	0	2	7.1	1	4	5	17.9
					1	0	1	8.3	1	1	2	16.7
	2	0	2	8.0					1	0	1	4.0
	1	0	1	9.0	3	0	3	27.3	1	3	4	36.4
					1	1	2	13.3	4	5	9	60.0
3.9	10	7	17	4.8	21	8	29	8.1	26	22	48	13.5
					1	0	1	12.5				
					10	3	13	86.7				
	1	0	1	7.1	1	0	1	8.3	1	0	1	8.4
					1	0	1	7.1	0	4	4	28.6
					1	0	1	2.9				
	0	1	1	5.6								
50.0					1	0	1	25.0				
					1	0	1	3.3				
					1	0	1	7.1				
	3	5	8	25.8	1	2	3	9.7				
					11	0	11	50.0				
					3	4	7	50.0				
69.9					3	0	3	9.0	0	1	1	3.0
28.6					2	0	2	4.7				
	1	0	1	3.7	6	0	6	22.2				
									0	2	2	16.7
6.2	1	0	1	6.3	0	2	2	12.5				
					2	1	3	12.5				
7.2	6	6	12	2.3	45	12	57	10.9	1	7	8	1.5

(Continúa)

CLASIFICACIÓN DE LOS FLETES CORRESPONDIENTES A LOS PRODUCTOS CONSIDERADOS EN EL FLETE PARA CARGA NO ESPECIFICADA

Producto número	Mercadería	Total	Intra- zonal	Extra- zonal	P	Porcen- taje	Intra- zonal	Extra- zonal	M
55	Aceites comestibles	14	6	4	10	71.4			
56	Aceites y grasas lubricantes	22	8	3	11	50.0			
57	Aceitunas conservadas	8	5	2	7	87.5			
58	Acero inoxidable en barras	2	1	0	1	50.0			
59	Acetato de celulosa	12	1	0	1	8.3			
60	Ácido sulfúrico	4	2	0	2	50.0			
61	Alambre de cobre	24	17	6	23	95.8			
62	Alambre de hierro o acero	18	9	3	12	66.7			
63	Alcohol (aguardiente)	31	0	1	1	3.2	1	0	1
64	Alcohol industrial	7	1	0	1	14.3			
65	Alimentos preparados de cereales	9	0	1	1	11.1			
66	Azúcar refinada	20	5	9	14	70.0			
68	Café soluble	20	0	4	4	20.0	1	4	5
69	Caseína	13	5	8	13	100.0			
70	Caucho sintético	10	7	1	8	80.0			
71	Celulosa	13	8	3	11	84.6			
72	Cemento Portland	29	8	2	10	34.5	0	2	2
73	Cigarros y cigarrillos	18	2	0	2	11.1	0	3	3
74	Clavos y tornillos	29	7	0	7	24.1			
75	Cobre electrolítico	14	5	7	12	85.7			
76	Conservas de carne	44	21	16	37	84.1			
77	Conservas de frutas o legumbres	57	22	17	39	68.4			
78	Conservas de pescado y mariscos	48	20	15	35	72.9			
79	Chapas de hierro o acero	24	9	1	10	41.7			
80	Chapas de madera prensada	9	2	3	5	55.6	0	1	2
81	Extractos y jugos de carne	30	10	14	24	80.0			
82	Fertilizantes/urea	16	10	0	10	62.5			
83	Harina de carne	10	1	9	10	100.0			
84	Harina de pescado	15	6	8	14	93.3			
85	Hilados de algodón, lana y lino	46	3	7	10	21.8	0	4	4
86	Jugo de frutas	28	4	14	18	64.3			
87	Ladrillos refractarios	15	8	0	8	53.3			
88	Lana peinada en tops	17	4	6	10	58.8	0	2	2
89	Leche condensada	3	1	0	1	33.3			
90	Leche en polvo	7	1	1	2	28.6			
91	Madera terciada y laminada	31	4	3	7	22.6	6	4	10
92	Manteca de cacao	16	4	6	10	62.5			
93	Margarina	5							
95	Papel para diarios	10	8	2	10	100.0			
96	Pescado seco	7	1	0	1	14.3			
97	Polietileno, resinas sólidas o líquidas	42	15	5	20	47.6	2	0	2
98	Quesos	17	10	6	16	94.1			
99	Rieles	1	1	0	1	100.0			
100	Sacos de yute, etc., para envasar	8	0	2	2	25.0	4	0	4
102	Sopas, potajes o caldos preparados	8	1	0	1	12.5			
103	Tejidos de algodón, lana y lino	56	4	6	10	17.9	1	7	8
104	Tubos de cobre	25	1	3	4	16.0	6	0	6
105	Tubos de hierro o acero	37	22	5	27	73.0			
106	Vidrios planos	26	9	4	13	50.0	2	0	2
107	Vino embotellado	38	9	2	11	28.9	3	2	5
50 manufacturas simples		1 013	308	209	517	51.0	26	29	55

II (Continuación)

ESTUDIO, SEGÚN SE COTICEN POR PESO (P), MEDIDA (M), PESO O MEDIDA (P/M), O SE APLIQUE (N.O.S.) O LA TARIFA CONVENCIONAL (CONV.)

Porcen- taje	Intra- zonal	Extra- zonal	P/M	Porcen- taje	Intra- zonal	Extra- zonal	N.O.S.	Porcen- taje	Intra- zonal	Extra- zonal	CONV.	Porcen- taje
	3	0	3	21.4	1	0	1	7.2				
	8	0	8	36.4	2	1	3	13.6				
					0	1	1	12.5				
	1	0	1	50.0								
	0	1	1	8.3	7	3	10	83.4				
					2	0	2	50.0				
					0	1	1	4.2				
8.2	0	2	2	11.1	3	1	4	22.2				
	10	5	15	48.4	10	4	14	45.2				
	0	3	3	42.8	2	1	3	42.9				
					8	0	8	88.9				
25.0					0	1	1	5.0	0	5	5	25.0
	2	3	5	25.0	6	0	6	30.0				
					1	1	2	20.0				
6.9					0	2	2	15.4				
16.7					10	7	17	58.6				
	1	4	5	27.8	7	1	8	44.4				
	1	0	1	3.5	17	4	21	72.4				
	2	0	2	14.3								
	0	1	1	2.3	4	2	6	13.6				
	4	6	10	17.5	6	2	8	14.1				
	2	1	3	6.3	8	2	10	20.8				
11.1					7	5	12	50.0	0	2	2	8.3
	2	1	3	33.3								
				5								
					5	1	6	20.0				
					3	3	6	37.5				
									0	1	1	6.7
8.7	5	2	7	15.2	25	0	25	54.3				
	0	2	2	7.1	8	0	8	28.6				
	3	0	3	20.0	4	0	4	26.7				
11.8					1	4	5	29.4				
					2	0	2	66.7				
	3	0	3	42.8	2	0	2	28.6				
32.2	1	3	4	12.9	9	1	10	32.3				
					5	1	6	37.5				
					4	1	5	100.0				
4.8	0	4	4	57.1	1	1	2	28.6				
	7	0	7	16.7	11	2	13	30.9				
					1	0	1	5.9				
50.0					0	2	2	25.0				
	0	1	1	12.5	5	1	6	75.0				
14.3	11	3	14	25.0	20	4	24	42.8				
24.0	12	0	12	48.0	3	0	3	12.0				
	4	1	5	13.5	5	0	5	13.5				
7.7	4	1	5	19.2	6	0	6	23.1				
13.2	9	5	14	36.8	5	3	8	21.1				
5.4	95	49	144	14.2	226	63	289	28.5	0	8	8	0.9

(Continúa)

CLASIFICACIÓN DE LOS FLETES CORRESPONDIENTES A LOS PRODUCTOS CONSIDERADOS EN EL
EL FLETE PARA CARGA NO ESPECIFICADA

Produc- to número	Mercadería	Total	Intra- zonal	Extra- zonal	P	Porcen- taje	Intra- zonal	Extra- zonal	M
108	Alfombras	18					1	0	1
109	Ampolletas (lámparas)	12					2	0	2
110	Aparatos eléctricos, telefonía	15							
111	Artículos de cuero	38					0	2	2
112	Artefactos sanitarios	27	1	1	2	7.4	4	0	4
113	Automóviles para pasajeros	22					7	3	10
114	Partes, piezas sueltas	48					3	1	4
115	Cafeína	2					1	0	1
116	Calzado de cuero	25							
118	Caucho elaborado	24	5	4	9	37.5	5	0	5
119	Confecciones en general	34					1	2	3
120	Elevadores (ascensores)	12							
121	Fibras textiles sintéticas	30	12	2	14	46.7			
122	Libros y revistas	89	15	0	15	16.9	3	0	3
123	Maquinaria agrícola	39	2	0	2	5.1	5	0	5
124	Máquinas de calcular, sumar	21							
125	Máquinas de coser y escribir	22					1	1	2
126	Máquinas para lavar y heladeras	35					6	1	7
127	Mentol cristalizado	11	2	2	4	36.4			
128	Muebles de madera y/o acero	39					1	1	2
129	Pilas eléctricas secas	9	1	0	1	11.1			
130	Recipientes para gases	12	4	6	10	83.4			
131	Ruedas y llantas para ferrocarriles	4	3	0	3	75.0			
133	Transformadores eléctricos	17					1	0	1
24 manufacturas complejas		605	45	15	60	9.9	41	11	52

II (Continuación)

ESTUDIO, SEGÚN SE COTICEN POR PESO (P), MEDIDA (M), PESO O MEDIDA (P/M), O SE APLIQUE (N.O.S.) O LA TARIFA CONVENCIONAL (CONV.)

Porcen- taje	Intra- zonal	Extra- zonal	P/M	Porcen- taje	Intra- zonal	Extra- zonal	N.O.S.	Porcen- taje	Intra- zonal	Extra- zonal	CONV.	Porcen- taje
5.6	1	3	4	22.2	10	3	13	72.2				
16.7	7	0	7	58.3	2	1	3	25.0				
	2	0	2	13.3	9	4	13	86.7				
5.3	2	9	11	28.9	15	10	25	65.8				
14.8	12	2	14	51.9	7	0	7	25.9				
45.5	8	4	12	54.5								
8.3	25	9	34	70.8	7	3	10	20.9				
50.0	1	0	1	50.0								
	0	8	8	32.0	11	6	17	68.0				
20.9	1	1	2	8.3	5	3	8	33.3				
8.8	0	3	3	8.8	23	5	28	82.4				
	10	0	10	83.3	2	0	2	16.7				
	2	4	6	20.0	9	1	10	33.3				
3.4	10	0	10	11.2	42	19	61	68.5				
12.8	15	0	15	38.5	12	5	17	43.6				
	10	1	11	52.4	6	4	10	47.6				
9.1	15	2	17	77.3	1	2	3	13.6				
20.0	14	2	16	45.7	9	3	12	34.3				
	5	2	7	63.6								
5.2	15	6	21	53.8	5	11	16	41.0				
	2	0	2	22.2	3	3	6	66.7				
	0	2	2	16.6								
					1	0	1	25.9				
5.9	1	0	1	5.9	9	6	15	88.2				
8.6	158	58	216	35.7	188	89	277	45.8				

Anexo III

LAS CORRIENTES DE TRÁFICO MARÍTIMO EN EL COMERCIO EXTERIOR LATINOAMERICANO EN 1965

Se ha definido como corriente de tráfico el número de toneladas de carga que llevan a bordo los buques que navegan entre dos regiones geográficas o entre dos países, independientemente de su origen o destino.

La base para calcular esas corrientes son las estadísticas del tonelaje que exportan e importan los países latinoamericanos (véanse los cuadros 2 y 3 del texto). El primer paso para determinarlas consistió en separar de las estadísticas generales sobre comercio exterior, las cantidades correspondientes a la carga general, que constituyen las corrientes que se quiere estimar. Esta separación es compleja, y se hizo basándose en las informaciones disponibles sobre los movimientos de productos (secos y líquidos) a granel y en cargamentos completos, a fin de restarlos de los totales anteriores. Como los datos existentes son incompletos, las cifras absolutas sobre carga general que aparecen en los cuadros mencionados son sólo estimaciones preliminares.

El paso siguiente fue asignar el tonelaje movilizado entre pares de países a una ruta determinada, con el fin de estimar la corriente de tráfico total por secciones geográficas. Para ello se utilizaron dos criterios. El primero, supone que la carga se moviliza por la ruta más corta entre dos países (dándosele cierta ponderación a la existencia del Canal de Panamá). El segundo, que el criterio anterior debería modificarse si la estructura de los servicios de transporte marítimo era diferente y no permitía el viaje por la ruta más corta. Es posible que los criterios anteriores acerquen los cálculos a la situación real, pero no es posible descartar la posibilidad que algunos tipos de transporte se realicen en circunstancias diferentes de las que aquí se suponen.

Para los cálculos se efectuaron algunas simplificaciones que hiciesen más comprensible esa estructura. Estas consistieron en agrupar los países centroamericanos en una sola unidad, en lo referente a las corrientes de tráfico en la costa del Pacífico de esos países, para luego agruparlos conjuntamente con los países del Caribe en lo referente a esas corrientes en la costa del Atlántico. De la misma manera, se usaron nuevamente las dos grandes agrupaciones de países europeos, Reino Unido/Continente y Mediterráneo, que se indican al comienzo del anexo 1.

Fruto de este trabajo son las siguientes estimaciones en la corriente de tráfico de carga general, que aparece en el gráfico I del texto:

<i>Secciones geográficas</i>	<i>Carga general (toneladas)</i>
Argentina-Uruguay	2 794 520
Uruguay-Argentina	3 530 603
Uruguay-Brasil	3 040 554
Brasil-Uruguay	3 809 678
Brasil-Venezuela	1 459 813
Venezuela-Brasil	2 713 447
Venezuela-Colombia (costa del Atlántico)	722 852
Colombia (costa del Atlántico)-Venezuela	1 254 714
Colombia (costa del Atlántico)-Panamá	815 568
Panamá-Colombia (costa del Atlántico)	768 680
Panamá-Colombia (costa del Pacífico)	2 978 604
Colombia (costa del Pacífico)-Panamá	4 859 594
Colombia (costa del Pacífico)-Ecuador	2 875 831
Ecuador-Colombia (costa del Pacífico)	4 201 559
Ecuador-Perú	2 626 641
Perú-Ecuador	3 033 174
Perú-Chile	1 472 451
Chile-Perú	1 101 254
Chile-Argentina	221 008
Argentina-Chile	268 921
Brasil-Mediterráneo	607 640
Mediterráneo-Brasil	276 856
Brasil-Reino Unido/Continente	3 600 652
Reino Unido/Continente-Brasil	1 717 293
Brasil-Estados Unidos (costa del Atlántico)	2 957 599
Estados Unidos (costa del Atlántico)-Brasil	2 681 613
Venezuela-Mediterráneo	67 715
Mediterráneo-Venezuela	104 204
Venezuela-Reino Unido/Continente	1 291 077
Reino Unido/Continente-Venezuela	766 255
Venezuela-Centroamérica (costa del Atlántico) y Caribe	267 885
Centroamérica (costa del Atlántico) y Caribe-Venezuela	488 310
Centroamérica (costa del Atlántico) y Caribe-Estados Unidos (costa del Atlántico)	1 141 545
Estados Unidos (costa del Atlántico)-Centroamérica (costa del Atlántico) y Caribe	574 175
Centroamérica (costa del Atlántico) y Caribe-México (costa del Atlántico)	417 955
México (costa del Atlántico)-Centroamérica (costa del Atlántico) y Caribe	313 283
México (costa del Atlántico)-Estados Unidos (costa del Atlántico)	1 577 757
Estados Unidos (costa del Atlántico)-México (costa del Atlántico)	1 091 933
Centroamérica (costa del Atlántico) y Caribe-Mediterráneo	104 707
Mediterráneo-Centroamérica (costa del Atlántico) y Caribe	51 389

<i>Secciones geográficas</i>	<i>Carga general (toneladas)</i>	<i>Secciones geográficas</i>	<i>Carga general (toneladas)</i>
Centroamérica (costa del Atlántico) y Caribe-Reino Unido/Continente	541 192	Estados Unidos (costa del Atlántico)-Panamá	1 287 221
Reino Unido/Continente-Centroamérica (costa del Atlántico) y Caribe	447 322	Panamá-Centroamérica (costa del Pacífico)	1 486 086
Panamá-Centroamérica (costa del Atlántico) y Caribe	24 991	Centroamérica (costa del Pacífico)-Panamá	1 686 495
Centroamérica (costa del Atlántico) y Caribe-Panamá	442 712	Centroamérica (costa del Pacífico)-México (costa del Pacífico)	2 107 656
Panamá-Mediterráneo	340 654	México (costa del Pacífico)-Centroamérica (costa del Pacífico)	1 962 021
Mediterráneo-Panamá	76 066	México (costa del Pacífico)-Estados Unidos (costa del Pacífico)	4 434 083
Panamá-Reino Unido/Continente	2 232 512	Estados Unidos (costa del Pacífico)-México (costa del Pacífico)	2 183 604
Reino Unido/Continente-Panamá	1 407 875	Estados Unidos (costa del Pacífico)-Japón	1 131 211
Panamá-Estados Unidos (costa del Atlántico)	2 315 388	Japón-Estados Unidos (costa del Pacífico)	874 567

Anexo IV

LÍNEAS REGULARES DE NAVEGACIÓN QUE SIRVEN EL COMERCIO EXTERIOR LATINOAMERICANO

Para analizar el nivel y la estructura de los fletes marítimos es necesario conocer con cierto detalle la naturaleza de los servicios regulares que sirven a la región.

El primer paso en este respecto es definir los servicios regulares. Como se indicó en el capítulo II, la definición puede ser muy amplia, e incluir servicios cuya frecuencia sea muy baja, por ejemplo, dos o tres buques al año. Para los fines de este estudio se han definido como servicios regulares los que tienen una frecuencia conocida de, a lo menos, un buque al mes.

A continuación se da la lista de las 118 líneas regulares que sirven a la región y que, según las informaciones disponibles, tienen las características establecidas en el párrafo anterior. Se incluyen además otras 11 líneas que aparecen en los registros de las Conferencias de flete, pero como no se pudo obtener mayores detalles sobre ellas no fue posible clasificarlas según la zona o los países que sirven.

Este material se preparó a fin de conocer el número de líneas regulares que operan entre cualquier combinación de los países incluidos en el estudio, información que se usó en el modelo aplicado para analizar el nivel de los fletes. Además, las líneas se clasificaron según las zonas o grupos de países, dentro de América Latina, en que prestan servicios. Para estos fines se usaron las diez grandes "rutas" o zonas siguientes:

1. América Latina solamente
2. Entre la costa del Atlántico de América del Sur y los Estados Unidos
3. Entre la costa del Atlántico de América del Sur y Europa
4. Entre la costa del Atlántico de América del Sur y el Japón
5. Entre la costa del Pacífico de América del Sur y los Estados Unidos
6. Entre la costa del Pacífico de América del Sur y Europa
7. Entre la costa del Pacífico de América del Sur y el Japón
8. Entre el Caribe^a y los Estados Unidos
9. Entre el Caribe y Europa
10. Entre el Caribe y el Japón.

La lista de líneas regulares, clasificada con arreglo a estos grupos, es entonces la siguiente:

^a Incluye Venezuela, la costa del Atlántico de Colombia, Centroamérica y México.

<i>Línea marítima regular *</i>	<i>Zona geográfica que sirve</i>
1. Alcoa Steamship Company, Inc. (Estados Unidos)	8
2. Alexander Shipping Co. Ltd. (Inglaterra)	3
3. American Republics Line (Estados Unidos)	2, 5, 8
4. Amerind Shipping Corp. (Estados Unidos)	2, 8
5. A. N. P. (Administración Nacional de Puertos) (Uruguay) (Estatul)	3
Argentine Lines (véase E.L.M.A.)	
Armement Deppe S.A. (véase Deppe Line)	
6. Atlantic Lines, Ltd. (Bahamas)	8
7. Belfranline Societé Anonyme (Bélgica)	9
Benesa Line (véase N.V. Havenlijn, Rotterdam, y Compagnie Maritime Belge S.A., Amberes)	
8. Birka Line Ltd. AB (Suecia)	3
9. Blue Ribbon Line, Ltd. (Inglaterra)	8
10. Blue Star Line Ltd. (Inglaterra)	2, 3
11. Booth Line (Inglaterra)	2, 5, 8
12. W. Bruns Line (Alemania)	6, 9
13. "Capo Gallo" Compagnia di Navigazione S. P. A. (Italia)	3
14. C. A. V. N. — C. A. Venezolana de Navegación (Venezuela) (Estatul). Servicio conjunto con Nos. 23, 42, 56, 69, 80 y 85	8, 9
Chilean Line (véase Compañía Sud-Americana de Vapores)	
15. Coldemar — Compañía Colombiana de Navegación Marítima Ltda. (Colombia)	5, 8
16. Columbus Line, Inc. (Estados Unidos)	2, 8
17. Compagnie des Messageries Maritimes (Francia)	3
18. Compagnie Générale Transatlantique (French Line) (Francia). Servicio conjunto con Nos. 24 y 56	6, 9
19. Compagnie Maritime Belge S. A.,	

* Fuente: Itinerarios de las empresas de navegación. *ABC Shipping Guide* N° 128, septiembre de 1966, Londres. Puerto de Nueva York, preparado por The Port of New York Authority. PP-128S/4-66 662898.

Port of Seattle Reporter, 1° de agosto, 1966. Circular del Centro de Navegación Transatlántica de Montevideo.

<i>Línea marítima regular</i>	<i>Zona geográfica que sirve</i>	<i>Línea marítima regular</i>	<i>Zona geográfica que sirve</i>
(Bélgica). Servicio conjunto con N° 54	3	51. Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Alemania) (H.S.D.G.)	3
20. Companhia Colonial de Navegação (Portugal)	8, 9	52. Hanseatic Line (Alemania)	8, 9
Compañía Anónima Venezolana de Navegación (véase C.A.V.N.)		53. Harrison Line (Inglaterra)	8, 9
21. Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (Chile)	1	54. N. V. Havenlijn (Holanda). Servicio conjunto con N° 19	3
22. Compañía Sud-Americana de Vapores (Chilean Line) (Chile)	5, 6	55. Holland-America Line (Holanda). Servicio conjunto con N° 109	8, 9
23. Compañía Transatlántica Española S. A. (Spanish Line) (España) Servicio conjunto con N° 14	9	Holland Pan-American Line (ver The Holland...)	
24. Consorcio Naviero Peruano (Perú). Servicio conjunto con N° 18	6	56. Horn Line (Alemania) Servicio conjunto con N° 14 y 18	9
25. Corporación Peruana de Vapores (Perú) (Estatal)	5	57. Houlder Brothers & Co. Ltd. (Inglaterra)	3
26. D'Amico Società di Navigazione per Azioni (Italia)	8, 9	Interoceánica (véase Compañía Chilena de Navegación)	
27. Delta Line (Delta Steamship Lines, Inc., Nueva Orleans) (Estados Unidos)	2, 8	58. Italia Line ("Italia" Società di Navigazione) (Italia)	3, 6
28. Den Norske Syd-Amerika Linje (Noruega)	3	59. "Italnavi" Soc. di Navigazione per Azioni (Italia)	3
29. Deppe Line (Bélgica)	9	60. Itlapacific Line (Italia)	9
30. Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S (Dinamarca) (D.F.D.S.)	3	61. Ivaran Lines (Noruega)	2
31. Deutsche Seereederei Rostock (D.S.R.) (Alemania)	9	62. Japan Line (Japón)	8, 10
32. Djakarta Lloyd	10	63. Johnson Line (Suecia)	3, 6, 9
33. Dominican Steamship Line (República Dominicana) (Estatal)	8	64. Jugolinija (Jugoslavenska Linijska Plovidba) (Yugoslavia)	3
34. Dovar S. A. International Shipping & Trading Company (Panamá)	8	65. Jugooceanija Line (Yugoslavia)	9
35. E.L.M.A. Empresa Líneas Marítimas Argentinas (Argentina) (Estatal)	1, 2, 3	66. "K" Line (Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.) (Japón)	5, 7, 8, 10
36. Fabre Line (Francia)	9	67. Knutsen Line (Noruega)	6
37. Farrell Lines Inc. (Estados Unidos)	8	68. Koninklijke Hollandsche Lloyd (Holanda)	3
38. Fern Line (Noruega)	8	69. K. N. S. M. (Koninklijke Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij) (Holanda). Servicio conjunto con Nos. 14 y 42	6, 9
39. Fern-Ville Lines (Noruega)	8	70. Laeisz Line (Alemania)	6, 9
40. Finland South America Line (Finlandia)	3	71. Lamport & Holt Line (Inglaterra)	2, 3
Finland Syd-Amerika Linjen (véase Finland S. A. Line)		Lauro Lines (Achille Lauro) (Italia) (ver Flotta Lauro)	
41. Flomerca Line (Guatemala)	8	72. Línea "C" (Italia)	3
42. Flota Mercante Grancolombiana, S. A. (Colombia). Servicio conjunto con Nos. 14 y 69	5, 6, 8, 9	Línea Danesa (véase Det Forenede Dampskibs-Selskab)	
43. Flotta Lauro (Italia)	6	73. Línea Mexicana del Pacífico, S. A. (México)	1, 8
44. Fred. Olsen Lines (Noruega)	8, 9	Línea Osaka (véase Osaka Line)	
French Line (véase Compagnie Générale Transatlantique)		74. Lykes Lines (Lykes Brothers Steamship Company, Inc.) (Estados Unidos)	8
45. Fyffes Line (Inglaterra)	9	75. Lloyd Brasileiro P. N. (Brasil) (Estatal)	1, 2, 3, 8
46. Giacomo Costa fu Andrea (Italia)	3	76. Mamenic Line (Marina Mercante Nicaragüense, S. A.) (Nicaragua). Servicio conjunto con N° 97	1, 8
47. Grace Line (Estados Unidos)	2, 5, 8	Messageries Maritimes (véase Compagnie)	
48. Greek South American Line (Grecia). Servicio conjunto con N° 103	3	Mexican Line (véase Línea Mexicana)	
49. Gulf & South American Steamship Co., Inc. (Estados Unidos)	5	Mitsuri O. S. K. Lines, Ltd. (véase Osaka Line)	
50. Hamburg-Amerika Linie (HAPAG) (Alemania). Servicio conjunto N° 83	3, 6, 8, 9	77. Montemar S. A. (Uruguay)	1, 2
		78. Moore-McCormack Lines (Estados Unidos)	2, 5, 8
		79. Nedlloyd Lines (Holanda)	7, 10
		80. Nippon Yusen Kaisha (Japón). Servicio conjunto con N° 14	4, 5, 7, 8, 10

<i>Línea marítima regular</i>	<i>Zona geográfica que sirve</i>	<i>Línea marítima regular</i>	<i>Zona geográfica que sirve</i>
81. Nopal Line (Noruega)	2, 8	93. Royal InterOcean Lines ((Holanda)	4
82. Nordana Line (Suecia)	9	94. Royal Mail Lines, Limited (Inglaterra)	3, 9
83. Norddeutscher Lloyd (Alemania). Servicio conjunto con Nos. 50 y 86	3, 6, 9	Royal Netherlands Steamship Co. (véase K.N.S.M.)	
Nort German Lloyd (véase Norddeutscher Lloyd)		95. Saguenay Line — Saguenay Shipping Limited (Canadá)	8
84. Norton Line (Suecia)	2	96. Schuldt Line (Alemania)	6, 9
85. Osaka Line-Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (Japón). Servicio conjunto con N° 14	2, 4, 8, 10	97. Sea-Land Service, Inc. (Estados Unidos) Servicio conjunto con N° 76	8
86. Ozean/Stinnes Linien (Alemania). Servicio conjunto con N° 83	8, 9	98. Sidarma Società Italiana di Armamento (Italia)	8, 9
87. Pacific Line — The Pacific Steam Navigation Company (Inglaterra)	6	99. Siosa Line (Inglaterra)	9
88. Pacific Republics Line (Estados Unidos)	5	100. Splosna Plovba (Yugoslavia)	3
89. P & O — Orient Lines (Inglaterra)	8, 9	101. States Marine Lines (Estados Unidos)	8
Peruvian State Line (véase Corporación Peruana de Vapores)		102. Svenska Amerika Linien (Suecia)	8, 9
90. Polish Ocean Lines — Polskie Linie Oceaniczne (Polonia)	3, 8, 9	103. Svenska Orient Linien (Suecia). Servicio conjunto con N° 48	3
91. Port Line (Inglaterra)	8, 9	104. The Brodin Line (Suecia)	2
92. Rotterdam Zuid Amerika Lijn — van Nievelt, Goudriaan & Co.'s Stoomvaart Mij. N.V. (Holanda)	3	105. The Donaldson Line (Inglaterra)	3
		106. The Holland Pan American Line (Holanda)	2

Cuadro

AMÉRICA LATINA: NÚMERO DE LÍNEAS MARÍTIMAS REGULARES QUE OPERAN

<i>Países de destino</i>	<i>Argentina</i>	<i>Brasil</i>	<i>Colombia</i>	<i>Chile</i>	<i>Ecuador</i>	<i>México</i>	<i>Perú</i>	<i>Uruguay</i>	<i>Venezuela</i>
<i>Países de origen</i>									
Argentina		37	4	5	3	4	6	30	1
Brasil	38		5	5	3	5	6	33	1
Colombia	4	5		16	17	8	18	4	11
Chile	4	3	18		19	7	23	3	3
Ecuador	2	2	19	17		6	19	2	2
México	5	5	8	6	7		7	5	7
Perú	4	4	19	21	20	5		3	3
Uruguay	34	30	5	4	3	4	5		1
Venezuela	2	2	13	2	1	7	1	2	
Costa Rica			7	1	3	10	3		3
El Salvador			3	1	2	8	3		1
Guatemala			6	1	2	7	2		3
Honduras			4	1	1	6	2		3
Nicaragua			4	1	3	10	4		1
Panamá	3	3	21	14	16	15	14	3	11
República Dominicana			5	1	1	4	1		6
Trinidad y Tabago	1	2	4	1	1	2	3	1	10
Reino Unido/Continente	19	20	13	10	11	10	10	16	11
Mediterráneo	11	11	7	2	2	8	2	10	5
Japón	2	2	5	3	3	6	3	2	5
Estados Unidos	13	15	15	8	8	28	11	11	17

FUENTE: Itinerarios de las empresas de navegación. *ABC Shipping Guide* N° 128, septiembre de 1966, Londres. *Port of Seattle Reporter*, 1° de agosto, 1966. Circular del Centro de Navegación Transatlántica de Montevideo.

<i>Línea marítima regular</i>	<i>Zona geográfica que sirve</i>	<i>Línea marítima regular</i>	<i>Zona geográfica que sirve</i>
The Portuguese Line (véase Companhia Colonial de Navegação)		117. Ybarra y Cía. S. A. (España)	3
The Spanish Line (véase Compañía Transatlántica Española, S. A.)		118. Zim Israel Navigation Co. Ltd. (ZIM Lines) (Israel)	9
The United Steamship Company, Ltd. (véase D.F.D.S.)		Las líneas para las cuales no se cuenta con información detallada, son las siguientes:	
107. Tica Line (Costa Rica)	8	1. Azta Shipping Company (Azta Line) (Venezuela)	
108. Torm Lines (Dinamarca)	2	2. Booker Line Ltd. (Inglaterra)	
109. Transportación Marítima Mexicana, S. A. (México). Servicio conjunto con N° 55	8, 9	3. Canadian Transport Company, Ltd. (Canadá)	
110. Ulysses Independent Line (Alemania)	3	4. Compagnie de Navigation Sudatlantique	
111. United Fruit Co. (Estados Unidos)	8	5. Chandris Line	
112. United Philippine Lines, Inc. (Estados Unidos)	8, 10	6. Georgia Steamship Corporation (Estados Unidos)	
Uruguayan Line (véase Montemar S. A.)		7. Manz Line	
Venezuelan Line (véase C.A.V.N.)		8. New Zealand Shipping Co. Ltd.	
113. Viking Line (Noruega)	8	9. Vaasa Line OY (Finlandia)	
114. West Coast Line Inc. (Estados Unidos)	5, 8	10. Veracruz and Caribbean Shipping Corp. of Panama (Andes Line) (Panamá)	
115. Westfal-Larsen Line (Noruega)	2, 5, 8	11. Yamashita Shimihon Steamship.	
116. Wilhelmsen Lines (Noruega)	8, 9	Con el fin de presentar una visión más detallada de la estructura de los servicios marítimos regulares que operan en el comercio exterior de América Latina, se incluye a continuación el cuadro IV-1, en el que se detalla el número de líneas que operan entre los distintos países, tanto en la región como entre cada uno de los países y los Estados Unidos, Europa y el Japón.	

IV-1

ENTRE LOS PAÍSES DE LA REGIÓN, EUROPA, JAPÓN Y LOS ESTADOS UNIDOS, 1966

<i>Costa Rica</i>	<i>El Salvador</i>	<i>Guatemala</i>	<i>Honduras</i>	<i>Nicaragua</i>	<i>Panamá</i>	<i>República Dominicana</i>	<i>Trinidad y Tabago</i>	<i>Reino Unido/Continente</i>	<i>Mediterráneo</i>	<i>Japón</i>	<i>Estados Unidos</i>
					4		1	19	11	2	13
					4		1	20	11	2	15
5	2	4	4	3	21	1	5	10	4	5	15
1	1	1	1	1	17	1	2	10	2	3	8
2	2	2	1	2	17	1	3	10	2	3	7
6	7	6	5	5	16	1	3	10	8	6	28
1	2	3	1	1	16	1	4	10	2	3	10
		1			4		1	16	11	2	12
2		1	1		11	4	12	9	4	4	18
								5		1	4
								3		3	7
								4	1	2	8
								4	1	2	3
								4		3	6
								15	5	5	26
								2	2	2	6
								7		2	14
8	6	8	5	6	18	2	7				
		1	1		4	1					
2	3	2	2	2	6	2	2				
5	6	5	3	6	26	6	14				

Puerto de Nueva York, preparado por The Port of Nueva York Authority. PP-128s/4-66 662898.

Anexo V

CONFERENCIAS DE FLETES Y OTROS ACUERDOS QUE SE APLICAN EN EL COMERCIO LATINOAMERICANO. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES

En este anexo se incluye el detalle de las Conferencias, acuerdos y tarifas que se aplican en el comercio exterior de la región. La unidad de análisis ha sido la tarifa individual, de manera que cada Conferencia o acuerdo, en la medida que emita varias tarifas, aparecerá varias veces.

Cada tarifa se ha caracterizado mediante varios detalles que son: la sede de la Conferencia o acuerdo y el nombre del secretario, la ruta en la cual opera, las unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes, el sistema de fletes usado (por producto o por clase), el tratamiento del peso y largo excesivos, los tipos de rebaja previstos, los puertos latinoamericanos con recargos especiales, y el tratamiento que indican sobre el transporte en *containers*.

Según las investigaciones realizadas, operan en el comercio exterior latinoamericano 48 Conferencias de fletes, 15 acuerdos entre compañías navieras y 18 tarifas individuales. De ellas, se obtuvieron informaciones completas referentes a 41 Conferencias, 11 acuerdos y 13 tarifas, que conforman 99 tarifas individuales, cuya caracterización aparece en las páginas siguientes. No se obtuvieron informaciones completas sobre las siguientes Conferencias, acuerdos y tarifas, aunque en muchos casos se dispuso de datos parciales.

A. Conferencias

1. Pacific Coast River Plate Brazil Conference
Secretario: R. F. Burley, San Francisco, Estados Unidos
2. Pacific Coast/Caribbean Sea Ports Conference (Freight Tariff N° 20)
Se menciona en "Rates from Ports of Call on West Coast of Mexico and Central America to Ports of Call in Caribbean Sea as scheduled in Mitsui O.S.K. Liner Service"
3. United Kingdom/River Plate Conference
Secretario: M. C. Barnicoat, Londres
4. Outward Continental/River Plate Freight Conference
Secretario: E. J. E. Kop, Amberes
5. Conferencia de Fletes España-Sudamérica
Secretario: L. G. de Lara Trigo, Sevilla
6. Homeward River Plate General Cargo Freight Conference
Secretario: M. C. Barnicoat, Londres
7. Latin America/Transpacific Steamship Tariff Bureau
Secretario: R. F. Burley, San Francisco, Estados Unidos

B. Acuerdos

1. East Coast Mexico/United States Atlantic and Gulf Rate Agreement
2. Accord de Fret Marseille/Amérique du Sud
3. Brazil/Colombia Freight Agreement
4. Latin America/Guam Agreement

C. Tarifas

1. Lista de Fletes de Acapulco a Buenos Aires, Uruguay y Brasil
(Tarifa Westfal-Larsen Line)
2. Tarifa de Sidarma de Venezuela para México (Información de H. L. Boulton and Co. S. A. Caracas).
3. Tarifa de "K" Line de la costa del Atlántico de Colombia a la costa del Pacífico de América Central
4. Tarifa de Piñón Saenz Vidal entre Uruguay y Argentina
5. Tarifa de Venezuela al Mediterráneo (F. Stanzone S. A. Caracas)

Tarifa número 1

Tarifa de fletes Brasil a Perú y de Perú a Brasil

1. Secretario: Compañía Chilena de Navegación Inter-oceánica, Valparaíso.
2. Ruta en la cual opera: Desde Callao, Perú, a los puertos brasileños de Río de Janeiro, Santos, Paranaguá, Antonina, São Francisco do Sul y Rio Grande do Sul, y viceversa.
Entre puertos al norte de Callao o Río de Janeiro —flete convencional.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:

De 2 001 a	3 000 kg	3.00 dólares
3 001 a	4 000 kg	6.00 dólares
4 001 a	5 000 kg	9.00 dólares
5 001 a	10 000 kg	12.00 dólares
6. Recargo por bultos largos por tonelada de flete:
Sobre 10 metros — 1.75 dólares
Sobre 15 metros — 2.75 dólares
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargos: No indica.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, Valparaíso.

Tarifa número 2

Tarifa de fletes Chile a Brasil y de Brasil a Chile

1. Secretario: Compañía Chilena de Navegación Inter-oceánica, Valparaíso.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos chilenos a los puertos brasileños de Río de Janeiro, Santos, Río Grande, Paranaguá, Antonina, São Francisco do Sul, y viceversa.
Desde o para puertos al norte de Río de Janeiro: flete convencional.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
De 2 001 a 3 000 kg 3.30 dólares
3 001 a 4 000 kg 6.60 dólares
4 001 a 5 000 kg 9.90 dólares
5 001 a 10 000 kg 13.20 dólares
6. Recargo por bultos largos por tonelada de flete:
Sobre 10 metros — 1.93 dólares
Sobre 15 metros — 3.03 dólares
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Guayaquil y Buenaventura: 20.00 dólares por 1 000 kg o m³ de recargo, con transbordo en Valparaíso o Callao por cuenta del buque.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; Compañía Chilena de Navegación Inter-oceánica, Valparaíso.

Tarifa número 3

Tarifa de fletes Chile a Perú y de Perú a Chile

1. Secretario: Compañía Chilena de Navegación Inter-oceánica, Valparaíso.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos chilenos a Callao y viceversa.
Carga embarcada/desembarcada en otros puertos peruanos: flete convencional.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
De 2 001 a 3 000 kg 3.00 dólares
3 001 a 4 000 kg 6.00 dólares
4 001 a 5 000 kg 9.00 dólares
5 001 a 10 000 kg 12.00 dólares
6. Recargo por bultos largos: Sobre 10 metros: 1.75 dólares por tonelada de flete.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: No indica.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Empresas Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; Compañía Chilena de Navegación Inter-oceánica, Valparaíso.

Tarifa número 4

Tarifa de fletes Chile a Uruguay y de Uruguay a Chile

1. Secretario: Compañía Chilena de Navegación Inter-oceánica, Valparaíso.

2. Ruta en la cual opera: Desde puertos chilenos a Montevideo y viceversa. Cargas para descarga/embarque en otros puertos uruguayos: flete convencional.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
De 2 001 a 3 000 kg 3.30 dólares
3 001 a 4 000 kg 6.60 dólares
4 001 a 5 000 kg 9.90 dólares
5 001 a 10 000 kg 13.20 dólares
6. Recargo por bultos largos por tonelada de flete:
Sobre 10 metros — 1.93 dólares
Sobre 15 metros — 3.03 dólares
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Guayaquil y Buenaventura: 20.00 dólares por 1 000 kg o m³ de recargo, con transbordo en Valparaíso o Callao por cuenta del buque.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; Compañía Chilena de Navegación Inter-oceánica, Valparaíso; Grace Line también aplica esta tarifa.

Tarifa número 5

Conferencia del Tráfico Marítimo Argentino-Chileno

1. Secretario: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires.
2. Ruta en la cual opera: Desde Buenos Aires a Arica, Iquique, Tocopilla, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano, Lirquén, San Vicente, Corral, Puerto Montt y Punta Arenas, y viceversa.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
De 2 001 a 3 000 kg 3.30 dólares
3 001 a 4 000 kg 6.60 dólares
4 001 a 5 000 kg 9.90 dólares
5 001 a 10 000 kg 13.20 dólares
6. Recargo por bultos largos: Sobre 10 metros: 1.93 dólares por tonelada de flete.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Bahía Blanca, Necochea, Mar del Plata, Rosario — recargo 10 por ciento.
Guayaquil y Buenaventura: recargo de 20.00 dólares por 1 000 kg o m³ con transbordo en Valparaíso o Callao por cuenta del buque.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Arisona Argentina S. A., Buenos Aires; Compañía Chilena de Navegación Inter-oceánica, Valparaíso; Compañía Naviera Santa Fe Limitada, Valparaíso, Comando de Transportes Navales, Buenos Aires; Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; La Austral S. A., Buenos Aires; S.A.I.E. de la Patagonia, Buenos Aires.

Tarifa número 6

Conferencia del Tráfico Marítimo Argentino-Peruano

1. Secretario: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires.
2. Ruta en la cual opera: Entre Buenos Aires/Montevidео y los puertos peruanos.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:

De 2 001 a 3 000 kg	3.15 dólares
3 001 a 4 000 kg	6.30 dólares
4 001 a 5 000 kg	9.45 dólares
5 001 a 10 000 kg	12.60 dólares
6. Recargo por bultos largos: Sobre 35 pies — 1.84 dólares por tonelada de flete.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Bahía Blanca, Necochea, Mar del Plata, Rosario — recargo 10 por ciento. Montevidео recargo 10 por ciento, redondeado a los 0.50 de dólar más cercanos.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Arisóna Argentina, S. A., Buenos Aires; Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; La Austral S. A., Buenos Aires; S.A.I.E. de la Patagonia, Buenos Aires.
La Compañía Chilena de Navegación Interoceánica aplica la tarifa, pero por el Estatuto no puede ser miembro de la Conferencia.

Tarifa número 7

Tarifa de fletes Argentina-Ecuador (viceversa)

1. Secretario: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires (tarifa particular).
2. Ruta en la cual opera: Entre Argentina/Uruguay y Ecuador.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:

De 2 001 a 3 000 kg	3.15 dólares
3 001 a 4 000 kg	6.30 dólares
4 001 a 5 000 kg	9.45 dólares
5 001 a 10 000 kg	12.60 dólares

Más de 10 000 kg 1.00 dólar por cada 1 000 kg adicionales a los 10 000.
6. Recargo por bultos largos: Sobre 35 pies — 1.84 dólares por tonelada de flete.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Bahía Blanca, Necochea, Rosario — recargo 3.00 dólares por unidad de flete. Montevidео recargo 5.00 dólares por unidad de flete.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires.

Tarifa número 8

Tarifa Buenos Aires — Montevidео y viceversa

1. Secretario: Secretaría de Transporte, Flota Fluvial del Estado Argentino — C-4/12.

2. Ruta en la cual opera: Entre Buenos Aires y Montevidео — en buques de pasajeros únicamente. Entre Buenos Aires y Colonia — en buques de pasajeros únicamente.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Pesos argentinos y uruguayos por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: Hasta 3 000 kg sin recargo.
6. Recargo por bultos largos: No prevé.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: No indica.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Flota Fluvial del Estado Argentino.

Tarifa número 9

Tarifa de fletes para cargas de exportación hasta Buenos Aires y Montevidео

1. Secretario: Administración General de la Flota Mercante del Estado del Paraguay, Asunción.
2. Ruta en la cual opera: Desde Asunción, Paraguay, hasta Buenos Aires y Montevidео.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Garaníes por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: No prevé.
6. Recargo por bultos largos: No prevé.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Los fletes a Montevidео son más altos que a Buenos Aires.
9. Disposiciones sobre *containers*: Contiene solamente una tarifa para *containers* vacíos.
10. Participantes: Flota Mercante del Estado del Paraguay, Asunción.

Tarifa número 10

Tarifa de fletes entre Montevidео y Asunción, Paraguay

1. Secretario: Administración General de la Flota Mercante del Estado del Paraguay, Asunción.
2. Ruta en la cual opera: Entre Montevidео y Asunción.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Garaníes y dólares (al cambio de 124 guaraníes por dólar), por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados:

De 2 501 a 3 000 kg	— 25 por ciento
3 001 a 3 500 kg	— 30 por ciento
3 501 a 4 000 kg	— 35 por ciento
4 001 a 5 000 kg	— 40 por ciento
5 001 a 6 000 kg	— 50 por ciento
6 001 a 7 000 kg	— 60 por ciento
7 001 a 8 000 kg	— 70 por ciento
8 001 a 9 000 kg	— 80 por ciento
9 001 a 10 000 kg	— 90 por ciento
10 001 adelante kg	— 100 por ciento

6. Recargo por bultos largos: No prevé.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: No indica.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Flota Mercante del Estado del Paraguay.

Tarifa número 11

Tarifa de fletes Flota Mercante Grancolombiana S. A. N° 1 Atlántico

1. Secretario: Flota Mercante Grancolombiana S. A., Sección Tarifas, Bogotá.
2. Ruta en la cual opera: Desde Colombia Atlántico a Centroamérica Atlántico, Cristóbal, Ecuador, Perú y Chile.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla desde 2 hasta 30 toneladas.

Más de 2 a 3 toneladas 0.90 de dólar por 1 000 kg o 0.60 de dólar por 40 p³
Más de 3 a 4 toneladas 1.80 de dólar por 1 000 kg o 1.20 de dólar por 40 p³
Más de 4 a 5 toneladas 2.70 de dólar por 1 000 kg o 1.80 de dólar por 40 p³
6. Recargo por bultos largos: No prevé.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay cinco grupos de puertos de descarga con distintas tarifas, por orden geográfico. (Centroamérica Atlántico-Cristóbal-Ecuador-Perú-Chile.)
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Flota Mercante Grancolombiana, S. A.

Tarifa número 12

Tarifa de fletes desde puertos del Pacífico de Colombia y Ecuador a puertos de Uruguay, Argentina y Brasil

1. Secretario: Grace Line.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos de Colombia Pacífico y Ecuador a Montevideo, Buenos Aires y puertos del Brasil.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados:

De 2 001 a 3 000 kg — 36.00 dólares por bulto
3 001 a 4 000 kg — 72.00 dólares por bulto
4 001 a 5 000 kg — 144.00 dólares por bulto

6. Recargo por bultos largos: No prevé.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay distintas tarifas para Montevideo, Buenos Aires y puertos del Brasil.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Grace Line.

Tarifa número 13

River Plate/Colombia Freight Agreement — Tarifa N° 3

1. Secretario: Agencia Marítima "Sudocean" S. R. L., Corrientes 311, Buenos Aires.
2. Ruta en la cual opera: Desde Buenos Aires y Montevideo a Colombia Atlántico y Pacífico (Barranquilla/Cartagena y Buenaventura).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:

Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.

4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:

De 2 001 a 4 000 kg 7.50 dólares
4 001 a 6 000 kg 10.75 dólares
6 001 a 8 000 kg 14.00 dólares
8 001 a 10 000 kg 16.50 dólares
Más de 10 000 kg 1.00 dólar por cada 1 000 kg o fracción adicionales a los 10 000.
6. Recargo por bultos largos:

Desde 6 hasta 10 metros — 20 por ciento
Desde 10.1 hasta 16 metros — 40 por ciento
Desde 16.1 metros — 5 por ciento adicional por cada metro o fracción en exceso.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Santa Marta 3.00 dólares sobre la tarifa para Barranquilla-Cartagena. Otros puertos argentinos y uruguayos, aparte de Buenos Aires y Montevideo.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Hapag Lloyd (Hamburg-Amerika Linie y Norddeutscher Lloyd); Mitsui O. S. K. Lines, Ltd.; Westfal-Larsen & Co. A/S.

Tarifa número 14

Tarifa de fletes desde Buenos Aires a Buenaventura vía Callao y viceversa

1. Secretario: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires.
2. Ruta en la cual opera: Entre Buenos Aires, Argentina y Buenaventura, Colombia.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: No prevé.
6. Recargo por bultos largos: No prevé.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: No indica.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; Flota Mercante Grancolombiana, S. A., Bogotá.

Tarifa número 15

Comité de fletes entre puertos del Río de la Plata y puertos de América Central, Caribe, Colombia, Ecuador, México (puertos del Golfo), Tarifa N° 4

1. Secretario: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires.
2. Ruta en la cual opera: Desde Buenos Aires y Montevideo a puertos de América Central (Atlántico y Pacífico), Caribe, Colombia (Atlántico y Pacífico) Ecuador y México (Atlántico).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:

De 2 001 a 4 000 kg 7.00 dólares
4 001 a 6 000 kg 10.00 dólares
Más de 6 000 kg 13.00 dólares

6. Recargo por bultos largos: 1.00 dólar por tonelada de flete por cada metro o fracción en exceso de 10 metros.

7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo:
1.50 dólares por tonelada de flete entre San Lorenzo y Mar del Plata, 2.00 dólares por tonelada de flete más allá de San Lorenzo y al sur de Mar del Plata, hasta Bahía Blanca, inclusive.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Nopal Line; Delta Line; Empresa Líneas Marítimas Argentinas.

Tarifa número 16

Comissão de Fretes Brasil Rio da Prata

1. Secretario: Roberto H. Campos, Av. Río Branco 26, Río de Janeiro, Brasil.
2. Ruta en la cual opera: Desde Río de Janeiro, Santos y Vitória a Montevideo y Buenos Aires.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
De 2 001 a 4 000 kg 2.00 dólares
4 001 a 6 000 kg 3.00 dólares
Más de 6 000 kg 1.00 dólar por cada 1 000 kg o fracción, además de los 3.00 dólares mencionados.
6. Recargo por bultos largos: 0.30 de dólar por tonelada de flete por decímetro o fracción en exceso de 10 metros.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo:
Puertos brasileños: entre 10 por ciento de rebaja y 50 por ciento de recargo.
Puertos argentinos: entre 10 y 50 por ciento de recargo.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Compañía Chilena de Navegación Interoceánica; Norton Line; S/A Imp. Exp. La Patagonia; Svenska Orient Linien; J. Lauritzen; Greek South America Line; Empresa Líneas Marítimas Argentinas; Den Norske Syd Amerika Linje; Brodin Line; Benesa Line; S.E.A.S.; Delta Line; Costa Armatori S.P.A.; Compagnia di Navigazione Capo Gallo S/A; "Italnavi" Soc. Nav. per Azione; Hamburg Südamerikanische D. G.; Italia Soc. Az. di Navigazione; Lamport & Holt Line, Ltd.; Blue Star Line, Ltd.; The Booth Steamship Co. Ltd.; Johnson Line; Moore-McCormack Lines, Inc.; Koninklijke Hollandsche Lloyd; Royal Inter-ocean Lines; Finland South America Line; Rotterdam Zuid Amerika Lijn; Lloyd Brasileiro P/N; Navegação Río-Grandense Ltd.; Nopal Line; Companhia de Navegação Marítima Netumar.

Tarifa número 17

Conferencia Marítima de Armadores Argentinos e Brasileiros — 1959 Comité do Río de Janeiro

1. Secretario: Mario Lopes Macieira, Secretario Ejecutivo, Av. Río Branco 4, Río de Janeiro, Brasil.
2. Ruta en la cual opera: Esta tarifa, que debería remplazar a la tarifa de la Comissão de Fretes Brasil Río da Prata, fue confeccionada por Lloyd Brasileiro, pero aparentemente no ha sido oficializada.

Desde puertos del Brasil a Buenos Aires y Montevideo.

3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:

De 2 001 a 4 000 kg 2.00 dólares
4 001 a 6 000 kg 3.00 dólares
Más de 6 000 kg 1.00 dólar por cada 1 000 kg o fracción, además de los 3.00 dólares mencionados.

6. Recargo por bultos largos: 0.30 de dólar por tonelada de flete por decímetro o fracción en exceso de 10 metros.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay tres grupos de puertos brasileños, y recargo de entre 1.50 y 2.50 dólares por 1 000 kg o metro cúbico para otros puertos argentinos.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Hispanave — Navegação Hispano Brasileira; Lloyd Brasileiro; Companhia Paulista de Comercio Marítimo; Navelibra — Navegação Litoranea Brasileira; Comercio e Transporte Mucuripe, S/A; Navegação Mercantil S/A; Companhia de Navegação Marítima Netumar; Empresa de Navegação Aliança S/A; Navegação Riograndense Ltda.; Tibagi Transportes Marítimos Ltda.; Transportes Marítimos 1001 Ltda.; Sérgio Monteiro de Barros Malcher; Cinaba — C.I.N. Bandeirantes S/A; Companhia de Navegação e Comercio Panamericana; Navegação Costalina S/A; L. Figueiredo Navegação S/A; Navegação Savonia S/A; Silfran Comércio e Navegação; Navegação Atlântico Ltda.; Navegação "Transmar" S/A; Navegação e Comércio Motonave S/A; Cargemar — Cargueiros Marítimos Brasileiros; Companhia de Navegação Norsul S/A; Empresa de Navegação Santa Catarina Ltda.

Se incluyen además las empresas argentinas que figuran en la Tarifa número 18.

Tarifa número 18

Conferencia Marítima de Armadores Argentinos y Brasileños 1959

1. Secretario: Capitán Antonio H. Rivolta, Secretario Ejecutivo, Chacabuco 842, Buenos Aires, Argentina.
2. Ruta en la cual opera: Desde Buenos Aires hasta tres grupos de puertos del Brasil: a) Puertos hasta Río de Janeiro inclusive; b) Puertos al norte de Río de Janeiro hasta Natal inclusive (más 40 por ciento de recargo) y c) Puertos al norte de Natal (más 80 por ciento de recargo).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:

De 2 001 a 4 000 kg 8.00 dólares
4 001 a 6 000 kg 12.00 dólares
Más de 6 000 kg 16.00 dólares

6. Recargo por bultos largos: 0.50 de dólar por to-

nelada de flete por metro o fracción en exceso de 10 metros.

7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: La Plata — 1.50 dólares; Mar del Plata, Necochea y puertos del Río Paraná hasta San Lorenzo inclusive — 2.00 dólares; Bahía Blanca y puertos del Río Paraná arriba de San Lorenzo — 2.50 dólares.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: A. Bottacchi S. A. de Navegación C. F. I. e I., Buenos Aires; Arisóna Argentina S. A. C. M. e I., Buenos Aires; Comando de Transportes Navales, Buenos Aires; Compañía Argentina de Navegación de Ultramar S. A., Buenos Aires; Compañía Argentina de Pesca S. A., Buenos Aires; Compañía de Navegación Costera Argentina S. R. L., Buenos Aires; Cormorán S. A. de Navegación, Buenos Aires; del Bene S. A. C. I. y F., Buenos Aires; El Plata S. A. Marítima, Buenos Aires; Empresa de Navegación Abraham Oro y Compañía S. A., Buenos Aires; Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; Flota Argentina Mineralera S. A., Buenos Aires; José Peisci S. A. de Navegación, Buenos Aires; Juan C. Schenone Empresa de Transporte Marítimo y Fluvial, Buenos Aires; La Naviera Línea Argentina de Navegación M. y F. S. A., Buenos Aires; Marifrán S. A. C. M. F. I. I. y Agropecuaria, Buenos Aires; Maruba Sociedad en Comandita por Acciones, Buenos Aires; Navemar S. A. de Navegación, Buenos Aires; Naviera Buenos Aires S. A., Buenos Aires; Overseas S. C. P. A. Agencia Marítima, Buenos Aires; S. A. Importadora y Exportadora de la Patagonia, Buenos Aires; Sucesores de Luis Ferro, Buenos Aires; Sudatlántica S. A. N. I. C. y F., Buenos Aires; Trébol Empresa de Navegación S. R. L., Buenos Aires. Se incluyen además las empresas brasileñas que figuran en la Tarifa número 17.

Tarifa número 19

European/South Pacific & Magellan Conference — Tarifa de fletes N° 3

1. Secretario: Comité de Cristóbal, Casilla de Correo 5066, Cristóbal, Zona del Canal.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos colombianos del Pacífico (Buenaventura y Tumaco) a puertos ecuatorianos, peruanos, chilenos, Buenos Aires, Montevideo, Santos y Río de Janeiro.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: de 2 001 a 30 000 kg 0.90 de dólar por tonelada o fracción en exceso de 2 toneladas si el flete se paga por 1 000 kg y 0.60 de dólar por tonelada o fracción en exceso de 2 toneladas, si el flete se paga por 40 pies cúbicos.
6. Recargo por bultos largos: No se prevé.
7. Sistema de rebaja: No prevé.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Rosario/Santa Fe (Argentina) 14.50 dólares por tonelada de flete, además del flete a Buenos Aires.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Compagnie Générale Transatlantique; Flota Mercante Grancolombiana S. A.; Hamburg-Amerika Linie; "Italia" So-

cietá per Azioni di Navigazione; Knutsen Line; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N. V.; Achille Lauro; Norddeutscher Lloyd; Rederiaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line); The Pacific Steam Navigation Company; Vaasa Line — Helsinki; Consorcio Naviero Peruano.

Compañías navieras que no participan como miembros de la Conferencia, pero que se asocian: West Coast Line; Blue Star Line; Grace Line; Port Line; Manz Line; Westfal-Larsen Line; Gulf & S. A. Steamship Co.; Shaw Savill & Albion Co.; New Zealand Shipping Co.; Compañía Chilena de Navegación Interoceánica; Kawasaki Kisen Kaisha ("K" Line).

Tarifa número 20

European/South Pacific and Magellan Conference — Tarifa de fletes N° 3

1. Secretario: Comité de Cristóbal, Casilla de Correo 5066, Cristóbal, Zona del Canal.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos ecuatorianos al Perú (grupo I al norte de Callao y grupo II Callao y puertos del sur de Callao); Chile (grupo I a puertos al norte de Valparaíso y grupo II a Valparaíso) Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro y Santos.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: de 2 001 a 30 000 kg 0.90 de dólar por tonelada o fracción en exceso de 2 toneladas, si el flete se paga por 1 000 kilos, y 0.60 de dólar por tonelada o fracción en exceso de 2 toneladas, si el flete se paga por 40 pies cúbicos.
6. Recargo por bultos largos: No prevé.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Rosario/Santa Fe (Argentina): 14.50 dólares por tonelada de flete además del flete a Buenos Aires. Distintas tarifas desde Guayaquil y desde otros puertos ecuatorianos.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Compagnie Générale Transatlantique; Flota Mercante Grancolombiana S. A.; Hamburg-Amerika Linie; "Italia" Società per Azioni di Navigazione; Knutsen Line; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N. V.; Achille Lauro; Norddeutscher Lloyd; Rederiaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line); The Pacific Steam Navigation Company; Vaasa Line — Helsinki; Consorcio Naviero Peruano. Compañías navieras que no participan como miembros de la Conferencia, pero que se asocian: West Coast Line; Blue Star Line; Grace Line; Port Line; Manz Line; Westfal-Larsen Line; Gulf & S. A. Steamship Co.; Shaw Savill & Albion Co.; New Zealand Shipping Co.; Compañía Chilena de Navegación Interoceánica; Kawasaki Kisen Kaisha ("K" Line).

Tarifa número 21

European/South Pacific & Magellan Conference — Freight Tariff N° 5

1. Secretario: Comité de Cristóbal, Casilla de Correo 5066, Cristóbal, Zona del Canal.

2. Ruta en la cual opera: Desde Cristóbal y Balboa a Buenaventura y Tumaco (Colombia Pacífico) y a los puertos ecuatorianos de Esmeraldas, Bahía de Caraquez, Manta, La Libertad, Puerto Bolívar y Guayaquil.
 3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 2 000 lbs (902.7 kg) o 40 pies cúbicos (1.13 m³).
 4. Tipo de tarifa: Por clase (E./S.P. & M. Outward Freight Classification) y por producto.
 5. Recargo por bultos pesados de 2 hasta 30 toneladas, 0.90 de dólar por tonelada o fracción en exceso de 2 toneladas, si el flete se paga por 2 000 lbs, y 0.60 de dólar por tonelada o fracción en exceso de 2 toneladas, si el flete se paga por 40 pies cúbicos.
 6. Recargo por bultos largos: No prevé.
 7. Sistema de rebaja: No hay.
 8. Puertos latinoamericanos con recargo: Guayaquil generalmente tiene mayor flete que los demás puertos ecuatorianos.
 9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
 10. Miembros de la Conferencia: Compagnie Générale Transatlantique; Flota Mercante Grancolombiana S. A.; Hamburg-Amerika Linie; "Italia" Società per Azioni di Navigazione; Knutsen Line; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N.V.; Achille Lauro; Norddeutscher Lloyd; Rederiaktiebolaget Nordstjernan (Jonhson Line); The Pacific Steam Navigation Company; Vaasa Line — Helsinki; Consorcio Naviero Peruano.
- Compañías navieras que no participan como miembros de la Conferencia, pero que se asocian: West Coast Line; Blue Star Line; Grace Line; Port Line; Manz Line; Westfal-Larsen Line; Gulf & S. A. Steamship Co.; Shaw Savill & Albion Co.; New Zealand Shipping Co.; Compañía Chilena de Navegación Interoceánica; Kawasaki Kisen Kaisha ("K" Line).

Tarifa número 22

European/South Pacific & Magellan Conference — Freight Tariff N° 5-A

1. Secretario: Comité de Cristóbal, Casilla de Correo 5066, Cristóbal, Zona del Canal.
2. Ruta en la cual opera: Desde Cristóbal y Balboa a Perú, Chile, Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro y Santos.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por clase (E./S.P. & M. Outward Freight Classification) y por producto.
5. Recargo por bultos pesados: de 2 hasta 30 toneladas, 0.90 de dólar por tonelada o fracción en exceso de 2 toneladas, si el flete se paga por 2 000 lbs y 0.60 de dólar por tonelada o fracción en exceso de 2 toneladas, si el flete se paga por 40 pies cúbicos.
6. Recargo por bultos largos: No prevé.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Rosario/Santa Fe (Argentina): 14.50 dólares por tonelada de flete además del flete a Buenos Aires.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Compagnie Générale Transatlantique; Flota Mercante Grancolombiana S. A.; Hamburg-Amerika Linie; "Italia" So-

cietà per Azioni di Navigazione; Knutsen Line; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N.V.; Achille Lauro; Norddeutscher Lloyd; Rederiaktiebolaget Nordstjernan (Jonhson Line); The Pacific Steam Navigation Company; Vaasa Line — Helsinki; Consorcio Naviero Peruano.

Compañías navieras que no participan como miembros de la Conferencia, pero que se asocian: West Coast Line; Blue Star Line; Grace Line; Port Line; Manz Line; Westfal-Larsen Line; Gulf & S. A. Steamship Co.; Shaw Savill & Albion Co.; New Zealand Shipping Co.; Compañía Chilena de Navegación Interoceánica; Kawasaki Kisen Kaisha ("K" Line).

Tarifa número 23

European/South Pacific & Magellan Conference — Tarifa de Fletes N° 9

1. Secretario: Comité de Lima, Casilla N° 1138, Lima, Perú.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos peruanos a puertos de Chile, Ecuador, Colombia (Atlántico y Pacífico), Panamá y Zona del Canal, Centroamérica y México (Atlántico), Venezuela e Islas del Caribe.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: Los bultos que pesan más de 2 000 kg brutos c/u se les recarga de acuerdo con la siguiente escala: Bultos entre 2 000 y 3 000 kg brutos — 15 por ciento del flete; por cada 1 000 kg brutos o fracción adicionales de 3 000 kg brutos — 5 por ciento del flete.
6. Recargo por bultos largos por tonelada de flete:

entre 35 y 45 pies —	2.50 dólares
45 y 55 pies —	3.30 dólares
55 y 65 pies —	4.40 dólares
65 y 75 pies —	5.50 dólares
75 y 85 pies —	6.60 dólares
más de 85 pies —	por acordar.

7. Sistema de rebaja: No hay.
 8. Puertos latinoamericanos con recargo: Chile, Arica — 2.40 dólares por tonelada de flete; Ecuador, Guayaquil generalmente 2.00 dólares más que los demás puertos ecuatorianos.
 9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
 10. Miembros de la Conferencia: Compagnie Générale Transatlantique; Flota Mercante Grancolombiana S. A.; Hamburg-Amerika Linie; "Italia" Società per Azioni di Navigazione; Knutsen Line; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N.V.; Achille Lauro; Norddeutscher Lloyd; Rederiaktiebolaget Nordstjernan (Jonhson Line); The Pacific Steam Navigation Company; Vaasa Line — Helsinki; Consorcio Naviero Peruano.
- Compañías navieras que no participan como miembros de la Conferencia, pero que se asocian: West Coast Line; Blue Star Line; Grace Line; Port Line; Manz Line; Westfal-Larsen Line; Gulf & S. A. Steamship Co.; Shaw Savill & Albion Co.; New Zealand Shipping Co.; Compañía Chilena de Navegación Interoceánica; Kawasaki Kisen Kaisha ("K" Line).

Tarifa número 24

European/South Pacific & Magellan Conference — Tarifa de Fletes N° 10

1. Secretario: Revel Dick, Presidente, Comité de Chile, Casilla 4087, Santiago, Chile.
 2. Ruta en la cual opera: Desde puertos chilenos a Perú, Ecuador, Colombia (Pacífico y Atlántico), República de Panamá, Venezuela, América Central (Pacífico y Atlántico), Las Antillas y puertos del Caribe.
 3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
 4. Tipo de tarifa: Por producto.
 5. Recargo por bultos pesados: De 2 a 35 toneladas — 2.24 dólares por tonelada o fracción. Más de 35 toneladas, por cada 5 toneladas adicionales o fracción — 4.48 dólares extra por tonelada de flete.
 6. Recargo por bultos largos: Más de 33 y hasta 40 pies de largo — 0.47 de dólar por tonelada de flete extra por pie o fracción. Por cada pie o fracción que exceda de 40 pies de largo, debe cobrarse 0.28 de dólar por tonelada de flete extra.
 7. Sistema de rebaja: No hay.
 8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay nueve grupos de puertos de destino, con distintas tarifas.
 9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
 10. Miembros de la Conferencia: Achille Lauro; Compagnie Générale Transatlantique; Compañía Sud Americana de Vapores; Consorcio Naviero Peruano S. A.; Flota Mercante Grancolombiana; Hamburg Amerika Linie; Italia S. A.; Johnson Line; Knutsen Line; Norddeutscher Lloyd; Royal Netherlands Steamship Co. (K.N.S.M.); The Pacific Steam Navigation Company.
- Compañías de vapores que no participan como Miembros de la Conferencia, pero que se asocian: Grace Line; Gulf and South America Steamship Co.; West Coast Line; Westfal-Larsen Line.

Tarifa número 25

Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau — Freight Tariff N° 5-A

1. Secretario: R.F. Burley, Chairman, 417 Montgomery Street, San Francisco 4, California, Estados Unidos.
 2. Ruta en la cual opera: México (Pacífico) a Centroamérica, Zona del Canal, Panamá y puertos de la costa del Pacífico de Sudamérica; y Perú, Chile, Zona del Canal, Panamá y Centroamérica a puertos de la costa del Pacífico de México.
 3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
 4. Tipo de tarifa: Por producto.
 5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
- | | |
|---------------------|--------------|
| De 3 001 a 4 000 kg | 2.40 dólares |
| 4 001 a 5 000 kg | 3.60 dólares |
| 5 001 a 6 000 kg | 4.80 dólares |
| 6 001 a 7 000 kg | 6.00 dólares |
| 7 001 a 8 000 kg | 7.20 dólares |
| 8 001 a 9 000 kg | 8.40 dólares |
| 9 001 a 10 000 kg | 9.60 dólares |

6. Recargo por bultos largos: Más de 10 metros — 2.20 dólares por 1 000 kg o por metro cúbico, según el flete, por cada 3 metros o fracción.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Los puertos se clasifican en cuatro grupos con distintas tarifas.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Grace Line; Flota Mercante Grancolombiana; Johnson Line; "K" Line; N.Y.K. Line; Westfal-Larsen Line.

Tarifa número 26

Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau — Freight Tariff N° 15

1. Secretario: R.F. Burley, Chairman, 417 Montgomery Street, San Francisco 4, California, Estados Unidos.
 2. Ruta en la cual opera: Entre puertos centroamericanos del Pacífico. Entre Balboa y la Ciudad de Panamá y los puertos centroamericanos del Pacífico.
 3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
 4. Tipo de tarifa: Por producto.
 5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
- | | |
|----------------------|---------------|
| De 4 001 a 8 000 lbs | 4.40 dólares |
| 8 001 a 12 000 lbs | 8.40 dólares |
| 12 001 a 16 000 lbs | 12.80 dólares |
| 16 001 a 20 000 lbs | 16.80 dólares |
| | |
| 36 001 a 40 000 lbs | 38.00 dólares |
| 40 001 a 44 000 lbs | 42.00 dólares |
| 44 001 a 48 000 lbs | 46.40 dólares |
| Más de 48 000 lbs | 50.40 dólares |
6. Recargo por bultos largos: 0.60 de dólar por tonelada de flete, por cada 3 pies o fracción en exceso de 24 pies.
 7. Sistema de rebaja: No hay.
 8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay ocho grupos de puertos con distintas tarifas.
 9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
 10. Participantes: Grace Line; Flota Mercante Grancolombiana; Johnson Line; "K" Line; N.Y.K. Line; Westfal-Larsen Line.

Tarifa número 27

Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau — Freight Tariff N° 25

1. Secretario: R.F. Burley, Chairman, 417 Montgomery Street, San Francisco 4, California, Estados Unidos.
 2. Ruta en la cual opera: Desde puertos Centroamericanos del Pacífico a Colombia Pacífico, Ecuador, Perú y Chile. Desde Chile y Perú a puertos Centroamericanos del Pacífico.
 3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
 4. Tipo de tarifa: Por producto.
 5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
- | | |
|----------------------|--------------|
| De 4 001 a 8 000 lbs | 4.40 dólares |
| 8 001 a 12 000 lbs | 8.40 dólares |

12 001 a 16 000 lbs 12.80 dólares

16 001 a 20 000 lbs 16.80 dólares

.....

36 001 a 40 000 lbs 38.00 dólares

40 001 a 44 000 lbs 42.00 dólares

44 001 a 48 000 lbs 46.40 dólares

Más de 48 000 lbs 50.40 dólares

6. Recargo por bultos largos: 1.00 dólar por tonelada de flete, por cada 10 pies o fracción en exceso de 35 pies.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay tres grupos de puertos sudamericanos con fletes diferentes.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Grace Line; Flota Mercante Grancolombiana; Johnson Line; "K" Line; N.Y.K. Line; Westfal-Larsen Line.

Tarifa número 28

Latin America Inter-Port Steamship Tariff Bureau — Freight Tariff N° 35

1. Secretario: R.F. Burley, Chairman, 417 Montgomery Street, San Francisco 4, California, Estados Unidos.
2. Ruta en la cual opera: Entre Balboa (Zona del Canal) y Ciudad de Panamá (República de Panamá) y puertos centroamericanos del Pacífico.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:

De 4 001 a 8 000 lbs 4.40 dólares

8 001 a 12 000 lbs 8.40 dólares

12 001 a 16 000 lbs 12.80 dólares

16 001 a 20 000 lbs 16.80 dólares

.....

36 001 a 40 000 lbs 38.00 dólares

40 001 a 44 000 lbs 42.00 dólares

44 001 a 48 000 lbs 46.40 dólares

Más de 48 000 lbs 50.40 dólares

6. Recargo por bultos largos: 0.60 de dólar por tonelada de flete, por cada 3 pies o fracción en exceso de 24 pies.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Para artesanía indígena de Balboa hay 6 grupos de puertos con tarifas distintas.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Grace Line; Flota Mercante Grancolombiana; Johnson Line; "K" Line; N.Y.K. Line; Westfal-Larsen Line.

Tarifa número 29

The Association of West Coast Steamship Companies — Freight Tariff N° 6 (Ecuador)

1. Secretario: P.E. Alderson, Casilla de Correo 5097, Cristóbal, Zona del Canal.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos del Ecuador a Colombia (Pacífico y Atlántico), Cristóbal/Colón, Balboa/Panamá, Centroamérica (Pacífico y Atlántico), México (Pacífico y Atlántico), Santo Domingo, Venezuela, Puerto España, Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro y Santos.

3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:

Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos.

4. Tipo de tarifa: Por producto.

5. Recargo por bultos pesados: Más de 2 toneladas y hasta 30 toneladas, por tonelada o fracción se cobra un recargo de 0.90 de dólar si el flete se cobra por 2 000 lbs, o 0.60 de dólar si se cobra por 40 pies cúbicos.

6. Recargo por bultos largos: No prevé.

7. Sistema de rebaja: No hay.

8. Puertos latinoamericanos con recargo:

3.50 dólares por tonelada de flete para Rosario

4.50 dólares por tonelada de flete para Santa Fe.

9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.

10. Participantes: Compañía Colombiana de Navegación Marítima (Coldemar Line), Bogotá; Compañía Sud Americana de Vapores, Santiago; Grace Line, Inc., Nueva York; Gulf & South American Steamship Company Inc., Nueva Orleans; Flota Mercante Grancolombiana, S. A., Bogotá; Kawasaki Kisen Kaisha ("K" Line), Kobe; Vaasa Line Oy, Helsinki; Westfal-Larsen & Co. A/S, Bergen; West Coast Line, Inc., Nueva York.

Tarifa número 30

The Association of West Coast Steamship Companies — Freight Tariff N° 7 (Colombia)

1. Secretario: P.E. Alderson, Casilla de Correo 5097, Cristóbal, Zona del Canal.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos Colombianos del Pacífico a puertos Colombianos del Atlántico, Cristóbal/Colón, Balboa/Ciudad de Panamá; puertos Centroamericanos del Pacífico y Atlántico; México (Pacífico y Atlántico); Venezuela, Puerto España, Santo Domingo, Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro y Santos.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla de 2 hasta 30 toneladas:
Más de 2 hasta 3 toneladas — 0.90 de dólar por 2 000 lbs o 0.60 por 40 p³.
Más de 3 hasta 4 toneladas — 1.80 dólares por 2 000 lbs o 1.20 por 40 p³.
Más de 4 hasta 5 toneladas — 2.70 dólares por 2 000 lbs o 1.80 por 40 p³.

6. Recargo por bultos largos: No prevé.

7. Sistema de rebaja: No prevé.

8. Puertos latinoamericanos con recargo: 3.50 dólares por tonelada de flete para Rosario; 4.50 dólares por tonelada de flete para Santa Fe.

9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.

10. Participantes: Compañía Colombiana de Navegación Marítima (Coldemar Line), Bogotá; Compañía Sud Americana de Vapores, Santiago; Grace Line, Inc., Nueva York; Gulf & South American Steamship Company Inc., Nueva Orleans; Flota Mercante Grancolombiana, S. A., Bogotá; Kawasaki Kisen Kaisha ("K" Line), Kobe; Vaasa Line Oy, Helsinki; Westfal-Larsen & Co. A/S, Bergen; West Coast Line, Inc., Nueva York.

Tarifa número 31

The Association of West India Trans-Atlantic Steamship Lines — Freight Tariff N° 5

1. Secretario: Cristóbal Sub-Committee, Casilla de Correo 5066, Cristóbal, Zona del Canal.
2. Ruta en la cual opera: Desde Colombia Atlántico a Cristóbal/Colón, Ciudad de Panamá/Balboa, Ecuador, Perú y Chile.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1000 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: No prevé.
6. Recargo por bultos largos: No prevé.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay seis grupos de puertos de descarga, con distintas tarifas.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Royal Mail Lines, Ltd., Compagnie Générale Transatlantique; Royal Netherlands Steamship Co.; Holland America Line; Harrison Line; "Italia" Società per Azioni di Navigazione; Johnson Line; Fred. Olsen Line; Hamburg Amerika Line; Norddeutscher Lloyd; Marina Mercante Nicaragüense S. A.; Flota Mercante Grancolombiana; States Marine Line.

Tarifa número 32

The Association of West India Trans-Atlantic Steamship Lines — Freight Tariff N° 9

1. Secretario: Cristóbal Sub-Committee, Casilla de Correo 5066, Cristóbal, Zona del Canal.
2. Ruta en la cual opera: Desde Cristóbal, Zona del Canal a Centroamérica (Atlántico y Pacífico), Colombia (Atlántico), Venezuela, Puerto España, México (Atlántico).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1000 kg o 40 pies cúbicos, excepto Centroamérica (Pacífico), donde se aplican por 2000 lbs o 40 p³.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: hay tabla de 2001 kg hasta 30000 kg y otra de 2 a 30 toneladas para Centroamérica (Pacífico):

2001 a 3000 kg, 1.25 dólares por 1000 kg o 0.90 de dólar por 40 p³
3001 a 4000 kg, 2.50 dólares por 1000 kg o 1.75 dólares por 40 p³
6. Recargo por bultos largos por tonelada de flete:

Más de 35 pies hasta 40 pies, 0.44 de dólar
Más de 40 pies hasta 45 pies, 1.10 dólares
Más de 45 pies hasta 50 pies, 1.76 dólares
Hasta 80 pies 5.72 dólares
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay tres grupos de puertos con distintas tarifas.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Royal Mail Lines, Ltd., Compagnie Générale Transatlantique; Royal Netherlands Steamship Co.; Holland America Line; Harrison Line; "Italia" Società per Azioni di Navigazione; Johnson Line; Fred. Olsen Line; Hamburg

Amerika Line; Norddeutscher Lloyd; Marina Mercante Nicaragüense S. A.; Flota Mercante Grancolombiana; States Marine Line.

Tarifa número 33

Caribbean Freight Committee, Caribbean Freight Tariff N° 1 C

1. Secretario: Willemstad, Curaçao N.A.
2. Ruta en la cual opera: Entre puertos del Caribe.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1000 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: Por cada 1000 kg o fracción en exceso de 2000 kg, se aplica un recargo de 1.25 dólares sobre el flete si éste se paga por tonelada, y de 0.875 de dólar si se paga por 40 p³.
6. Recargo por bultos largos: Existe un recargo de 0.25 de dólar por cada pie o fracción en exceso de 35 pies.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay tarifas detalladas (que especifican muy pocos productos) desde y hasta los distintos países y puertos del Caribe.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Compagnie Générale Transatlantique; Compañía Transatlántica Española S. A.; Grace Line Ltd.; "Italia" Società per Azioni di Navigazione; Johnson Line Ltd.; Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.; Mitsui O.S.K. Lines; Pacific Steam Navigation Co.; Royal Mail Lines Ltd.; Royal Netherlands Steamship Co.

Tarifa número 34

Caribbean Freight Committee, Caribbean Freight Tariff N° 2 C

1. Secretario: Willemstad, Curaçao N.A.
2. Ruta en la cual opera: Desde Barranquilla, Santo Domingo, Puerto España, la Guaira para Chile, Perú, Colombia Pacífico (Buenaventura), Puntarenas, Champerico, Amapala, Corinto y Acapulco.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1000 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: Por cada 1000 kg o fracción en exceso de 2000 kg, se aplica un recargo de 1.25 dólares sobre el flete si éste se paga por tonelada, y de 0.875 de dólar si se paga por 40 p³.
6. Recargo por bultos largos: Existe un recargo de 0.25 de dólar por cada pie o fracción en exceso de 35 pies.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay tarifas detalladas (que especifican muy pocos productos) desde y hasta los distintos países.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Compagnie Générale Transatlantique; Compañía Transatlántica Española S. A.; Grace Line Ltd.; "Italia" Società per Azioni di Navigazione; Rederiaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line); Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.; Pacific Steam Navigation Co.; Royal Mail Lines Ltd.; Royal Netherlands Steamship Co.

Tarifa número 35

Rates from Ports of Call on West Coast of Mexico and Central America to Ports of Call in Caribbean Sea as Scheduled in Mitsui O.S.K. Liner Service

1. Secretario: Mitsui O.S.K.
2. Ruta en la cual opera: Desde Acapulco y Centroamérica (Pacífico) a Barranquilla, Cartagena, Maracaibo, Puerto Cabello, La Guaira, Curaçao, Puerto España, Aruba, Kingston, Puerto Príncipe.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: De acuerdo a lo establecido en Pacific Coast/Caribbean Sea Ports Conference Tariff N° 20 (no incluida en este anexo).
6. Recargo por bultos largos: No prevé.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: No indica.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Mitsui O.S.K. Line.

Tarifa número 36

La Guaira (Venezuela)/River Plate Brazil Direct Service Tariff List

1. Secretario: Mitsui O.S.K.
2. Ruta en la cual opera: Desde La Guaira a Buenos Aires, Montevideo, Santos y Río de Janeiro.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: No prevé.
6. Recargo por bultos largos: No prevé.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Asunción, Paraguay, con transbordo en Buenos Aires, 11.00 dólares adicionales por tonelada de flete.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Mitsui O.S.K. Line.

Tarifa número 37

Central America/Brazil, River Plate — Mitsui O.S.K. Lines Tariff List Revised N° 1

1. Secretario: Mitsui O.S.K.
2. Ruta en la cual opera: Desde Centroamérica (Atlántico y Pacífico), Colombia (Atlántico y Pacífico), Venezuela, Puerto España, Santo Domingo, Guayaquil y Callao, a Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro, Salvador y Santos.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla de 2 a 25 toneladas:

2 001 a 3 000 kg	3.50 dólares por 1 000 kg a 2.35 dólares por 40 p ³
3 001 a 4 000 kg	5.50 dólares por 1 000 kg a 3.65 dólares por 40 p ³
4 001 a 5 000 kg	7.50 dólares por 1 000 kg a 5.00 dólares por 40 p ³

6. Recargo por bultos largos: Hay tablas de 20 a 65 pies de largo:

Más de 20 a 25 pies	1.75 dólares por tonelada de flete
Más de 25 a 30 pies	2.50 dólares por tonelada de flete
Más de 30 a 35 pies	3.25 dólares por tonelada de flete
Más de 35 a 40 pies	4.00 dólares por tonelada de flete
Más de 40 a 45 pies	4.75 dólares por tonelada de flete
Más de 45 a 50 pies	5.75 dólares por tonelada de flete
Más de 50 a 55 pies	7.00 dólares por tonelada de flete
Más de 55 a 60 pies	8.50 dólares por tonelada de flete
Más de 60 a 65 pies	10.00 dólares por tonelada de flete

7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Rosario — 2.00 dólares, y distintos recargos para otros puertos argentinos y brasileños. Para Asunción con transbordo en Buenos Aires — 14.00 dólares por tonelada de flete *free out*.
9. Disposiciones sobre *containers*: *Containers*, con carga no especificada — P/M 44.00; con carga *ad valorem* — P/M 51.00 más 1.5 por ciento *ad valorem*; K.D. (knocked down) o vacíos — P/M 22.00.
10. Participantes: Mitsui O.S.K.

Tarifa número 38

River Plate, Brazil/Central America Mitsui O.S.K. Lines, Tariff List Revised N° 1

1. Secretario: Mitsui O.S.K. Line, Buenos Aires.
2. Ruta en la cual opera: Desde Buenos Aires, Montevideo, Río de Janeiro, Salvador y Santos hasta Venezuela, Colombia (Atlántico y Pacífico), Centroamérica (Atlántico y Pacífico), Puerto España, Santo Domingo, Guayaquil y Callao.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: Igual a Tarifa número 37 — (Central America/Brazil, River Plate Tariff List).
6. Recargo por bultos largos: Igual a Tarifa número 37 — (Central America/Brazil, River Plate Tariff List).
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Rosario — 2.00 dólares, y distintos recargos desde otros puertos argentinos y brasileños. Desde Asunción con transbordo en Buenos Aires — 14.00 dólares por tonelada de flete *free in*.
9. Disposiciones sobre *containers*. No prevé.
10. Participantes: Mitsui O.S.K.

Tarifa número 39

Brazil Caribbean Conference — Freight Tariff N° 6

1. Secretario: Centro de Navegação Transatlântica, Av. Rio Branco 26, 11° andar, Río de Janeiro.
2. Ruta en la cual opera: Desde Río Grande, Pelotas, Florianópolis, Itajaí, São Francisco do Sul, Pa-

Mexican Southbound Freight Tariff N° 6

- ranaguá, Antonina, Santos, Angra dos Reis, Rio de Janeiro, Vitória, Salvador, Recife y Belem en Brasil, para Barranquilla (Colombia), Callao (Perú), La Guaira (Venezuela), Puerto España (Trinidad), Valparaíso (Chile) y Veracruz (México).
- Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
 - Tipo de tarifa: Por producto.
 - Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
De 2 000 a 4 000 kg 2.00 dólares
4 001 a 6 000 kg 3.00 dólares
Sobre 6 000 se agrega 1.00 dólar por tonelada o fracción, a los 3.00 dólares mencionados.
 - Recargo por bultos largos: Por cada metro o fracción en exceso de 12 metros se agrega al flete 0.50 de dólar.
 - Sistema de rebaja: No hay.
 - Puertos latinoamericanos con recargo: Distintos recargos para puertos brasileños no mencionados arriba. Buenaventura (Colombia) — 8.00 dólares por 1 000 kg o metro cúbico; Santo Domingo (República Dominicana) — 11.00 dólares por 1 000 kg o metro cúbico; Amapala y Puerto Cortés. (Honduras), Acajutla (El Salvador), Champerico y Puerto Barrios (Guatemala), Corinto (Nicaragua), Guayaquil (Ecuador), Puerto Limón (Costa Rica), Puntarenas — 15.00 dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
 - Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
 - Miembros de la Conferencia: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; Lamport & Holt Line Ltd., Liverpool; Lloyd Brasileiro (P. N.), Rio de Janeiro; The Booth Steamship Co. Ltd., Liverpool.

Tarifa número 40

East Coast Mexico/Brazil-Uruguay-Argentina Freight Tariff

- Secretario: Lloyd Brasileiro, Rio de Janeiro (tarifa particular).
- Ruta en la cual opera: De México (Pacífico) a Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Santos, Rio Grande, Montevideo y Buenos Aires.
- Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
- Tipo de tarifa: Por producto.
- Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
De 2 001 a 4 000 kg 2.00 dólares
4 001 a 6 000 kg 3.00 dólares
6 001 a 7 000 kg 4.00 dólares
7 001 a 8 000 kg 5.00 dólares
8 001 a 9 000 kg 6.00 dólares
9 001 a 10 000 kg 7.00 dólares
- Recargo por bultos largos: Por cada 3 pies o fracción que exceda de 40 pies, se cobrará un recargo de 0.50 de dólar por 1 000 kg o metro cúbico.
- Sistema de rebaja: No hay.
- Puertos latinoamericanos con recargo: Montevideo — 15 por ciento de recargo; Buenos Aires — 2.00 dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
- Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
- Participantes: Lloyd Brasileiro, Rio de Janeiro.

- Secretario: Cosmopolitan Shipping Company, Inc., 42, Broadway, New York, U.S.A.
- Ruta en la cual opera: De Tampico, Veracruz y Coatzacoalcas a Rio de Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires.
- Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
- Tipo de tarifa: Por producto.
- Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
De 2 001 a 4 000 kg 2.00 dólares
4 001 a 6 000 kg 3.00 dólares
6 001 a 7 000 kg 4.00 dólares
7 001 a 8 000 kg 5.00 dólares
8 001 a 9 000 kg 6.00 dólares
9 001 a 10 000 kg 7.00 dólares

- Recargo por bultos largos: Por cada 3 pies o fracción que exceda de 40 pies, se cobrará un recargo de 0.50 de dólar por 1 000 kg o metro cúbico.
- Sistema de rebaja: No hay.
- Puertos latinoamericanos con recargo: Asunción (Paraguay) 14.00 dólares, Rosario y San Nicolás 4.00 dólares, Campana 2.00 dólares, todo por tonelada de flete además del flete a Buenos Aires.
- Disposiciones sobre *containers*: Recargo de 5 por ciento sobre la tarifa normal, además del alquiler del *container* de 3.00 dólares por 40 pies cúbicos sobre la cubicación interior del *container*.
- Participantes: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires, Lloyd Brasileiro, Rio de Janeiro; Nopal Line, Oslo.

Estos datos no se evaluaron estadísticamente porque la tarifa de fletes se recibió después de terminada la investigación.

A partir del 1° de junio de 1968 rige la Mexican Southbound Freight Tariff N° 1 de la Inter-American Freight Conference — Mexican Area, Section "A" para puertos de Argentina, Paraguay y Uruguay.

Para Brasil rige la Mexican Southbound Freight Tariff N° 2 de la misma Conferencia, Section "B".

Tarifa número 42

European/South Pacific and Magellan Conference — Tariff From Ecuador N° 6

- Secretario: H.G. Burden, Spinney House, Church Street, Liverpool 1.
- Ruta en la cual opera: Desde Ecuador a puertos terminales del Reino Unido y Continente.
- Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Chelines para el Reino Unido y dólares para Escandinavia, Continente e Italia, por 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
- Tipo de tarifa: Por producto.
- Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
De 3 a 4 toneladas 2.25 dólares
4 a 5 toneladas 4.50 dólares
5 a 6 toneladas 6.70 dólares
6 a 7 toneladas 8.40 dólares
7 a 8 toneladas 9.80 dólares
8 a 9 toneladas 11.20 dólares
9 a 10 toneladas 12.60 dólares

10 a 11 toneladas 14.00 dólares
11 a 12 toneladas 15.40 dólares
(tabla hasta 25 toneladas)

6. Recargo por bultos largos: Sobre 33 hasta 40 pies, 0.47 de dólar extra por tonelada de flete, por pie o fracción. Sobre 40 pies, 0.28 de dólar.
7. Sistema de rebaja: Algunos productos, incluso el cacao y el café, tienen una rebaja diferida del 10 por ciento.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: No indica.
9. Disposiciones sobre *containers*: Contiene solamente tarifas para *containers* vacíos de retorno.
10. Miembros de la Conferencia: Compagnie Générale Transatlantique; Flota Mercante Grancolombiana S. A.; Hamburg Amerika Linie; "Italia" Società per Azioni di Navigazione; Knutsen Line; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N. V.; Achille Lauro; Norddeutscher Lloyd; Rederiaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line); The Pacific Steam Navigation Company; Vaasa Line — Helsinki; Consorcio Naviero Peruano.

Compañías navieras que no participan como miembros de la Conferencia pero que se asocian: West Coast Line; Blue Star Line; Grace Line; Port Line; Manz Line; Westfal-Larsen Line; Gulf & S. A. Steamship Co.; Shaw Savill & Albion Co.; New Zealand Shipping Co.; Compañía Chilena de Navegación Interoceánica; Kawasaki Kisen Kaisha ("K" Line).

Tarifa número 43

European/South Pacific and Magellan Conference — Tariff from Peru N° 24

1. Secretario: H.G. Burden, Spinney House, Church Street, Liverpool 1.
2. Ruta en la cual opera: Desde el Perú a puertos terminales del Reino Unido y Continente.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Chelines para el Reino Unido y dólares para Escandinavia, Continente e Italia, por 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:

De 3 a 4 toneladas	2.25 dólares
4 a 5 toneladas	4.50 dólares
5 a 6 toneladas	6.70 dólares
6 a 7 toneladas	8.40 dólares
7 a 14 toneladas	8.40 más 1.40 dólares por tonelada
14 a 15 toneladas	19.25 dólares
15 a 16 toneladas	20.00 dólares
16 a 17 toneladas	20.45 dólares
17 a 18 toneladas	20.85 dólares
Tabla hasta 25 toneladas.	

6. Recargo por bultos largos: Sobre 33 hasta 40 pies, 0.47 de dólar por tonelada de flete, por pie o fracción. Sobre 40 pies, 0.28 de dólar.
7. Sistema de rebaja: 10 por ciento de rebaja diferida para el café y el cacao.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: 4.00 dólares por tonelada de flete desde Supe, Huacho y Chancay, en el Perú.
9. Disposiciones sobre *containers*: Contiene solamente tarifas para *containers* vacíos de retorno.
10. Miembros de la Conferencia: Compagnie Générale Transatlantique; Flota Mercante Grancolombiana

na S. A.; Hamburg Amerika Linie; "Italia" Società per Azioni di Navigazione; Knutsen Line; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N.V.; Achille Lauro; Norddeutscher Lloyd; Rederiaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line); The Pacific Steam Navigation Company; Vaasa Line — Helsinki; Consorcio Naviero Peruano.

Compañías navieras que no participan como miembros de la Conferencia, pero que se asocian a ella: West Coast Line; Blue Star Line; Grace Line; Port Line; Manz Line; Westfal-Larsen Line; Gulf & S. A. Steamship Co.; Shaw Savill & Albion Co.; New Zealand Shipping Co.; Compañía Chilena de Navegación Interoceánica; Kawasaki Kisen Kaisha ("K" Line).

Tarifa número 44

European/South Pacific and Magellan Conference — Tariff from Chile N° 27

1. Secretario: H.G. Burden, Spinney House, Church Street, Liverpool 1.
2. Ruta en la cual opera: Desde Chile a puertos terminales del Reino Unido y Continente.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Chelines para el Reino Unido y dólares para Escandinavia, Continente e Italia, por 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:

De 3 a 4 toneladas	2.25 dólares
4 a 5 toneladas	4.50 dólares
5 a 6 toneladas	6.70 dólares
6 a 7 toneladas	8.40 dólares
7 a 14 toneladas	8.40 más 1.40 dólares por tonelada
14 a 15 toneladas	19.25 dólares
15 a 16 toneladas	20.00 dólares
16 a 17 toneladas	20.45 dólares
17 a 18 toneladas	20.85 dólares
Hay tabla hasta 25 toneladas.	

6. Recargo por bultos largos: Sobre 33 hasta 40 pies, 0.47 de dólar por tonelada de flete, por pie o fracción. Sobre 40 pies, 0.28 de dólar.
7. Sistema de rebaja: 10 por ciento de rebaja diferida para el café y el cacao (productos que no exportan Chile).
8. Puertos latinoamericanos con recargo: No hay.
9. Disposiciones sobre *containers*: Contiene solamente tarifas para *containers* vacíos de retorno.
10. Miembros de la Conferencia: Compagnie Générale Transatlantique; Flota Mercante Grancolombiana S. A.; Hamburg Amerika Linie; "Italia" Società per Azioni di Navigazione; Knutsen Line; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N.V.; Achille Lauro; Norddeutscher Lloyd; Rederiaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line); The Pacific Steam Navigation Company; Vaasa Line — Helsinki; Consorcio Naviero Peruano.

Compañías navieras que no participan como miembros de la Conferencia, pero que se asocian: West Coast Line; Blue Star Line; Grace Line; Port Line; Manz Line; Westfal-Larsen Line; Gulf & S. A. Steamship Co.; Shaw Savill & Albion Co.; New Zealand Shipping Co.; Compañía Chilena de Navegación Interoceánica; Kawasaki Kisen Kaisha ("K" Line).

European/South Pacific and Magellan Conference

1. Secretario: H.G. Burden, Spinney House, Church Street, Liverpool 1.
2. Ruta en la cual opera: Del Reino Unido/Continente/España a Colombia (Pacífico), Ecuador, Perú y Chile.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Chelines para el Reino Unido por 2240 lbs o 40 pies cúbicos, y dólares por 1000 kg o metro cúbico para los demás países.
4. Tipo de tarifa: Por clase (Outward Freight Classification "Z"). Hay 11 clases.
5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla hasta 25 400 kg:

De 3 049 a 4 064 kg 2.25 dólares por 1000 kg o 2.05 dólares por m³, máximo 13.50 por 1000 kg
De 4 065 a 5 080 kg 4.50 dólares por 1000 kg o 4.05 dólares por m³, máximo 26.90 por 1000 kg
De 5 081 a 6 096 kg 6.70 dólares por 1000 kg o 6.00 dólares por m³, máximo 40.30 por 1000 kg

6. Recargo por bultos largos: Recargos por más de 35 pies de largo:

De 10.669 a 12.192 metros, 2.10 dólares por 1000 kg o 1.90 dólares por m³.
De 12.193 a 13.716 metros, 3.05 dólares por 1000 kg o 2.70 dólares por m³.
De 13.717 a 16.764 metros, 4.25 dólares por 1000 kg o 3.75 dólares por m³.

7. Sistema de rebaja: En algunos casos hay 10 por ciento de rebaja.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay cinco grupos de puertos de diferentes países con distintas tarifas.
9. Disposiciones sobre *containers*: La tarifa contiene tres páginas sobre *containers*. No hay recargo, pero se aplica como mínimo la tarifa correspondiente a la categoría 6.
10. Miembros de la Conferencia: Compagnie Générale Transatlantique; Flota Mercante Grancolombiana S. A.; Hamburg Amerika Linie; "Italia" Società per Azioni di Navigazione; Knutsen Line; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N.V.; Achille Lauro; Norddeutscher Lloyd; Rederiaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line); The Pacific Steam Navigation Company; Vaasa Line — Helsinki; Consorcio Naviero Peruano.

Compañías navieras que no participan como miembros de la Conferencia, pero que se asocian: West Coast Line; Blue Star Line; Grace Line; Port Line; Manz Line; Westfal-Larsen Line; Gulf & S.A. Steamship Co.; Shaw Savill & Albion Co.; New Zealand Shipping Co.; Compañía Chilena de Navegación Interoceánica; Kawasaki Kisen Kaisha ("K" Line).

Tarifa número 46

European/South Pacific and Magellan Conference — Tariff from Colombia (Pacific) N° 6

1. Secretario: H.G. Burden, Spinney House, Church Street, Liverpool 1.
2. Ruta en la cual opera: Desde Colombia (Pacífico) a Reino Unido y Continente Europeo.

3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Chelines para el Reino Unido y dólares para los demás países, por 1000 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla de 3 a 25 toneladas:

Más de 3 a 4 toneladas, 2.25 dólares por tonelada de flete.

Más de 4 a 5 toneladas, 4.50 dólares por tonelada de flete.

Más de 5 a 6 toneladas, 6.70 dólares por tonelada de flete.

6. Recargo por bultos largos: 0.47 dólares por tonelada de flete por cada pie o fracción en exceso de 33 pies hasta 40 pies de largo.
0.28 dólares por cada pie o fracción en exceso de 40 pies.
7. Sistema de rebaja: 10 por ciento de rebaja diferida sobre el café y la tagua.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: No indica.
9. Disposiciones sobre *containers*: Contiene solamente tarifas para *containers* vacíos de retorno.
10. Miembros de la Conferencia: Compagnie Générale Transatlantique; Flota Mercante Grancolombiana S.A.; Hamburg Amerika Linie; "Italia" Società per Azioni di Navigazione; Knutsen Line; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N. V.; Achille Lauro; Norddeutscher Lloyd; Rederiaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line); The Pacific Steam Navigation Company; Vaasa Line — Helsinki; Consorcio Naviero Peruano.

Compañías navieras que no participan como miembros de la Conferencia, pero que se asocian a ella: West Coast Line; Blue Star Line; Grace Line; Port Line; Manz Line; Westfal-Larsen Line; Gulf & S.A. Steamship Co.; Shaw Savill & Albion Co.; New Zealand Shipping Co.; Compañía Chilena de Navegación Interoceánica; Kawasaki Kisen Kaisha ("K" Line).

Tarifa número 47

The Association of West India Trans-Atlantic Steam Ship Lines — Central American (Pacific) and Mexican (Pacific) Eastbound Tariff N° 18

1. Secretario: R.T. Baines, Moor House, London Wall, London, E.C.2.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos de la costa del Pacífico de Centroamérica y México a Europa.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Chelines para el Reino Unido y dólares para los demás destinos, por 1000 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: 1.75 dólares por cada 1016 kg o fracción en exceso de 2032 kg.
6. Recargo por bultos pesados: No prevé.
7. Sistema de rebaja: 10 por ciento de rebaja diferida.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: La Paz (México) 3.36 dólares por tonelada de flete.
9. Disposiciones sobre *containers*: Flete normal sobre el peso de la mercadería o volumen interior del *container*, más 10 por ciento.
10. Participantes: Booker Line Ltd., Liverpool; Compagnie Générale Transatlantique, París; Arment Deppe, Amberes; Det Ostasiatiske Kompagni, Copenhagen; Thos. & Jas. Harrison Ltd.,

Liverpool; "Italia" Società per Azioni di Navigazione, Génova; Johnson Line, Estocolmo; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N. V., Amsterdam; Holland America Line, Rotterdam; Fred. Olsen & Co., Oslo; Ozean/Stinnes Linien, Hamburgo; Royal Mail Lines Ltd., Londres; Swedish Atlantic Line, Gotemburgo; Transportación Marítima Mexicana S.A., México D.F.; Compañía Transatlántica Española S.A., Madrid; Wilh. Wilhelmsen Ltd., Oslo; Compañía Anónima Venezolana de Navegación, Caracas; Coblfranchise, Amberes; Elders & Fyffes Ltd., Londres; Flota Mercante Grancolombiana S.A., Bogotá; Horn-Linie, Hamburgo; Jamaica Banana Producers' Steamship Company, Londres; Mamenic Line (Marina Mercante Nicaragüense S.A.), Managua; Norddeutscher Lloyd, Bremen; States Marine Lines, Nueva York; Vaasa Line Oy, Helsinki; Hamburg Amerika Linie, Hamburgo.

Tarifa número 48

The Association of West India Trans-Atlantic Steam Ship Lines — Venezuelan Eastbound Tariff N° 16

1. Secretario: R.T. Baines, Moor House, London Wall, London E.C.2.
2. Ruta en la cual opera: Desde Venezuela a Europa.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: 1.75 dólares por tonelada de flete por cada 1 016 kg en exceso de 2 032 kg.
6. Recargo por bultos largos: No prevé.
7. Sistema de rebaja: 10 por ciento de rebaja diferida, excepto para puertos españoles.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Maracaibo y Ciudad Bolívar.
9. Disposiciones sobre *containers*: Hay un agregado de 5 páginas con disposiciones sobre *containers*. Flete normal sobre el peso de la mercadería o volumen interior del *container*, más 10 por ciento. Se aplicarán las tarifas normales sobre la mercadería individual, con un flete mínimo de 40 dólares sobre la capacidad de peso o medida del *container*.
10. Participantes: C.A. V.N.; The East Asiatic Co.; Compagnie Générale Transatlantique; Hapag Line; Grace Line; Transatlántica Española; Italian Line; Johnson Line; Belfran Line; Harrison Line; Vaasa Line; Horn Line; Flota Mercante Grancolombiana S.A.; Compañía Real Holandesa de Vapores; Royal Mail Line; Fred. Olsen Line. (Todos miembros del Subcomité Caracas — Witass, cuya secretaría está a cargo de Taurel y Cía. Sucrs. C. A.)

Tarifa número 49

The Association of West India Trans-Atlantic Steam Ship Lines-Outward Freight Tariff F 6

1. Secretario: R.T. Baines, Moor House, London Wall, London E.C.2.
2. Ruta en la cual opera: Desde Escandinavia, Continente (norte), Reino Unido y Francia a Jamaica, Haití y la República Dominicana.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Chelines desde el Reino Unido por 2 240 lbs o 40 p³ (1 016 kg o 1.13 m³) y dólares desde los demás países por 1 000 kg o metro cúbico.

4. Tipo de tarifa: Por producto. Esta tarifa tiene prioridad sobre la tarifa por clase ("General Section Classification (N° 9) of Goods"). Hay 8 clases.
5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla desde 2 hasta 51 toneladas:

Más de 2 032 a 3 048 kg 2.10 dólares por 1 000 kg o 1.85 por m³
 Más de 3 048 a 4 064 kg 4.20 dólares por 1 000 kg o 3.70 por m³
 Más de 4 064 a 5 080 kg 5.60 dólares por 1 000 kg o 4.95 por m³

6. Recargo por bultos largos: 0.28 dólares por tonelada de flete por cada pie (0.3048 metros) en exceso de 33 pies (10.058 metros).
7. Sistema de rebaja: 10 por ciento rebaja diferida.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Haití y Santo Domingo que tienen tarifas más elevadas que Jamaica.
9. Disposiciones sobre *containers*: Hay 2 páginas sobre arriendo y tarifado. Significa un recargo del 10 por ciento sobre el flete normal calculado sobre el peso de la mercadería o la cubicación interior del *container*, además de la tarifa por arriendo del *container* y multas por demora en su devolución.
10. Participantes: Booker Line Ltd., Liverpool; Compagnie Générale Transatlantique, París; Armement Deppe, Amberes; Det Ostasiatiske Kompagni, Copenhague; Hamburg Amerika Linie, Hamburgo; Thos. & Jas. Harrison Ltd., Liverpool; "Italia" Società per Azioni di Navigazione, Génova; Johnson Line, Estocolmo; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N. V.; Holland America Line, Rotterdam; Fred. Olsen & Co., Oslo; Ozean/Stinnes Linien, Hamburgo; Royal Mail Lines Ltd., Londres; Swedish Atlantic Line, Gotemburgo; Transportación Marítima Mexicana S.A., México D.F.; Compañía Transatlántica Española S.A.; Madrid; Wilh. Wilhelmsen Ltd., Oslo; Compañía Anónima Venezolana de Navegación, Caracas; Coblfranchise, Amberes; Elders & Fyffes Ltd., Londres; Flota Mercante Grancolombiana S.A.; Bogotá; Horn-Linie, Hamburgo; Jamaica Banana Producers' Steamship Company, Londres; Mamenic Line (Marina Mercante Nicaragüense S.A.), Managua; Norddeutscher Lloyd, Bremen; States Marine Lines, Nueva York; Vaasa Line Oy, Helsinki.

Tarifa número 50

The Association of West India Trans-Atlantic Steam Ship Lines-Outward Freight Tariff E 6

1. Secretario: R.T. Baines, Moor House, London Wall, London E.C.2.
2. Ruta en la cual opera: Desde Escandinavia, Continente (norte), Reino Unido y Francia a Zona del Canal, Centroamérica (Atlántico y Pacífico) y México (Pacífico).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Chelines desde el Reino Unido por 2 240 lbs o 40 pies cúbicos (1 016 kg o 1.13 m³) y dólares desde los demás países por 1 000 kg o metro cúbico (distintas tarifas por peso y medida).
4. Tipo de tarifa: Por producto. Esta tarifa tiene prioridad sobre la tarifa por clase ("General Section Classification (N° 9) of Goods"). Hay 8 clases.
5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla desde 2 hasta 51 toneladas:

Más de 2032 a 3048 kg 2.10 dólares por 1000 kg
o 1.85 por m³
Más de 3048 a 4064 kg 4.20 dólares por 1000 kg
o 3.70 por m³
Más de 4064 a 5080 kg 5.60 dólares por 1000 kg
o 4.95 por m³

6. Recargo por bultos largos: 0.28 de dólar por tonelada de flete, por cada pie (0.3048 metros) en exceso de 33 pies (10.058 metros).
7. Sistema de rebaja: 10 por ciento de rebaja diferida, excepto para Cristóbal/Colón, Ciudad de Panamá y Balboa.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay 7 grupos de puertos con distintas tarifas.
9. Disposiciones sobre *containers*: Hay dos páginas sobre arriendo y tarifado. Significa un recargo del 10 por ciento sobre el flete normal calculado sobre el peso de la mercadería o la cubicación interior del *container*, además de la tarifa por arriendo del *container* y multas por demora en su devolución.
10. Participantes: Booker Line Ltd., Liverpool; Compagnie Générale Transatlantique, París; Arment Deppe, Amberes; Det Ostasiatisk Kompagni, Copenhague; Hamburg Amerika Linie, Hamburgo; Thos. & Jas. Harrison Ltd., Liverpool; "Italia" Società per Azioni di Navigazione, Génova; Johnson Line, Estocolmo; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N.V.; Holland America Line; Rotterdam; Fred. Olsen & Co., Oslo; Ozean/Stinnes Linien, Hamburgo; Royal Mail Lines Ltd., Londres; Swedish Atlantic Line, Gotemburgo; Transportación Marítima Mexicana S.A., México D.F.; Compañía Transatlántica Española S.A., Madrid; Wilh. Wilhelmsen Ltd., Oslo; Compañía Anónima Venezolana de Navegación, Caracas; Cobelfranline, Amberes; Elders & Fyffes Ltd., Londres; Flota Mercante Gracolumbiana S.A.; Bogotá; Horn-Linie, Hamburgo; Jamaica Banana Producers' Steamship Company, Londres; Mamenic Line (Marina Mercante Nicaragüense S.A.), Managua; Norddeutscher Lloyd, Bremen; States Marine Lines, Nueva York; Vaasa Line Oy, Helsinki.

Tarifa número 51

The Association of West India Trans-Atlantic Steam Ship Lines-Outward Freight Tariff D 6

1. Secretario: R.T. Baines, Moor House, London Wall, London E.C.2.
2. Ruta en la cual opera: Desde Escandinavia, Continente (norte), Reino Unido y Francia a Venezuela, Antillas Holandesas y puertos colombianos del Atlántico.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Chelines desde el Reino Unido por 2240 lbs o 40 pies cúbicos (1016 kg o 1.13 m³), y dólares desde los demás países por 1000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto. Esta tarifa tiene prioridad sobre la tarifa por clase ("General Section Classification (Nº 9) of Goods"). Hay 8 clases.
5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla desde 2 hasta 51 toneladas:

Más de 2032 a 3048 kg 2.10 dólares por 1000 kg
o 1.85 por m³
Más de 3048 a 4064 kg 4.20 dólares por 1000 kg
o 3.70 por m³

Más de 4064 a 5080 kg 5.60 dólares por 1000 kg
o 4.95 por m³

6. Recargo por bultos largos: 0.28 de dólar por tonelada de flete por cada pie (0.3048 metros) en exceso de 33 pies (10.058 metros).
7. Sistema de rebaja: 10 por ciento de rebaja diferida.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay nueve grupos de puertos con distintas tarifas.
9. Disposiciones sobre *containers*: Hay 2 páginas sobre arriendo y tarifado. Significa un recargo de 10 por ciento sobre el flete normal calculado sobre el peso de la mercadería o la cubicación interior del *container*, además de la tarifa por arriendo del *container* y multas por demora en su devolución.
10. Participantes: Booker Line Ltd., Liverpool; Compagnie Générale Transatlantique, París; Arment Deppe, Amberes; Det Ostasiatisk Kompagni, Copenhague; Hamburg Amerika Linie, Hamburgo; Thos. & Jas. Harrison Ltd., Liverpool; "Italia" Società per Azioni di Navigazione, Génova; Johnson Line, Estocolmo; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N. V., Amsterdam; Holland America Line, Rotterdam; Fred. Olsen & Co., Oslo; Ozean/Stinnes Linien, Hamburgo; Royal Mail Lines Ltd., London; Swedish Atlantic Line, Gotemburgo; Transportación Marítima Mexicana S.A., México D.F.; Compañía Transatlántica Española S.A., Madrid; Wilh. Wilhelmsen Ltd., Oslo; Compañía Anónima Venezolana de Navegación, Caracas; Cobelfranline, Amberes; Elders & Fyffes Ltd., Londres; Flota Mercante Gracolumbiana S.A.; Bogotá; Horn Linie, Hamburgo; Jamaica Banana Producers' Steamship Company, Londres; Mamenic Line (Marina Mercante Nicaragüense S.A.), Managua; Norddeutscher Lloyd, Bremen; States Marine Lines, Nueva York; Vaasa Line Oy, Helsinki.

Tarifa número 52

The Association of West India Trans-Atlantic Steam Ship Lines, Colombian (Atlantic) Eastbound Tariff Nº 16

1. Secretario: R.T. Baines, Moor House, London Wall, London E.C.2.
2. Ruta en la cual opera: Desde Barranquilla, Cartagena y Santa Marta a Europa (Amberes, Génova, etc.).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Chelines para el Reino Unido y dólares para el resto de Europa, por 1000 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: Tarifa hasta 2 toneladas (2032 kg). 1.75 dólares por tonelada de flete por cada tonelada (1016 kg) o fracción en exceso de 2032 kg.
6. Recargo por bultos largos: No prevé.
7. Sistema de rebaja: 10 por ciento de rebaja diferida.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: No indica.
9. Disposiciones sobre *containers*: Hay disposiciones que representan 10 por ciento de recargo sobre el flete normal, calculado sobre el peso de la mercadería o la cubicación interior del *container*.
10. Participantes: Booker Line Ltd., Liverpool; Compagnie Générale Transatlantique, París; Arment Deppe, Amberes; Det Ostasiatisk Kompagni, Copenhague; Hamburg Amerika Linie, Hamburgo; Thos. & Jas. Harrison Ltd., Liverpool; "Italia" Società per Azioni di Navigazione, Génova; Johnson Line, Estocolmo; Koninklijke

Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N. V., Amsterdam; Holland America Line, Rotterdam; Fred. Olsen & Co., Oslo; Ozean/Stinnes Linien, Hamburgo; Royal Mail Lines Ltd., Londres; Swedish Atlantic Line, Gotemburgo; Transportación Marítima Mexicana S.A., México D.F.; Compañía Transatlántica Española S.A., Madrid; Wilh. Wilhelmsen Ltd., Oslo; Compañía Anónima Venezolana de Navegación, Caracas; Cobelfranline, Amberes; Elders & Fyffes Ltd., Londres; Flota Mercante Grancolombiana S.A.; Bogotá; Horn Linie, Hamburgo; Jamaica Banana Producers' Steamship Company, Londres; Mamenic Line (Marina Mercante Nicaragüense S.A.), Managua; Norddeutscher Lloyd, Bremen; States Marine Lines, Nueva York; Vassa Line Oy, Helsinki.

Tarifa número 53

Outward Continental River Plate and Brazil Conferences — Northern Agreement, 19th Edition

1. Secretario: E.J.E. Kop, Huidevetterstraat 38, Amberes.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos terminales en Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia hasta Brasil y Río de la Plata.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
- 5.6. Recargo por bultos pesados y largos, por tonelada de flete:
Tarifas sin recargo hasta 3 000 kg o 12 metros:

Hasta 4 000 kg o 14 metros 1.50 dólares
Hasta 5 000 kg o 16 metros 3.00 dólares
Hasta 6 000 kg o 18 metros 4.50 dólares
Hasta 7 000 kg o 20 metros 6.00 dólares
Hasta 8 000 kg o 22 metros 7.50 dólares
Hasta 9 000 kg o 24 metros 9.00 dólares
Se aplica el recargo que da un flete mayor.

7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay distintas tarifas para Brasil, Montevideo y Buenos Aires.
9. Disposiciones sobre *containers*: Hay disposiciones y si el *container* contiene varias mercaderías, se cobra todo a la tarifa de la mercadería con mayor flete.
10. Miembros de la Conferencia: Den Norske Syd-Amerika Linje; Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S; Finland-Sydamerika Linjen A/B; Rederiaktiebolaget Nordstjernan.

Tarifa número 54

Outward Continental Brazil Freight Conference

1. Secretario: E.J.E. Kop, Huidevetterstraat 38, Amberes.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos del Continente Europeo a Recife, Salvador, Río de Janeiro, Santos y Río Grande.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por clase.
- 5.6. Recargo por bultos pesados y largos, por tonelada de flete:
Tarifas sin recargo hasta 3 000 kg o 12 metros.

Hasta 4 000 kg o 14 metros 1.50 dólares
Hasta 5 000 kg o 16 metros 3.00 dólares.

Hasta 6 000 kg o 18 metros 4.50 dólares
Hasta 7 000 kg o 20 metros 6.00 dólares
Hasta 8 000 kg o 22 metros 7.50 dólares
Hasta 9 000 kg o 24 metros 9.00 dólares
Se aplica el recargo que da un flete mayor.

7. Sistema de rebaja: Tarifas con y sin contrato.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: 5.00 dólares por 1 000 kg o metro cúbico para Aracajú, Cabedelo, Florianópolis, Itajaí, Maceió, Natal, Niterói, Paranaguá, Porto Alegre, São Francisco do Sul, São Sebastião y Vitória.
5.25 dólares para Angra dos Reis.
9. Disposiciones sobre *containers*: Se cobra flete de tarifa sobre la mercadería, con un mínimo de 90 por ciento de la capacidad del *container* (peso o medida) y con recargo normal por bulto pesado. Si el *container* contiene varias mercaderías, se cobra todo a la tarifa de la mercadería con mayor flete.
10. Miembros de la Conferencia: Compagnie de Navigation d'Orbigny, París; Compagnie des Messageries Maritimes S.A., París; Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A./Armement Deppe S.A., Amberes; Empresa de Navegação Aliança S.A., Río de Janeiro; Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft, Eggert & Amsinck, Hamburgo; Koninklijke Hollandsche Lloyd, N.V., Amsterdam; Lamport & Holt Line Ltd., Liverpool; Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; Lloyd Brasileiro, Río de Janeiro; N.V. Havenlijn, Rotterdam; Royal Mail Lines Ltd., Londres; Van Nievelt, Goudriaan & Co.'s Stoomvaart Maatschappij N.V. (Rotterdam-Zuid Amerika Lijn), Rotterdam.

Tarifa número 55

United Kingdom and Continent/North Brazil and Amazonia Freight Conference

1. Secretario: R.L. Grayson, Room 411, Tower Building, Water Street, Liverpool 2.
2. Ruta en la cual opera: Desde el Reino Unido y Continente Europeo a puertos del norte del Brasil (Belem, Fortaleza, São Luiz, Parnaíba, Manaus, Iquitos y Leticia).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Chelines desde el Reino Unido por 2 240 lbs o 40 pies cúbicos, y dólares desde el Continente por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: 2.80 dólares por tonelada de flete por cada tonelada o fracción en exceso de tres toneladas, para Belem, Fortaleza, São Luiz, Parnaíba y Manaus. 4.20 dólares por tonelada o fracción en exceso de dos toneladas, para Iquitos y Leticia.
6. Recargo por bultos largos: 0.70 de dólar por tonelada de flete por cada pie o fracción en exceso de 40 pies (12.192 metros) para Belem, Fortaleza, São Luiz, Parnaíba y Manaus. 0.45 de dólar por cada pie o fracción en exceso de 30 pies (9.144 metros) para Iquitos y Leticia.
7. Sistema de rebaja: Los cargadores que no tienen contrato con la Conferencia, pagan 10 por ciento de recargo sobre los fletes de tarifa.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: No indica.
9. Disposiciones sobre *containers*: Se cobra flete de tarifa (por peso, medida o *ad valorem*) sobre la mercadería, con un mínimo de 90 por ciento de la capacidad del *container* (peso o medida), y con recargo normal por bulto pesado. Si el *con*

tainer contiene varias mercaderías, se cobra todo a la tarifa de la mercadería con mayor flete.

10. Miembros de la Conferencia: The Booth Steamship Co. Ltd.; Lamport & Holt Line Ltd.; Nord-deutscher Lloyd; Lloyd Brasileiro; Empresa de Navegação Aliança S. A.

Tarifa número 56

United Kingdom/Brazil Conference

1. Secretario: M.C. Barnicoat, Forum House, 15-18 Lime Street, London E.C.3.
2. Ruta en la cual opera: Desde Reino Unido a Brasil (Recife, Salvador, Rio de Janeiro, Santos y Rio Grande).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Chelines por 2 240 lbs o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Combinación de tarifas por clase y por producto.
5. Recargo por bultos pesados: 10/— por tonelada de flete por cada tonelada o fracción en exceso de dos toneladas.
6. Recargo por bultos largos: 10/— por tonelada de flete por cada 5 pies de largo o fracción en exceso de 40 pies.
7. Sistema de rebaja: Hay tarifas con y sin contrato.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: 37/6 por tonelada de flete para Angra dos Reis, Aracajú, Cabedelo, Florianópolis, Itajaí, Maceió, Natal, Paranaguá, São Francisco do Sul y Vitória, y 32/6 para Niterói.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Empresa de Navegação Aliança S.A.; Blue Star Line Ltd.; Thos. & Jas. Harrison Ltd.; Lamport & Holt Line Ltd.; Lloyd Brasileiro; Royal Mail Lines Ltd.

Tarifa número 57

River Plate/United Kingdom and Eire Liner Freight Committee

1. Secretario: M.C. Barnicoat, Forum House, 15-18 Lime Street, London E.C.3.
2. Ruta en la cual opera: Desde Buenos Aires y Montevideo hasta el Reino Unido e Irlanda.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Chelines por 2 240 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:

Sobre 2 hasta 4 toneladas	25/—
Sobre 4 hasta 6 toneladas	40/—
Sobre 6 toneladas	60/—
6. Recargo por bultos largos: No prevé.
7. Sistema de rebaja: 10 por ciento de rebaja diferida, semestral.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Distintos recargos desde otros puertos argentinos y uruguayos y desde Asunción.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Alexander Shipping Co. Ltd.; Blue Star Line Ltd.; Empresa Líneas Marítimas Argentinas; Houlder Brothers & Co. Ltd.; Lamport & Holt Line Ltd.; Royal Mail Lines Ltd.

Tarifa número 58

Brazil/Europe Freight Conference, ex Homeward Freight Conference of Brazil/Europe Steamship Lines — Tariff N° 24

1. Secretario: Sede: M.C. Barnicoat, Forum House, 15-18 Lime Street, London E.C.3; y J.A.E. Morgan, Secretario, Comité de Río de Janeiro.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos brasileños entre Río Grande do Sul y Recife a puertos europeos (4 grupos).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Chelines para el Reino Unido y dólares para Escandinavia, Continente, etc., por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: Por cada 1 000 kg o fracción, sobre 2 toneladas se aplica un recargo de 2.10 dólares por tonelada de flete.
6. Recargo por bultos largos: Recargo de 1.40 dólares por tonelada de flete por cada dos metros o fracción sobre 12 metros.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Porto Alegre, Imbituba, Itajaí, Antonina.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Armement Deppe S.A.; Blue Star Line Ltd.; Compagnie des Messageries Maritimes; Compagnie de Navigation Sud-Atlantique; Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A.; Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis; Den Norske Syd-Amerika Linje; Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S; Empresa Líneas Marítimas Argentinas; Finland Sydamerika Linjen AB; Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Eggert & Amsinck; Koninklijke Hollandische Lloyd; Lamport & Holt Line Limited; Lloyd Brasileiro (Patrimonio Nacional); Louis Dreyfus & Cie., Armateurs; N. V. Havenlijn; Rederiaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line); Rotterdam Zuid-Amerika Lijn (Van Nievelt, Goudriaan & Co.'s Stoomvaart Maatschappij N.V.); Royal Mail Lines, Limited.
Líneas afiliadas: Donaldson Line Limited; Houlder Brothers & Co. Limited; Naviera Aznar S.A.; Ybarra y Cía., S.A.

Tarifa número 59

River Plate/Europe Freight Conference — Tariff N° 1

1. Secretario: E.M. Rose, 53 Leadenhall Street, London, E.C.3.
2. Ruta en la cual opera: Desde Buenos Aires y Montevideo al Continente Europeo.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por clase.
5. Recargo por bultos pesados: 2.50 dólares por tonelada de flete por cada 1 000 kg o fracción en exceso de 2 000 kg.
6. Recargo por bultos largos: 1.50 dólares por tonelada de flete por cada 2 metros o fracción en exceso de 12 metros.
7. Sistema de rebaja: 10 por ciento de rebaja diferida.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Distintos recargos desde otros puertos argentinos y desde Asunción, Paraguay.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Administración Nacional de Puertos; Alexander Shipping Co. Ltd.; Blue Star Line Ltd.; Companhia de Navegação

Loide Brasileiro; Compagnie Maritime Belge S.A./Armement Deppe S.A.; Compagnie de Navigation d'Orbigny; Compagnie des Messageries Maritimes; Empresa de Navegação Aliança S.A.; Fleamar Limitada; Gasmar S.A.; Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft Eggert & Amsinck; Houlder Bros. & Co. Ltd.; Lamport & Holt Line Ltd.; Líneas Marítimas Argentinas; N.V. Havenlijn; Koninklijke Hollandsche Lloyd N.V.t.v.v.d.; Rederiaktiebolaget Nordstjernan (Johnson Line); Royal Mail Lines Ltd.; The South American Saint Line Ltd.; Van Nievelt, Goudriaan & Co.'s Stoomvaart Maatschappij N.V. (Rotterdam-Zuid Amerika Lijn).

Tarifa número 60

Conferencia de Fletes Río de la Plata — España Sur y Mediterráneo — Tarifa N° 3

1. Secretario: Guillermo C. Pozzo, Reconquista 575, Buenos Aires.
2. Ruta en la cual opera: Desde Buenos Aires y Montevideo a puertos españoles entre la frontera portuguesa y Gibraltar (Gibraltar excluido) y Gibraltar a la frontera francesa.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
 - De 2 a 4 toneladas, 3.50 dólares de Buenos Aires y 4.50 dólares de Montevideo
 - De 4 a 6 toneladas, 5.50 dólares de Buenos Aires y 6.50 dólares de Montevideo
 - Más de 6 toneladas, 7.00 dólares de Buenos Aires y 8.00 dólares de Montevideo
6. Recargo por bultos largos: 1.00 dólar por tonelada de flete por cada dos metros o fracción en exceso de 12 metros de largo.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Río Paraná más allá de Rosario hasta Santa Fe inclusive — 1.75 dólares sobre Buenos Aires; Río Paraná hasta Rosario inclusive — 1.00 dólar sobre Buenos Aires; de Asunción y otros puertos argentinos y uruguayos existen distintos recargos.
9. Disposiciones sobre *containers*: La tarifa que rige para las mercaderías que contengan. Con más de 2 000 kg se agrega el 50 por ciento del recargo adicional para bultos pesados. También hay tarifas para *containers* vacíos de retorno.
10. Miembros de la Conferencia: Compagnia di Navigazione Capo Gallo S.p.A.; Empresa Líneas Marítimas Argentinas; Giacomo Costa fu Andrea; Greek South American Line; Italia S.p.A.N.; Italmavi S.N.p.A.; S.E.A.S.; Svenska Orient Linien; Ibarra & Cía. S.A.

Tarifa número 61

Portuguese Freight Conference — Tariff N° 6

1. Secretario: S. Collins, 56 Leadenhall Street, London E.C.3.
2. Ruta en la cual opera: Desde Portugal a Brasil, Montevideo y Buenos Aires.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por clase (hay 5 clases).
5. Recargo por bultos pesados: 2.65 dólares por tone-

lada de flete por cada 1 000 kg o fracción en exceso de 2 000 kg.

6. Recargo por bultos largos: La tarifa permite hasta 12 metros de largo sin recargo.
7. Sistema de rebaja: Para el corcho hay tarifas con y sin contrato, y distintas formas de rebaja.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Pelotas y Porto Alegre — 5.00 dólares por 1 000 kg o metro cúbico; Rosario — distintos recargos por clase.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Blue Star Line Ltd.; Compagnie Maritime Belge; Empresa Líneas Marítimas Argentinas; Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft Eggert & Amsinck; N.V. Havenlijn; Lamport & Holt Line Ltd.; Lloyd Brasileiro; Compagnie des Messageries Maritimes; Rotterdam Zuid Amerika Lijn; Royal Mail Lines Ltd.; Empresa de Navegação Aliança.

Tarifa número 62

Conferenza Sud America (C.O.N.S.A.)

1. Secretario: Guillermo C. Pozzo, Comité de Buenos Aires, Reconquista 575-5° Piso, Buenos Aires.
2. Ruta en la cual opera: Desde Buenos Aires y Montevideo a puertos italianos (Grupo I) y puertos del Mediterráneo (Cercano Oriente) hasta Estambul (Grupo II).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
 - 2 a 4 toneladas — Grupo I Buenos Aires, 3.00 dólares, Montevideo 4.00 dólares
Grupo II 6.00 dólares
 - 4 a 6 toneladas — Grupo I Buenos Aires, 5.00 dólares, Montevideo 6.00 dólares
Grupo II 9.00 dólares
 - Sobre 6 toneladas — Grupo I Buenos Aires, 6.50 dólares, Montevideo 8.00 dólares
Grupo II 12.00 dólares
6. Recargo por bultos largos: No prevé.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Desde Montevideo, en buques de pasajeros — 5.00 dólares por 1 000 kg o m³. Recargo de 1.00 a 1.75 dólares desde distintos puertos argentinos y uruguayos.
9. Disposiciones sobre *containers*:
 - Cargados — hasta 1 999 kg de peso bruto: flete de acuerdo con la tarifa correspondiente a la mercadería contenida en el *container*;
 - más de 2 000 kg: idem, más 50 por ciento del recargo normal por bultos pesados.

Si el *container* contiene distintas mercaderías, el flete para la cantidad total se calculará a la tarifa más alta.

Indica fletes para *containers* vacíos.

10. Miembros de la Conferencia: Compagnia di Navigazione Capo Gallo S.p.A.; Empresa Líneas Marítimas Argentinas; Giacomo Costa fu Andrea; Greek South American Line; Italia S.p.A.N.; Italmavi S.N.p.A.; Jugoslavenska Linijska Plo-

vidba; Lloyd Brasileiro P.N.; Svenska Orient Linien (Broström Concern); Ybarra y Cía. S.A.

Tarifa número 63

Conferencia Brasil/Mediterráneo

1. Secretario: Roberto H. Campos, Av. Rio Branco 26, Río de Janeiro.
2. Ruta en la cual opera: Desde Río Grande, Florianópolis, São Francisco do Sul, Paranaguá, Santos, Angra dos Reis, Río de Janeiro, Vitória, Salvador, Maceió, Recife, Cabedelo, Natal y Fortaleza a puertos del Mediterráneo.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 1 000 kg o metro cúbico
4. Tipo de tarifa: Por producto
5. Recargo por bultos pesados: Recargo de 3.00 dólares por tonelada de flete por cada tonelada o fracción que exceda de 2 000 kg.
6. Recargo por bultos largos: Si un bulto excede de 12 metros, tendrá un recargo de 2.00 dólares por tonelada de flete por cada dos metros o fracción adicionales.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargos: Desde Ilhéus, 5.00 dólares por tonelada de flete.
9. Disposiciones sobre *containers*: Tipo "M" vacíos en retorno, pagan 18.00 dólares por metro cúbico (1967 — 22.00 dólares).
10. Miembros de la Conferencia: Compagnia di Navigazione Capo Gallo S.p.A., Génova; E.L.M.A., Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; Giacomo Costa fu Andrea, Génova; "Italia" Società per Azioni di Navigazione, Génova; "Italnavi" Società di Navigazione per Azione, Génova; Lloyd Brasileiro, Río de Janeiro; Svenska Orient Linien, Gotemburgo; Greek South American Line, Piraeus; Ybarra y Cía., Sevilla; Jugoslavenska Linijska Plovidba, Rijeka.

Tarifa número 64

European Continent/East Coast South America Refrigerated Cargo Rate Agreement

1. Secretario: Rotterdam.
2. Ruta en la cual opera: Desde Escandinavia y el Continente Europeo a Recife, Salvador, Río de Janeiro, Santos, Río Grande, Montevideo y Buenos Aires.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto — carga refrigerada.
5. Recargo por bultos pesados: No prevé, por tratarse de carga refrigerada.
6. Recargo por bultos largos: No prevé, por tratarse de carga refrigerada.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Otros puertos brasileños — recargo de 7.50 dólares por tonelada de flete.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Compagnie de Navigation d'Orbigny, París; Compagnie des Messageries Maritimes S.A., París; Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A./Armement Deppe S.A., Amberes; Empresa de Navegação Aliança, Río de Janeiro; Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Eggert & Amsinck, Hamburgo; Houlder Bros. & Co. Ltd., Londres; Koninklijke Hollandische Lloyd, N.V.; Amsterdam; Lamport &

Holt Line Ltd., Liverpool; Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; Lloyd Brasileiro, Río de Janeiro; N.V. Havenlijn, Rotterdam; Royal Mail Lines Ltd., Londres; Van Nievelt, Goudriaan & Co.'s Stoomvaart Maatschappij N.V. (Rotterdam-Zuid Amerika Lijn), Rotterdam.

Tarifa número 65

South America/Western Mediterranean Reefer Agreement (SAMERCA)

1. Secretario: Franco Fiocchi, Secretario General, Piazza delle Scuole Pie 7/8, Génova, Italia.
2. Ruta en la cual opera: Desde Buenos Aires, Montevideo, Río Grande do Sul, Santos y Río de Janeiro a puertos mediterráneos de España, Francia e Italia.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 1 000 kg.
4. Tipo de tarifa: Por producto (carga refrigerada solamente).
5. Recargo por bultos pesados: No prevé, por tratarse de carga refrigerada.
6. Recargo por bultos largos: No prevé, por tratarse de carga refrigerada.
7. Sistema de rebaja: Tarifas con y sin contrato.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Asunción — 25 por ciento sobre las tarifas desde Buenos Aires.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Blue Star Line Ltd., Compagnia di Navigazione Capo Gallo S.p.A.; Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA); Costa Armatori S.p.A.; Greek South American Line; "Italia" Società per Azioni di Navigazione; Italnavi Società di Navigazione per Azioni; Jugoslavenska Linijska Plovidba; Société Anonyme Exploitation Services Europe Atlantique (S.E.A.S.); Svenska Orient Linien; Ybarra y Cía. S.A.

Tarifa número 66

South America/Continent Refrigerator Shipping Association (S.A.R.S.A.)

1. Secretario: Kaye Son & Co. Ltd., 31/35 Fenchurch Street, Plantation House, London E.C.3; Domingo A. Derisi, Representante General, Uruguay 572 —8º piso, Buenos Aires.
2. Ruta en la cual opera: Desde Río de la Plata (no al sur de Bahía Blanca) y Brasil (al sur de Bahía) al Continente Europeo (norte de Gibraltar/Hamburgo).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 1 000 kg.
4. Tipo de tarifa: Por producto (carne refrigerada solamente).
5. Recargo por bultos pesados: No prevé, por tratarse de carga refrigerada.
6. Recargo por bultos largos: No prevé, por tratarse de carga refrigerada.
7. Sistema de rebaja: A partir del 1º de octubre de 1967 se suspendió el crédito de 10 dólares por tonelada de carne congelada cargada en vapores de S.A.R.S.A.; la carne enfiada sigue con la bonificación de 10 dólares por tonelada.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Montevideo, Río Grande do Sul y Porto Alegre, 5.00 dólares por tonelada.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: S.E.A.S.; Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft Eggert & Amsinck;

J. Lauritzen; Johnson Line; Houlder Brothers & Co. Ltd.; Blue Star Line; Donaldson Line Ltd.; Royal Mail Lines Ltd.; Empresa Líneas Marítimas Argentinas (E.L.M.A.).

Tarifa número 67

River Plate/United States — Canada Freight Conference — Tariff N° 11 FMC N° 2*

1. Secretario: Carlos P. Drangosch, Presidente, Lavalle 381 — 8° piso, Buenos Aires.
2. Ruta en la cual opera: Desde Buenos Aires y Montevideo a Estados Unidos y Canadá (Costa Atlántica).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 2 240 lbs o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:

De 2 001 — 4 000 kg 2.00 dólares
 4 001 — 6 000 kg 3.00 dólares
 Sobre 6 000 kg 1.00 dólar por cada tonelada o fracción.

6. Recargo por bultos largos: 0.50 de dólar por tonelada de flete y por cada 3 pies o fracción en exceso de 40 pies de largo.
7. Sistema de rebaja: Hay tarifas con y sin contrato.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Distintos recargos desde otros puertos argentinos y uruguayos y desde Asunción, Paraguay. Rosario, 2.25 dólares; Santa Fe, 4.50 dólares.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; Brodin Line, Estocolmo; Columbus Line, Hamburgo; Delta Line, Nueva Orleans; Holland Pan-American Line, Rotterdam; Ivaran Lines, Oslo; Lamport & Holt Line Ltd., Liverpool; Lloyd Brasileiro (Patrimonio Nacional), Río de Janeiro; Mitsui O.S.K. Lines Ltd., Tokio; Moore-McCormack Lines Inc., Nueva York; Nopal Line, Oslo; Norton Line, Estocolmo; Montemar S.A. Comercial y Marítima, Montevideo.

Tarifa número 68

River Plate and Brazil/United States Reefer Conference — Tariff N° 8 FMC N° 2*

1. Secretario: Wilbur Van Emburgh Jr., Chairman, 17 Battery Place, New York.
2. Ruta en la cual opera: Desde Buenos Aires, Montevideo, Río Grande, Santos, Río de Janeiro, Salvador y Recife, para Estados Unidos (Atlántico) y Golfo de México.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 2 240 lbs o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: No prevé, por tratarse de carga refrigerada.
6. Recargo por bultos largos: No prevé, por tratarse de carga refrigerada.

* Esta tarifa se canceló sustituyéndose por:

Inter-American Freight Conference — Section "B" — Tariff N° 1 (F.M.C. N° 2) a partir del 12 de abril de 1968. Administrador ejecutivo Carlos P. Drangosch, Lavalle 381, Buenos Aires.

7. Sistema de rebaja: No hay.

8. Puertos latinoamericanos con recargo: Distintos recargos desde otros puertos argentinos y brasileños aparte los indicados en el inciso 2 de esta tarifa.

9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.

10. Miembros de la Conferencia: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; Brodin Line, Estocolmo; Columbus Line, Hamburgo; Delta Line, Nueva Orleans; Lamport & Holt Line Ltd., Liverpool; Moore-McCormack Lines Inc., Nueva York; Norton Line, Estocolmo; Lloyd Brasileiro (Patrimonio Nacional), Río de Janeiro; Nopal Line, Oslo.

Tarifa número 69

*River Plate and Brazil Conferences — Tariff N° 16, FMC N° 3**

1. Secretario: Wilbur Van Emburgh, Jr., Chairman, 17 Battery Place, New York 4, N.Y.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos atlánticos de Estados Unidos y Canadá a Brasil, Uruguay, Argentina y Paraguay (puertos básicos — Río de Janeiro, Santos y Buenos Aires).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 2 240 lbs o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:

Más de 4 480 lbs a 8 960 lbs — 2.00 dólares
 8 960 lbs a 13 440 lbs — 3.00 dólares
 13 440 lbs a 15 680 lbs — 4.00 dólares
 15 680 lbs a 17 920 lbs — 5.00 dólares
 17 920 lbs a 20 160 lbs — 6.00 dólares
 20 160 lbs a 22 400 lbs — 7.00 dólares

6. Recargo por bultos largos: 0.50 de dólar por tonelada de flete por cada 3 pies o fracción en exceso de 40 pies.
7. Sistema de rebaja: Hay tarifas con y sin contrato.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Asunción 14.00 dólares P/M sobre Buenos Aires para lotes de hasta 200 toneladas de peso o 300 toneladas de medida, o 12.00 dólares por lotes mayores. Distintos recargos por producto para otros puertos argentinos y brasileños.
9. Disposiciones sobre *containers*: La tarifa contiene 9 1/2 páginas sobre *containers*. Para transporte puerta a puerta en *containers* del transportador: flete normal sobre peso o medida de la mercadería o *ad valorem*, con un flete mínimo de 35.00 dólares por 40 p³ sobre la capacidad del *container*. Sobre el flete calculado de esa manera se concede una rebaja de 5 por ciento. Responsabilidad del transportador limitada a 500.00 dólares por *container*.
10. Miembros de la Conferencia: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; Booth Line, Liverpool; Brodin Line, Estocolmo; Columbus Line, Hamburgo; Delta Line, Nueva Orleans; Holland Pan-American Line, Rotterdam; Ivaran Lines, Oslo; Lamport & Holt Line Ltd., Liverpool; Lloyd Brasileiro (Patrimonio Nacional), Río de Janeiro; Moore-McCormack Lines Inc., Nueva York; Nopal Line, Oslo; Norton Line, Estocolmo.

* Esta tarifa se canceló y se sustituyó por:

Inter-American Freight Conference Tariff N° 1 (F.M.C. N° 1) a partir del 8 de abril de 1968. Ejecutivo Administrator, Wilbur Van Emburgh.

mo; Montemar S.A. Comercial y Marítima, Montevideo.

Tarifa número 70

East Coast South America Reefer Conference — Tariff Nº 9, F.M.C. Nº 3*

1. Secretario: Wilbur Van Emburgh, Jr., Chairman, 17 Battery Place, New York.
2. Ruta en la cual opera: Desde Estados Unidos (Atlántico y Golfo de México) a Brasil, Uruguay y Argentina (Río de Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 2 240 lbs o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: No prevé, por tratarse de carga refrigerada.
6. Recargo por bultos largos: No prevé por tratarse de carga refrigerada.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Distintos recargos para otros puertos brasileños y argentinos. Rosario, 8.80 dólares por 40 p³; Santa Fe, 11.20 dólares.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; Brodin Line, Estocolmo; Columbus Line, Hamburgo; Delta Line, Nueva Orleans; Lamport & Holt Line Ltd., Liverpool; Moore-McCormack Lines Inc., Nueva York; Norton Line, Estocolmo; Lloyd Brasileiro (Patrimonio Nacional), Río de Janeiro; Nopal Line, Oslo.

Tarifa número 71

West Coast South America Northbound Conference — Freight Tariff N.B. SA-6

1. Secretario: C.D. Marshall, Agent, 11 Broadway, New York 10004.
2. Ruta en la cual opera: Desde Chile y Perú vía Canal de Panamá a Estados Unidos (Atlántico y Golfo de México).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: 0.12 de dólar por 100 lbs o 0.06 de dólar por pie cúbico en exceso de 3 000 kg, hasta 4 000 kg y 0.06 de dólar por 100 lbs o 0.03 por p³ por cada 1 000 kg en exceso de 4 000 kg hasta 10 000 kg.
6. Recargo por bultos largos: 0.10 de dólar por cada 100 lbs o 0.05 de dólar por pie cúbico desde 35 pies hasta 45 pies, y 0.05 de dólar por 100 lbs o 0.025 de dólar por cada p³ desde 46 a 85 pies.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Corral/Puerto Montt — Ancud/Castro — Puntarenas/Chacabuco/Natales.
9. Disposiciones sobre *containers*: Contiene solamente tarifas para *containers* vacíos de retorno.
10. Miembros de la Conferencia: Compañía Sud-Americana de Vapores, Santiago; Corporación Peruana

de Vapores, Callao; Flota Mercante Grancolombiana, Bogotá; Grace Line Inc., Nueva York; Gulf & South American Steamship Co. Inc., Nueva Orleans; West Coast Line S. A., Panamá.

Tarifa número 72

Atlantic & Gulf/West Coast of South America Conference — Freight Tariff S.B. SA-12 (FMC Nº 1)

1. Secretario: C. D. Marshall, Chairman, 11 Broadway, New York.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos estadounidenses del Atlántico y del Golfo de México vía Canal de Panamá a puertos de Colombia (Pacífico), Ecuador, Perú, Chile y tránsito para Bolivia.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
4. Tipo de tarifa: Por producto. Esta tarifa tiene prioridad sobre la tarifa por clase (hay 42 clases).
5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla entre 6 000 y 130 000 lbs:

De 6 000 a 8 000 lbs — 2.40 dólares por tonelada de flete
De 8 001 a 10 000 lbs — 3.60 dólares por tonelada de flete
De 10 001 a 12 000 lbs — 4.80 dólares por tonelada de flete
De 12 001 a 14 000 lbs — 6.00 dólares por tonelada de flete
De 14 001 a 16 000 lbs — 7.20 dólares por tonelada de flete
De 16 001 a 18 000 lbs — 8.40 dólares por tonelada de flete
6. Recargo por bultos largos por tonelada de flete:

De 35 a 45 pies — 2.50 dólares
45.1 a 55 pies — 3.50 dólares
55.1 a 65 pies — 4.50 dólares
65.1 a 75 pies — 5.50 dólares
75.1 a 85 pies — 6.50 dólares
7. Sistema de rebaja: Hay tarifas con y sin contrato.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: La tarifa tiene siete grupos de puertos con distintas tarifas.
9. Disposiciones sobre *containers*: La tarifa tiene siete páginas sobre *containers*. Se paga flete normal sobre un mínimo de 85 por ciento de la capacidad (peso o medida) del *container*. Si la carga no llega a este 85 por ciento se paga flete por la diferencia a razón de 49.00/73.00 dólares (de acuerdo al destino), por 2 000 lbs o 40 p³ (Clase 15).
10. Miembros de la Conferencia: Compañía Colombiana de Navegación Marítima Ltda. (Coldemar Line), Bogotá; Compañía Sud-Americana de Vapores, Santiago; Corporación Peruana de Vapores, Callao; Flota Mercante Grancolombiana S.A., Bogotá; Grace Line Inc., Nueva York; Gulf & South American Steamship Co. Inc., Nueva Orleans; West Coast Line S.A., Panamá.

Tarifa número 73

East Coast Colombia Conference — Freight Tariff N.B. ECC-7 (FMC Nº 1)

1. Secretario: C.D. Marshall, Agent, 11 Broadway, New York, N.Y. 10004.

* Esta tarifa se canceló y se sustituyó por:
Inter-American Freight Conference Tariff Nº 1 (F.M.C. Nº 1) a partir del 8 de abril de 1968. Executive Administrador, Wilbur Van Emburgh.

2. Ruta en la cual opera: Desde Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, Colombia (Atlántico) a puertos estadounidenses del Atlántico y del Golfo de México.

3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:

Dólares por 100 lbs o pie cúbico.

4. Tipo de tarifa: Por producto.

5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla de 8 000 a 64 000 lbs.

De 8 000 a 10 000 lbs — 0.16 de dólar por 100 lbs o 0.08 de dólar por p³

De 10 001 a 12 000 lbs — 0.20 de dólar por 100 lbs o 0.10 de dólar por p³

De 12 001 a 14 000 lbs — 0.24 de dólar por 100 lbs o 0.12 de dólar por p³

6. Recargo por bultos largos: No prevé.

7. Sistema de rebaja: Hay tarifas con y sin contrato.

8. Puertos latinoamericanos con recargo: No indica.

9. Disposiciones sobre *containers*: Contiene tarifas para retorno de *containers* vacíos.

10. Miembros de la Conferencia: Compañía Colombiana de Navegación Marítima Ltda. (Coldemar Line); Flota Mercante Grancolombiana S.A.; Grace Line, Inc.; Lykes Bros. Steamship Co. Inc.; United Fruit Co.; Vera Cruz and Caribbean Shipping Corp. of Panama (Andes Line), Ciudad de Panamá.

Tarifa número 74

East Coast Colombia Conference — Freight Tariff S.B. ECC.8 (FMC N° 1)

1. Secretario: C.D. Marshall, Chairman, 11 Broadway, New York, N. Y. 10004.

2. Ruta en la cual opera: Desde puertos estadounidenses del Atlántico y del Golfo de México a Barranquilla, Cartagena y Santa Marta, Colombia.

3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:

Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).

4. Tipo de tarifa: Por producto. Esta tarifa tiene prioridad sobre la tarifa por clase (hay 35 clases).

5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:

Más de 8 000 a 10 000 lbs — 3.20 dólares

Más de 10 001 a 12 000 lbs — 4.00 dólares

Más de 12 001 a 14 000 lbs — 4.80 dólares

Más de 14 001 a 16 000 lbs — 5.60 dólares

Más de 16 001 a 18 000 lbs — 6.80 dólares

Más de 18 001 a 20 000 lbs — 7.60 dólares

6. Recargo por bultos largos: Desde 35 hasta 40 pies se recarga 0.40 de dólar por tonelada de flete. Por cada 5 pies o fracción hasta 60 pies se recarga además 0.60 de dólar por tonelada. Por cada 10 pies o fracción en exceso de 60 pies se recarga además, 0.60 de dólar por tonelada.

7. Sistema de rebaja: Hay tarifas con y sin contrato.

8. Puertos latinoamericanos con recargo: No indica.

9. Disposiciones sobre *containers*: La tarifa tiene siete páginas referentes a *containers*. Se paga flete normal sobre un mínimo de 85 por ciento de la capacidad (peso o medida) del *container*. Si la carga no llega a este 85 por ciento, se paga flete por la diferencia a razón de 40.00 dólares por 2 000 lbs o 40 p³ (Clase 17).

10. Miembros de la Conferencia: Compañía Colombiana de Navegación Marítima (Coldemar Line), Bo-

gotá; Flota Mercante Grancolombiana S.A., Bogotá; Grace Line Inc., Nueva York; Lykes Bros. Steamship Co. Inc., Nueva Orleans; United Fruit Company, Nueva York.

Tarifa número 75

United States Atlantic and Gulf/Venezuela and Netherlands Antilles Conference, Freight Tariff N.B. Ven 6 (FMC N° 1)

1. Secretario: C.D. Marshall, Agent, 11 Broadway, New York.

2. Ruta en la cual opera: Desde Venezuela y Antillas Holandesas a puertos estadounidenses del Atlántico y del Golfo de México.

3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:

Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).

4. Tipo de tarifa: Por producto.

5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla de 8 001 a 50 000 lbs.

De 8 001 a 10 000 lbs — 3.50 dólares por tonelada de flete

De 10 001 a 15 000 lbs — 5.00 dólares por tonelada de flete

De 15 001 a 20 000 lbs — 6.50 dólares por tonelada de flete

6. Recargo por bultos largos: Hay tabla de 35 a 80 pies de largo:

Más de 35 a 40 pies — 1.25 dólares por tonelada de flete

Más de 40 a 45 pies — 1.75 dólares por tonelada de flete

Más de 45 a 50 pies — 2.25 dólares por tonelada de flete

7. Sistema de rebaja: No hay.

8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay cuatro grupos de puertos con tarifas diferentes.

9. Disposiciones sobre *containers*: Contiene tarifas para retorno de *containers* vacíos.

10. Miembros de la Conferencia: Alcoa Steamship Company Inc.; Booth Steamship Company Ltd. (The); Compañía Anónima Venezolana de Navegación; Grace Line Inc.; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N.V.; Lykes Brothers Steamship Company Inc.

Tarifa número 76

United States Atlantic and Gulf/Venezuela and Netherlands Antilles Conference, Freight Tariff S.B. Ven 10 (FMC N° 1)

1. Secretario: C.D. Marshall, Chairman, 11 Broadway, New York, N. Y. 10004.

2. Ruta en la cual opera: Desde puertos estadounidenses del Atlántico y Golfo de México a puertos de Venezuela y Antillas Holandesas.

3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:

Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).

4. Tipo de tarifa: Por producto. Esta tarifa tiene prioridad sobre la tarifa por clase (hay 36 clases).

5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla de 8 000 a 50 000 lbs:

- De 8 001 a 10 000 lbs — 3.50 dólares por tonelada de flete
- De 10 001 a 15 000 lbs — 5.00 dólares por tonelada de flete
- De 15 001 a 20 000 lbs — 6.50 dólares por tonelada de flete
- De 20 001 a 25 000 lbs — 8.00 dólares por tonelada de flete
- De 25 001 a 30 000 lbs — 9.00 dólares por tonelada de flete
- De 30 001 a 35 000 lbs — 10.00 dólares por tonelada de flete

6. Recargo por bultos largos: Hay tabla de 35 a 80 pies de largo:

- Más de 35 a 40 pies — 1.25 dólares por tonelada de flete
- Más de 40 a 45 pies — 1.75 dólares por tonelada de flete
- Más de 45 a 50 pies — 2.25 dólares por tonelada de flete
- Más de 50 a 55 pies — 2.75 dólares por tonelada de flete
- Más de 55 a 60 pies — 3.75 dólares por tonelada de flete
- Más de 60 a 65 pies — 4.75 dólares por tonelada de flete

7. Sistema de rebaja: Hay tarifas con y sin contrato.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay siete grupos de puertos con recargos de 4.00 a 12.00 dólares sobre el Grupo I.

9. Disposiciones sobre *containers*: Se paga flete normal sobre un mínimo de 85 por ciento de la capacidad del *container* (peso o medida). Si la carga no llega a este 85 por ciento, se paga flete por la diferencia a razón de 28.00/40.00 dólares (de acuerdo al destino) por 2 000 lbs o 40 p³. (Clase 17).

10. Miembros de la Conferencia: Alcoa Steamship Company Inc., Nueva York; Booth Steamship Company Ltd. (The), Liverpool; Compañía Anónima Venezolana de Navegación, Caracas; Grace Line Inc., Nueva York; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij N.V., Amsterdam; Lykes Bros. Steamship Company Inc., Nueva Orleans.

Tarifa número 77

Atlantic and Gulf/West Coast of Central America and Mexico Conference Freight Tariff N.B. WCA-3 (FMC N° 1)

1. Secretario: C.D. Marshall, Chairman, 11 Broadway, New York.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos centroamericanos y mexicanos del Pacífico vía Canal de Panamá a puertos estadounidenses del Atlántico y del Golfo de México.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: De 8 001 a 12 000 lbs 6.00 dólares por tonelada de flete, y por cada 4 000 lbs en exceso 3.00 dólares por tonelada de flete extra.
6. Recargo por bultos largos: 2.00 dólares por tonelada de flete por cada 3 pies o fracción en exceso de 30 pies de largo.
7. Sistema de rebaja: No hay.

8. Puertos latinoamericanos con recargo: Acapulco, Ensenada, Guaymas, Manzanillo, Mazatlán y Salina Cruz, 10.00 dólares de recargo por tonelada de flete.

9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.

10. Miembros de la Conferencia: Azta Shipping Company (Azta Line), Caracas; Grace Line Inc., Nueva York; Gulf & South American Steamship Co. Inc., Nueva Orleans; Marina Mercante Nicaragüense S.A. (Mamenic Line), Managua; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij N.V., Amsterdam; United Fruit Company, Nueva York.

Tarifa número 78

Atlantic & Gulf/West Coast of Central America and Mexico Conference Freight Tariff S.B. CA 8 (FMC N° 1)

1. Secretario: C.D. Marshall, Chairman, 11 Broadway, New York.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos estadounidenses y del Golfo de México vía Canal de Panamá a puertos del Pacífico de Panamá, Centroamérica y México.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
4. Tipo de tarifa: Por producto. Esta tarifa tiene prioridad sobre la tarifa por clase (hay 21 clases).
5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla de 8 000 a 76 000 lbs.

- Más de 8 000 a 12 000 lbs — 6.00 dólares por tonelada de flete
- Más de 12 001 a 16 000 lbs — 9.00 dólares por tonelada de flete
- Más de 16 001 a 20 000 lbs — 12.00 dólares por tonelada de flete

6. Recargo por bultos largos: Distintos recargos por puerto sobre 30 pies de largo.
7. Sistema de rebaja: Hay tarifas con y sin contrato.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: 10.00 dólares por tonelada de flete para Acapulco, Ensenada, Guaymas, Manzanillo, Mazatlán y Salina Cruz.
9. Disposiciones sobre *containers*: La tarifa tiene cuatro páginas sobre *containers*. Se paga flete normal sobre un mínimo de 85 por ciento de la capacidad (peso o medida) del *container*. Si la carga no llega a este 85 por ciento, se paga flete por la diferencia a razón de la tarifa más alta aplicada para el contenido. La capacidad interior del *container* se determinará calculando las medidas exteriores del *container*, menos 15 por ciento.
10. Miembros de la Conferencia: Azta Shipping Company (Azta Line), Caracas; Grace Line Inc., Nueva York; Gulf & South American Steamship Co. Inc., Nueva Orleans; Marina Mercante Nicaragüense S.A. (Mamenic Line), Managua; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij N.V., Amsterdam; United Fruit Company, Nueva York.

Tarifa número 79

Atlantic and Gulf/Panama Canal Zone, Colon and Panama City Conference Freight Tariff N.B. PAN 3 (FMC N° 1)

1. Secretario: C.D. Marshall, Chairman, 11 Broadway, New York.

2. Ruta en la cual opera: Desde Cristóbal, Colón, Balboa y Ciudad de Panamá a puertos estadounidenses del Atlántico y del Golfo de México.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
De 8 001 a 10 000 lbs — 3.00 dólares
10 001 a 15 000 lbs — 5.00 dólares
15 001 a 20 000 lbs — 7.00 dólares
y 2.00 dólares por cada
10 000 lbs en exceso de 20 000 lbs.
6. Recargo por bultos largos por tonelada de flete:
2.00 dólares de 35 a 45 pies de largo y 1.00 dólar adicional por cada 10 pies o fracción en exceso de 45 pies, hasta 85 pies de largo.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Panamá y Balboa tienen fletes más elevados que Cristóbal y Colón.
9. Disposiciones sobre *containers*: Hay solamente tarifas para retorno de *containers* vacíos.
10. Miembros de la Conferencia: Compañía Colombiana de Navegación Marítima, Ltda. (Coldemar Line); Compañía Sud-Americana de Vapores; Flota Mercante Grancolombiana S.A.; Grace Line Inc.; Gulf & South American Steamship Co. Inc.; Marina Mercante Nicaragüense S. A. (Mamenic Line); Sea-Land Service Inc. and Gulf-Puerto Rico Lines Inc., servicio conjunto, como un solo miembro; United Fruit Company; West Coast Line S.A.

Tarifa número 80

Atlantic & Gulf/Panama Canal Zone, Colon and Panama City Conference Freight Tariff S.B. PAN 10 (FMC N° 1)

1. Secretario: C.D. Marshall, Chairman, 11 Broadway, New York.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos estadounidenses del Atlántico y del Golfo de México a Cristóbal, Colón, Balboa, Ciudad de Panamá y Las Minas Bay.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
4. Tipo de tarifa: Por producto. Esta tarifa tiene prioridad sobre la tarifa por clase (hay 5 clases).
5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla de 8 000 a 100 000 lbs.
De 8 000 a 10 000 lbs — 3.00 dólares por tonelada de flete
De 10 001 a 15 000 lbs — 5.00 dólares por tonelada de flete
De 15 001 a 20 000 lbs — 7.00 dólares por tonelada de flete
6. Recargo por bultos largos por tonelada de flete:
2.00 dólares de 35 a 45 pies de largo, y 1.00 dólar adicional por cada 10 pies o fracción en exceso de 45 pies, hasta 85 pies de largo.
7. Sistema de rebaja: Hay tarifas con y sin contrato.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Panamá y Balboa tienen fletes más elevados que Cristóbal y Colón.

9. Disposiciones sobre *containers*: La tarifa tiene 8 páginas sobre *containers*. Se paga flete sobre un mínimo de 85 por ciento de la capacidad del *container* (peso o medida) a la tarifa normal, además del arriendo del *container* y multa por demora en su devolución. Si la carga no llega al 85 por ciento, el armador cobrará flete por la diferencia a razón de la tarifa más baja establecida.
10. Miembros de la Conferencia: Compañía Colombiana de Navegación Marítima Ltda. (Coldemar Line), Bogotá; Flota Mercante Grancolombiana S.A., Bogotá; Grace Line Inc., Nueva York; Gulf & South American Steamship Co. Inc., Nueva Orleans; Marina Mercante Nicaragüense S.A. (Mamenic Line), Managua; Sea-Land Service Inc., Elizabeth, Nueva Jersey; United Fruit Company, Nueva York; West Coast Line S.A., Panamá.

Tarifa número 81

United States Atlantic & Gulf — Santo Domingo Conference — Freight Tariff N.B. SDM-18 (FMC N° 1)

1. Secretario: C.D. Marshall, Agent, 11 Broadway, New York.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos de la República Dominicana a puertos estadounidenses del Atlántico y del Golfo de México.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla de 8 000 a 100 000 lbs.
De 8 000 a 10 000 lbs — 3.20 dólares por tonelada de flete
De 10 001 a 15 000 lbs — 6.40 dólares por tonelada de flete
De 15 001 a 20 000 lbs — 9.60 dólares por tonelada de flete
6. Recargo por bultos largos: Hay tabla de 35 a 75 pies de largo.
Más de 35 a 40 pies — 1.00 dólar por tonelada de flete
Más de 40 a 45 pies — 1.40 dólares por tonelada de flete
Más de 45 a 50 pies — 2.00 dólares por tonelada de flete
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: No indica.
9. Disposiciones sobre *containers*: Tiene nueve páginas sobre *containers*. Se paga flete normal sobre un mínimo de 85 por ciento de la capacidad (peso o medida) del *container*. Si la carga no llega a 85 por ciento, se paga flete por la diferencia a razón de 24.00 dólares por 2 000 lbs o 40 p³.
10. Miembros de la Conferencia: Alcoa Steamship Company, Inc.; Flota Mercante Dominicana C. por A.; Grace Line Inc.; Lykes Bros. Steamship Co. Inc.; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij N.V.; Sea-Land Service Inc. and Gulf-Puerto Rico Lines Inc., Nueva Orleans — servicio conjunto, como un solo miembro.

Tarifa número 82

United States Atlantic & Gulf — Santo Domingo Conference — Freight Tariff S.B. SDM 18 (FMC N° 1)

1. Secretario: C.D. Marshall, Chairman, 11 Broadway, New York.

2. Ruta en la cual opera: Desde puertos estadounidenses del Atlántico y del Golfo de México a puertos en Santo Domingo.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
4. Tipo de tarifa: Por producto. Esta tarifa tiene prioridad sobre la tarifa por clase (hay 15 clases).
5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla de 8 001 a 60 000 lbs.
De 8 001 a 10 000 lbs, 3.80 dólares y por cada 2 000 lbs o fracción en exceso, un recargo de 1.20 dólares por tonelada de flete.
6. Recargo por bultos largos: Hay tabla de 35 a 80 pies de largo:
Más de 35 a 40 pies — 0.60 de dólar por tonelada de flete
Más de 40 a 45 pies — 1.40 dólares por tonelada de flete
Más de 45 a 50 pies — 2.00 dólares por tonelada de flete
7. Sistema de rebaja: Hay tarifas con y sin contrato.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: No indica.
9. Disposiciones sobre *containers*: La tarifa tiene seis páginas sobre *containers*: Se paga flete normal sobre un mínimo de 85 por ciento de la capacidad (peso o medida) del *container*. Si la carga no llega a 85 por ciento, el armador cobrará flete por la diferencia a razón de la tarifa más baja establecida.
10. Miembros de la Conferencia: Alcoa Steamship Company Inc., Nueva York; Flota Mercante Dominicana C. por A., Santo Domingo; Grace Line Inc. Nueva York; Lykes Bros. Steamship Co. Inc. Nueva Orleans; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij N.V., Amsterdam; Sea-Land Service Inc., Elizabeth, Nueva Jersey.

Tarifa número 83

United States Atlantic & Gulf — Haiti Conference — Freight Tariff N.B. HTI-8 (FMC N° 1)

1. Secretario: C.D. Marshall, Agent, 11 Broadway, New York.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos de Haití a puertos estadounidenses del Atlántico y del Golfo de México.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 2 000 lbs o 40 p³ (907.2 kg o 1.13 m³).
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla de 8 001 a 24 000 lbs:
De 8 001 a 10 000 lbs — 3.80 dólares por tonelada de flete
De 10 001 a 12 000 lbs — 5.20 dólares por tonelada de flete
De 12 001 a 14 000 lbs — 6.60 dólares por tonelada de flete
6. Recargo por bultos largos por tonelada de flete:
Más de 35 a 40 pies — 0.45 de dólar
40 a 45 pies — 1.15 dólares
45 a 50 pies — 1.80 dólares
50 a 55 pies — 2.50 dólares
55 a 60 pies — 3.20 dólares

7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Cap Haïtien, Caracol, Fort Liberté, Gonaïves, Jacmel, Jérémie, Les Cayes, Miragoâne, Petit Goave, Port de Paix y Saint Marc — recargo 2.00 dólares por tonelada de flete sobre la tarifa básica de Puerto Príncipe.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Alcoa Steamship Company Inc.; Grace Line Inc.; Lykes Bros. Steamship Co. Inc.; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij N.V.

Tarifa número 84

United States Atlantic & Gulf — Haiti Conference — Freight Tariff S.B. HTI 9 (FMC N° 1)

1. Secretario: C.D. Marshall, Chairman, 11 Broadway, New York 10004.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos estadounidenses del Atlántico y del Golfo de México a puertos de Haití.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
4. Tipo de tarifa: Tiene solamente algunos ítem por productos, cuya tarifa tiene prioridad sobre la tarifa más amplia por clase (hay 21 clases).
5. Recargo por bultos pesados: De 8 001 a 10 000 lbs, 3.80 dólares por tonelada de flete. Por cada 2 000 lbs o fracción en exceso hay que agregar 1.40 dólares.
6. Recargo por bultos largos por tonelada de flete:
Más de 35 a 40 pies — 0.45 de dólar
40 a 45 pies — 1.15 dólares
45 a 50 pies — 1.80 dólares
50 a 55 pies — 2.50 dólares
55 a 60 pies — 3.10 dólares

7. Sistema de rebaja: Hay tarifas con y sin contrato.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: 10.00 dólares por tonelada de flete sobre las tarifas básicas que rigen para Puerto Príncipe y Cap Haïtien solamente.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Alcoa Steamship Company Inc., Nueva York; Dover S.A. International Shipping & Trading Company, Panamá; Grace Line Inc., Nueva York; Lykes Bros. Steamship Co. Inc., Nueva Orleans; Marina Mercante Nicaragüense S.A. (Mamenic Line), Managua; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij N.V., Amsterdam.

Tarifa número 85

Leeward and Windward Islands and Guianas Conference Freight Tariff N.B. L&W-8 (FMC N° 1)

1. Secretario: C.D. Marshall, Agent, 11 Broadway, New York.
2. Ruta en la cual opera: Desde Trinidad, etc., a puertos estadounidenses del Atlántico y del Golfo de México.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
4. Tipo de tarifa: Por producto.

- Recargo por bultos pesados por tonelada de flete: Más de 2 toneladas (de 2 000 lbs) hasta 3 toneladas se cobra 3.60 dólares y 0.80 de dólar por cada 2 000 lbs o fracción en exceso de 3 toneladas (6 000 lbs).
- Recargo por bultos largos: 1.00 dólar por tonelada de flete por cada 5 pies o fracción en exceso de 35 pies, hasta 60 pies.
- Sistema de rebaja: No hay.
- Puertos latinoamericanos con recargo: No indica.
- Disposiciones sobre *containers*: Hay solamente tarifas para retorno de *containers* vacíos.
- Miembros de la Conferencia: Alcoa Steamship Company, Inc.; Atlantic Lines, Ltd., Nassau, Bahamas; Booth Steamship Company Ltd. y Lamport & Holt Line Ltd., Booth Lamport West Indies Service, como un solo miembro; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij N. V.; Moore-McCormack Lines Inc.

Tarifa número 86

Leeward & Windward Islands & Guianas Conference — Freight Tariff S.B. L & W 10 (FMC N° 1)

- Secretario: C.D. Marshall, Chairman, 11 Broadway, New York.
- Ruta en la cual opera: Desde puertos estadounidenses del Atlántico y del Golfo de México a Puerto España, Trinidad, etc.
- Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
- Tipo de tarifa: Por producto. Esta tarifa tiene prioridad sobre la tarifa por clase (hay 26 clases).
- Recargo por bultos pesados: Hay tabla de cuatro hasta diez toneladas. Más de cuatro hasta cinco toneladas (de 2 000 lbs), 6.00 dólares por tonelada de flete; 0.80 de dólar por cada tonelada en exceso de cinco toneladas.
- Recargo por bultos largos: 1.00 dólar por tonelada de flete por cada cinco pies de largo en exceso de 35 pies, hasta 100 pies de largo.
- Sistema de rebaja: Hay tarifas con y sin contrato.
- Puertos latinoamericanos con recargo: Hay nueve grupos de puertos, con tarifas distintas.
- Disposiciones sobre *containers*: La tarifa tiene tres páginas sobre *containers*. Se aplica la tarifa normal de fletes por cada mercadería dentro del *container*. Si no se ocupa 85 por ciento de su capacidad (peso o medida) como mínimo, el armador cobrará la diferencia hasta ese 85 por ciento, a la tarifa más alta de su contenido, pero a razón de 35.00 dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos como mínimo.
- Miembros de la Conferencia: Alcoa Steamship Company Inc., Nueva York; Booth Steamship Company Ltd., Liverpool; Lamport & Holt Line Ltd., Liverpool; Grace Line Inc., Nueva York; Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij N. V., Amsterdam; Moore-McCormack Lines, Inc., Nueva York.

Tarifa número 87

The Association of West Coast Steamship Companies — Freight Tariff N° 6 (FMC N° 1)

- Secretario: P.E. Alderson, Casilla de Correo 5097, Cristóbal, Zona del Canal.

- Ruta en la cual opera: Desde puertos del Ecuador a puertos estadounidenses del Atlántico, del Golfo de México y del Pacífico; a puertos del Canadá (Pacífico) y a Puerto Rico e Islas Vírgenes.
- Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
- Tipo de tarifa: Por producto.
- Recargo por bultos pesados: Sobre dos toneladas y hasta 30 toneladas, por tonelada o fracción se cobra un recargo de 0.90 de dólar si el flete se cobra por 2 000 lbs o 0.60 de dólar si se cobra por 40 pies cúbicos.
- Recargo por bultos largos: No prevé.
- Sistema de rebaja: No hay.
- Puertos latinoamericanos con recargo: No indica.
- Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
- Participantes: Compañía Colombiana de Navegación Marítima (Coldemar), Bogotá; Compañía Sud-Americana de Vapores, Santiago; Grace Line Inc., Nueva York; Gulf & South American Steamship Company Inc., Nueva Orleans; Flota Mercante Grancolombiana S.A., Bogotá; Kawasaki Kisen Kaisha ("K" Line), Kobe; Vaasa Line Oy, Helsinki; Westfal-Larsen & Co. A/S, Bergen.

Tarifa número 88

The Association of West Coast Steamship Companies — Freight Tariff N° 7 (FMC N° 1)

- Secretario: P.E. Alderson, Casilla de Correo 5097, Cristóbal, Zona del Canal.
- Ruta en la cual opera: Desde puertos colombianos del Pacífico a puertos estadounidenses del Atlántico, del Golfo de México y del Pacífico; a puertos del Canadá (Pacífico) y a Costa Rica.
- Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes: Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
- Tipo de tarifa: Por producto.
- Recargo por bultos pesados: Hay tabla de 2 a 30 toneladas:
 Más de 2 a 3 ton — 0.90 de dólar por 2 000 lbs o 0.60 de dólar por 40 p³
 Más de 3 a 4 ton — 1.80 dólares por 2 000 lbs o 1.20 dólares por 40 p³
 Más de 4 a 5 ton — 2.70 dólares por 2 000 lbs o 1.80 dólares por 40 p³
- Recargo por bultos largos: No prevé.
- Sistema de rebaja: Para el café hay tarifa con y sin contrato.
- Puertos latinoamericanos con recargo: Los puertos de destino se clasifican en tres grupos con distintas tarifas.
- Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
- Participantes: Compañía Colombiana de Navegación Marítima (Coldemar Line), Bogotá; Compañía Sud-Americana de Vapores, Santiago; Grace Line Inc., Nueva York; Gulf & South American Steamship Company Inc., Nueva Orleans; Flota Mercante Grancolombiana S.A., Bogotá; Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. ("K" Line), Kobe; Vaasa Line Oy, Helsinki; Westfal-Larsen & Co. A/S, Bergen.

Tarifa número 89

Latin America/Pacific Coast Steamship Conference —
Tariff N° 50 (FMC N° 2)

1. Secretario: R.F. Burley, Chairman, 417 Montgomery Street, San Francisco, California 94104.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos chilenos (Talcahuano a Arica inclusive) y puertos peruanos a los de Los Angeles, San Francisco, Portland, Seattle, Tacoma y Vancouver.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados:
3 001 a 4 000 kg — 0.06 de dólar por p³ o 0.12 de dólar por 100 lbs
4 001 a 5 000 kg — 0.09 de dólar por p³ o 0.18 de dólar por 100 lbs
5 001 a 6 000 kg — 0.12 de dólar por p³ o 0.24 de dólar por 100 lbs

6. Recargo por bultos largos: 0.025 de dólar por p³ o 0.05 de dólar por 100 lbs por cada 10 pies o fracción en exceso de 35 pies de largo.
7. Sistema de rebaja: Tarifas con y sin contrato.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: No indica.
9. Disposiciones sobre *containers*: Hay una tarifa por devolución de *containers* vacíos, y una nota en el sentido de que el transportador tiene la opción de utilizar el *container* con carga en el viaje al norte, sin pagar su uso.
10. Miembros de la Conferencia: Canadian Transport Co. Ltd.; Fern-Ville Lines; French Line (Compagnie Générale Transatlantique); Furness Line; Grace Line; Flota Mercante Grancolombiana; Hamburg America Line; Holland America Line; Italian Line ("Italia" S.p.A.d.N.); Japan Line Ltd.; Johnson Line; "K" Line; Mitsui O.S.K. Line; N.Y.K. Line; North German Lloyd; Fred. Olsen Line; Pacific Republics Line (Moore-McCormack Lines, Inc.); Royal Mail Line Ltd.; Seaboard Shipping Co. Ltd.; Sea-Land Service Inc.; Westfal-Larsen Line.

Tarifa número 90

Latin America/Pacific Coast Steamship Conference —
Tariff N° 60 (FMC N° 3)

1. Secretario: R.F. Burley, Chairman, 417 Montgomery Street, San Francisco, California 94104.
2. Ruta en la cual opera: Desde Centroamérica (Atlántico y Pacífico), Panamá, Venezuela, Colombia (Atlántico), Trinidad, México (Atlántico y Pacífico), a Estados Unidos y Canadá (costa del Pacífico).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados:
De 6 001 a 8 000 lbs — 0.06 de dólar por p³ o 0.12 de dólar por 100 lbs
De 8 001 a 10 000 lbs — 0.09 de dólar por p³ o 0.18 de dólar por 100 lbs
De 10 001 a 12 000 lbs — 0.12 de dólar por p³ o 0.24 de dólar por 100 lbs

6. Recargo por bultos largos: 0.05 de dólar por p³ o 0.10 de dólar por 100 lbs por cada 10 pies o fracción en exceso de 35 pies de largo.
7. Sistema de rebaja: Tarifas con y sin contrato.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay tres secciones: Zona del Canal y puertos del Pacífico de México y Centroamérica; puertos de Guyana, Venezuela e Islas del Caribe; puertos del Atlántico de México y Centroamérica. Cada una de las dos primeras secciones tiene tres grupos de puertos de carga: 1-1 México (Pacífico), 1-2 Centroamérica (Pacífico), 1-3 Colombia (Atlántico); 2-1 Venezuela y Aruba/Curaçao, 2-2 Haití, República Dominicana y Jamaica, 2-3 Puerto España y las Antillas Británicas. Cada grupo tiene fletes diferentes.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Canadian Transport Co. Ltd.; Fern-Ville Lines; French Line (Compagnie Générale Transatlantique); Furness Line; Grace Line; Flota Mercante Grancolombiana; Hamburg American Line; Holland America Line; Italian Line ("Italia" S.p.A.d.N.); Japan Line Ltd.; Johnson Line; "K" Line; Mitsui O.S.K. Line; N.Y.K. Line; North German Lloyd; Fred. Olsen Line; Pacific Republics Line (Moore-McCormack Lines Inc.); Royal Mail Lines Ltd.; Seaboard Shipping Co. Ltd.; Sea-Land Service Inc.; Westfal-Larsen Line.

Tarifa número 91

Latin America/Pacific Coast Steamship Conference —
Tariff N° 10 (FMC N° 4)

1. Secretario: R. F. Burley, Chairman, 417 Montgomery Street, San Francisco, California 94104.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos del Pacífico de Estados Unidos y Canadá a la costa del Pacífico de México y Centroamérica.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
4. Tipo de tarifa: Por producto y por clase. Las tarifas por producto tienen prioridad sobre las por clase.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
De 6 001 a 8 000 lbs México—2.40 dólares;
Centroamérica—3.40 dólares;
8 001 a 10 000 lbs México—3.60 dólares;
Centroamérica—4.60 dólares;
10 001 a 12 000 lbs México—4.80 dólares;
Centroamérica—5.80 dólares;
12 001 a 14 000 lbs México—6.00 dólares;
Centroamérica—7.00 dólares
.....
De 90 001 a 100 000 lbs México—19.20 dólares;
Centroamérica—20.20 dólares;
100 001 a 110 000 lbs México—20.40 dólares;
Centroamérica—21.40 dólares;
110 001 a 120 000 lbs México—21.60 dólares;
Centroamérica—22.60 dólares;
120 001 a 130 000 lbs México—22.80 dólares;
Centroamérica—23.80 dólares

Más de 130 000 lbs—por cada 10 000 lbs o fracción, agregue 1.20 dólares por 2 000 lbs o 40 p³, además del flete que corresponde para bultos de 130 000 lbs.

6. Recargo por bultos largos por tonelada de flete:
Más de 30 a 35 pies 2.00 dólares

Más de 35 a 40 pies 4.00 dólares
 Más de 40 a 50 pies 10.00 dólares
 Más de 50 a 60 pies 20.00 dólares

7. Sistema de rebaja: Tarifas con y sin contrato.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Tarifas más elevadas para Centroamérica.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Canadian Transport Co. Ltd., Fern-Ville Lines; French Line (Compagnie Générale Transatlantique); Furness Line; Grace Line; Flota Mercante Grancolombiana; Hamburg American Line; Holland America Line; Italian Line ("Italia" S.p.A.d.N.); Japan Line Ltd.; Johnson Line; "K" Line; Mitsui O.S.K. Line; N.Y.K. Line; North German Lloyd; Fred. Olsen Line; Pacific Republics Line (Moore-McCormack Line Inc.); Royal Mail Line Ltd.; Sea-board Shipping Co. Ltd.; Sea-Land Service Inc.; Westfal-Larsen Line.

Tarifa número 92

North Brazil/United States-Canada Freight Conference, Joint Tariff N° 7

1. Secretario: Capitán Carlos Bezerra de Miranda, Presidente, Av. Rio Branco 156, Rio de Janeiro.
2. Ruta en la cual opera: Desde Belem, en Brasil, a puertos estadounidenses del Atlántico y del Golfo de México, y a puertos del Canadá (costa del Atlántico).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
De 2 001 a 4 000 kg - 2.00 dólares
4 001 a 6 000 kg - 3.00 dólares
Sobre 6 000 kg, se agrega a los 3.00 dólares 1.00 dólar por cada tonelada o fracción adicional.
6. Recargo por bultos largos: Existe un recargo de 0.50 de dólar por tonelada de flete por cada metro o fracción en exceso de 12 metros.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Distintos recargos desde otros puertos brasileños.
9. Disposiciones sobre *containers*: La tarifa contiene siete páginas sobre *containers* y *pallets*. En transporte puerta a puerta en *containers* del transportador: flete normal sobre peso o medida de la mercadería, o *ad valorem*, con un flete mínimo de 27.50 dólares por metro cúbico, calculado sobre la capacidad del *container*. Sobre el flete calculado de esa manera se concede una rebaja del 10 por ciento. Responsabilidad del transportador limitada a 500.00 dólares por *container*.
10. Miembros de la Conferencia: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; The Booth Steamship Company Ltd., Liverpool; Columbus Line, Hamburgo; Delta Line, Nueva Orleans; Dovar S.A., International Shipping and Trading Co., Ciudad de Panamá; Georgia Steamship Corporation, Augusta, Georgia; Ivaran Lines, Oslo; Lamport & Holt Line Ltd., Liverpool; Lloyd Brasileiro (P.N.), Rio de Janeiro; Mitsui O.S.K. Lines Ltd., Tokio; Moore-McCormack Lines, Inc., Nueva York; Nopal Line, Oslo.

Esta tarifa se canceló y se sustituyó por:

Inter-American Freight Conference, Section "C".
 Tariff N° 1 (F.M.C.N° 3) a partir del 4 de marzo

de 1968. Administrador Ejecutivo, Capitán Frank R. A. Levier, Av. Rio Branco 156, Rio de Janeiro.

Tarifa número 93

Mid Brazil/United States-Canada Freight Conference, Joint Tariff N° 7

1. Secretario: Capitán Carlos Bezerra de Miranda, Presidente, Av. Rio Branco 156, Rio de Janeiro.
2. Ruta en la cual opera: Desde Salvador y Recife, en Brasil, a puertos estadounidenses del Atlántico y del Golfo de México y a Canadá, costa del Atlántico.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
De 2 001 a 4 000 kg - 2.00 dólares
4 001 a 6 000 kg - 3.00 dólares
Sobre 6 000 kg se agrega a los 3.00 dólares, 1.00 dólar por cada tonelada o fracción adicional.
6. Recargo por bultos largos: Existe un recargo de 0.50 de dólar por tonelada de flete por cada metro o fracción en exceso de 12 metros.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Distintos recargos desde otros puertos brasileños.
9. Disposiciones sobre *containers*: La tarifa contiene siete páginas sobre *containers* y *pallets*. En transporte puerta a puerta en *containers* del transportador: flete normal sobre peso o medida de la mercadería, o *ad valorem*, con un flete mínimo de 27.50 dólares por metro cúbico, calculado sobre la capacidad del *container*. Sobre el flete calculado de esa manera se concede una rebaja de 10 por ciento. Responsabilidad del transportador limitada a 500.00 dólares por *container*.
10. Miembros de la Conferencia: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; The Booth Steamship Co. Ltd., Liverpool; Brodin Line, Estocolmo; Columbus Line, Hamburgo; Delta Line, Nueva Orleans; Holland Pan-American Line, Rotterdam; Ivaran Lines, Oslo; Lamport & Holt Line Ltd., Liverpool; Lloyd Brasileiro (P.N.), Rio de Janeiro; Mitsui O.S.K. Lines Ltd., Tokio; Moore-McCormack Lines Inc., Nueva York; Nopal Line, Oslo; Norton Line, Estocolmo.

Esta tarifa se canceló y se sustituyó por:

Inter-American Freight Conference, Section "C".
 Tariff N° 1 (F.M.C.N° 3) a partir del 4 de marzo de 1968. Administrador Ejecutivo, Capitán Frank R. A. Levier, Av. Rio Branco 156, Rio de Janeiro.

Tarifa número 94

Brazil/United States-Canada Freight Conference-Tariff N° 13

1. Secretario: Capitán Carlos Bezerra de Miranda, Presidente, Av. Rio Branco 156, Rio de Janeiro.
2. Ruta en la cual opera: Desde Rio Grande, Santos y Rio de Janeiro a puertos estadounidenses del Atlántico y del Golfo de México y a puertos del Canadá (costa del Atlántico).
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.

4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados por tonelada de flete:
De 2 001 a 4 000 kg - 2.00 dólares
4 001 a 6 000 kg - 3.00 dólares
Sobre 6 000 kg se agrega a los 3.00 dólares,
1.00 dólar por cada tonelada o fracción adicional.
6. Recargo por bultos largos: Existe un recargo de 0.50 de dólar por tonelada de flete por cada metro o fracción en exceso de 12 metros.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Distintos recargos desde otros puertos brasileños (de 2.25 a 4.50 dólares).
9. Disposiciones sobre *containers*: La tarifa contiene seis páginas de disposiciones sobre *containers*. En transporte puerta a puerta en *containers* del transportador: flete normal sobre peso o medida de la mercadería, o *ad valorem*, con un flete mínimo de 27.50 dólares por metro cúbico, calculado sobre la capacidad del *container*. Sobre el flete calculado de esa manera se concede una rebaja del 10 por ciento. Responsabilidad del transportador limitada a 500.00 dólares por *container*.
10. Miembros de la Conferencia: Empresa Líneas Marítimas Argentinas, Buenos Aires; Brodin Line, Estocolmo; Columbus Line, Hamburgo; Delta Line, Nueva Orleans; Holland Pan-American Line, Rotterdam; Ivaran Lines, Oslo; Lamport & Holt Line Ltd., Liverpool; Lloyd Brasileiro (P.N.), Rio de Janeiro; Mitsui O.S.K. Lines Ltd., Tokio; Moore-McCormack Lines Inc., Nueva York; Nopal Lines, Oslo; Norton Line, Estocolmo; Montemar S.A. Comercial y Marítima, Montevideo.

Esta tarifa se canceló y se sustituyó por:

Inter-American Freight Conference, Section "C".
Tariff N° 1 (F.M.C.N° 3) a partir del 4 de marzo de 1968. Administrador Ejecutivo, Capitán Frank R. A. Levier, Av. Rio Branco 156, Rio de Janeiro.

Tarifa número 95

West Coast of Mexico, Central and South America/ Japan - Direct Freight Agreement, Tariff N° 3

1. Secretario: Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., Tokio.
2. Ruta en la cual opera: Desde Chile, Perú, Ecuador, Colombia (Atlántico y Pacífico), y costa del Pacífico de México y Centroamérica a Yokohama, Nagoya, Osaka y Kobe, Japón.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: De 3 a 4 toneladas 0.12 de dólar por 100 lbs. o 0.06 de dólar por pie cúbico; de 4 a 10 toneladas 0.06 de dólar por 100 lbs. o 0.03 de dólar por pie cúbico, por tonelada, o fracción extra.
6. Recargo por bultos largos: 0.025 de dólar por p³ o 0.05 de dólar por 100 lbs. por cada 10 pies o fracción en exceso de 35 pies de largo.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay dos grupos de puertos de carga: Grupo A - Chile, Perú, Ecuador y Colombia, y Grupo B - Costa del Pacífico de México y Centroamérica.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.

10. Participantes: Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.; Nippon Yusen Kaisha Ltd.; Mitsui O.S.K. Lines Ltd.

Nota: A partir del 1° de septiembre de 1967 se incorporó la Flota Mercante Grancolombiana, y se cambió el nombre por West Coast South America/Far East Freight Conference. Chairman, D. P. Gillete, Kindai Building, 11 3-chome Kyobashi Chuo Ku, Tokio.

Tarifa número 96

Far East River Plate Brazil Conference - Freight Tariff N° 6

1. Secretario: Royal Inter-ocean Lines, Buenos Aires; FERBC Secretaries, Tokio/Pool Administrators, Yokohama.
2. Ruta en la cual opera: Desde Buenos Aires, Montevideo, Santos y Río de Janeiro a Japón, Hong Kong y Singapore.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 016 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: Tarifa sin recargo hasta tres toneladas de 1 016 kg:
De 3 a 4 toneladas - 12 por ciento
4 a 5 toneladas - 20 por ciento
5 a 6 toneladas - 25 por ciento
6 a 8 toneladas - 30 por ciento
8 a 10 toneladas - 35 por ciento
10 a 12 toneladas - 40 por ciento
12 a 14 toneladas - 45 por ciento
14 a 16 toneladas - 50 por ciento

6. Recargo por bultos largos:
Más de 6 metros hasta 10 metros - 20 por ciento
Más de 10 metros hasta 16 metros - 40 por ciento
7. Sistema de rebaja: Hasta 31.12.66 - 10 por ciento por cuatrimestre vencido; a partir del 1.1.67 - 5 por ciento por cuatrimestre vencido.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Rosario - 1.00 dólar.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Empresa Líneas Marítimas Argentinas; Mitsui O.S.K. Lines Ltd.; Nippon Yusen Kaisha; Royal Inter-ocean Lines.

Tarifa número 97

Japan Latin America Eastbound Freight Conference - Freight Tariff N° 6

1. Secretario: Tokio.
2. Ruta en la cual opera: Desde puertos del Japón (Mojí, Kobe, Nagoya, Shimizu y Yokohama), a México (Atlántico y Pacífico), Centroamérica (Atlántico y Pacífico), Colombia (Atlántico y Pacífico), Venezuela, Puerto España, Santo Domingo, Ecuador, Perú, Chile, Argentina, Paraguay, Uruguay y Brasil.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 2 000 lbs o 40 pies cúbicos (907.2 kg o 1.13 m³).
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla de 6 000 a 50 000 lbs.
De 6 000 a 8 000 lbs 8.25 dls. por ton. de flete
8 001 a 10 000 lbs 10.26 dls. por ton. de flete

10 001 a 12 000 lbs 12.32 dls. por ton. de flete
 12 001 a 14 000 lbs 14.35 dls. por ton. de flete
 14 001 a 16 000 lbs 16.39 dls. por ton. de flete
 16 001 a 18 000 lbs 18.48 dls. por ton. de flete

6. Recargo por bultos largos por tonelada de flete:

Más de 35 a 45 pies 6.16 dólares
 Más de 45 a 55 pies 14.35 dólares
 Más de 55 a 65 pies 18.48 dólares

7. Sistema de rebaja: Hay tarifas con y sin contrato.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Hay siete grupos de puertos con distintas tarifas.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Barber-Wilhelmsen Line; Blue Sea Line; Fern-Ville Lines; Japan Line Ltd.; Kawasaki Kisen Kaisha Ltd.; Mitsui O.S.K. Lines Ltd.; N. V. Nedlloyd Lijnen; Nippon Yusen Kaisha; United States Lines Inc.; Yamashita-Shinnihon Steamship Co. Ltd.

Posteriormente ingresaron:

Flota Mercante Grancolombiana, S. A.
 Transportación Marítima Mexicana, S. A.

Tarifa número 98

Far East River Plate Brazil Conference - Freight Tariff N° 8

1. Secretario: Tokio.
2. Ruta en la cual opera: Desde Japón (Kobe, Moji, Nagoya y Yokohama) a Rio de Janeiro, Santos, Montevideo y Buenos Aires.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 016 kg o 40 pies cúbicos.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: Hay tabla de 3 hasta 25 toneladas.

De:

3 a 4 tons. de 1 016 kg - 8.80 dls. por ton. de flete
 4 a 5 tons. de 1 016 kg - 11.00 dls. por ton. de flete
 5 a 6 tons. de 1 016 kg - 13.20 dls. por ton. de flete

6. Recargo por bultos largos por tonelada de flete:

De 35' 2" a 45' 2" - 6.05 dólares
 45' 2" a 55' 2" - 14.30 dólares
 55' 2" a 65' 2" - 18.15 dólares

7. Sistema de rebaja: Hay tarifas con y sin contrato.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: Asunción con transbordo en Buenos Aires, 11.00 dólares por tonelada de flete, Rosario 6.00 dólares. Hay distintos recargos entre 2 y 6 dólares por tonelada de flete para otros puertos brasileños y argentinos.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Miembros de la Conferencia: Empresa Líneas Marítimas Argentinas; Mitsui O.S.K. Lines Ltd.; Nippon Yusen Kaisha; Royal Intercean Lines.

Tarifa número 99

Tarifa de Fletes Brasil/Costa Occidental da Africa

1. Secretario: Lloyd Brasileiro, Rio de Janeiro (tarifa particular).
2. Ruta en la cual opera: No se indica.
3. Unidades monetarias y físicas en que se aplican los fletes:
Dólares por 1 000 kg o metro cúbico.
4. Tipo de tarifa: Por producto.
5. Recargo por bultos pesados: Para bultos de más de 1 000 kg se aplica una tasa que se obtiene multiplicando 0.50 de dólar por el cuadrado del peso.
6. Recargo por bultos largos: Sobre 10 metros, el flete tiene un recargo de 0.80 de dólar por metro o fracción.
7. Sistema de rebaja: No hay.
8. Puertos latinoamericanos con recargo: No indica.
9. Disposiciones sobre *containers*: No prevé.
10. Participantes: Lloyd Brasileiro, Rio de Janeiro.

Anexo VI

COSTOS DE MANIPULEO POR TIPO DE PRODUCTO

Se han definido como costos de manipuleo los desembolsos necesarios para cargar y descargar en los puertos los diferentes tipos de productos. Estos desembolsos incluyen fundamentalmente las remuneraciones de los estibadores y apuntadores y el pago por el uso de los equipos necesarios.

Los costos de manipuleo varían entre un puerto y otro y dependen en gran parte de las instalaciones portuarias existentes, así como de la remuneración de los estibadores y los reglamentos de trabajo. Aunque los recargos por carga peligrosa o nociva, por trabajo en horas extraordinarias, con lluvia, etc., pueden hacerlos variar enormemente, la estructura básica de las tarifas de los estibadores por trabajo en horas hábiles es la misma, aun tratándose de sistemas tan distintos como los que prevén remuneración por hora, turno o día, o por tonelada o metro cúbico cargado o descargado.

Estos costos son en realidad diferentes para cada producto y dependen de la naturaleza de éstos y de la forma en que vienen embalados. Sin embargo, es posible agruparlos por tipos de productos para los cuales estos desembolsos son semejantes, como se ha hecho en varios puertos.

Del material disponible, se seleccionó el sistema utilizado en el puerto de Santos (Brasil) a partir de mayo de 1965, no solamente por tratarse de uno de los puertos latinoamericanos con mayor movimiento, sino también porque el sistema es representativo de los resultados de los estudios realizados en todos los puertos del Brasil para llegar a la actual estructura de sus tarifas, que incorpora los recargos por insalubridad, etc.

Las tarifas de estiba aplicadas en el puerto de Santos para los productos considerados en este estudio, aunque pueden haberse modificado en cuanto a su valor monetario, muestran la siguiente relación entre los distintos tipos de productos:

	<i>Cruceros por tonelada</i>	<i>Porcen- taje</i>
1. Carga embolsada	1 708	100.0
2. Carga general especial	3 084	180.6
3. Carga general	3 752	219.7
4. Fruta en bodega refrigerada	4 077	238.7
5. Carne, etc., en bodega refrigerada	5 190	303.9

La tarifa contiene además la remuneración de los estibadores por la carga y descarga de carga a granel en distintas condiciones, que no tiene importancia para este estudio.

Para mejor ilustración, se detallan en seguida los productos que forman cada uno de los cinco grupos:

1. Carga embolsada - 14 productos:

Producto N°	3 - Alpiste
	6 - Arroz con cáscara
	11 - Cebada forrajera
	20 - Maíz
	23 - Sal común
	26 - Trigo
	29 - Arroz descascarado
	30 - Avena arrollada
	31 - Azúcar semirrefinada
	34 - Café en grano
	36 - Cebada malteada
	44 - Harina de cereales
	46 - Legumbres secas
	66 - Azúcar refinada

2. Carga general especial - 66 productos:

Producto N°	2 - Algodón en rama, en fardos
	4 - Amianto (asbesto) en bruto, en bolsas
	7 - Azufre en toda forma, en bolsas
	8 - Baritina (sulfato de bario natural), en bolsas
	9 - Bauxita en bolsas
	10 - Caolín en bolsas
	12 - Fibra de lino o ramio, en fardos
	13 - Fibra de sisal, yute, etc., en fardos
	16 - Fruta fresca cítrica, en cajones
	19 - Lana sucia, en fardos
	21 - Mineral de manganeso, en bolsas
	24 - Semilla de algodón, en bolsas
	33 - Cacao en almendras, en bolsas
	38 - Cueros vacunos salados, sueltos
	42 - Fruta desecada, en cajones
	47 - Madera aserrada
	48 - Madera en rollizos
	49 - Metales en barras
	50 - Salitre sódico, en bolsas
	51 - Té, en cajones o bolsas
	53 - Yerba mate canchada, en bolsas
	54 - Zinc afinado, en lingotes
	57 - Aceitunas conservadas, en cascos/barriles
	58 - Acero inoxidable en barras
	61 - Alambre de cobre, en rollos
	62 - Alambre de hierro o acero, en rollos
	63 - Alcohol (aguardiente), en cajones
	68 - Café soluble, en cajones
	72 - Cemento Portland, en bolsas
	74 - Clavos y tornillos, en cajones
	75 - Cobre electrolítico, en lingotes
	76 - Conservas de carne, en cajones
	77 - Conservas de fruta o legumbres, en cajones
	78 - Conservas de pescado y mariscos, en cajones
	79 - Chapas de hierro o acero, en atados

- 80 - Chapas de madera prensada, en esqueletos
- 81 - Extractos y jugos de carne, en cajones
- 82 - Fertilizantes/urea, en bolsas
- 83 - Harina de carne, en bolsas
- 84 - Harina de pescado, en bolsas
- 85 - Hilados de algodón, en cajones
- 87 - Ladrillos refractarios, en esqueletos
- 88 - Lana peinada en tops, en fardos
- 89 - Leche condensada, en cajones
- 91 - Madera terciada (compensada) y laminada, en esqueletos
- 92 - Mantequilla de cacao, en cajones o fardos
- 95 - Papel para diarios, en rollos
- 99 - Rieles
- 100 - Sacos de yute, henequén, etc., para envasar, en fardos
- 101 - Sosa cáustica (hidróxido de sodio), en tambores
- 103 - Tejidos de algodón, lana y lino, en cajones/fardos
- 104 - Tubos de cobre
- 105 - Tubos de hierro o acero, sueltos
- 107 - Vino embotellado, en cajones
- 108 - Alfombras, en fardos
- 111 - Artículos de cuero
- 112 - Artefactos sanitarios de cerámica, en esqueletos
- 116 - Calzado de cuero, en cajones
- 119 - Confecciones en general, en cajones
- 123 - Maquinaria agrícola
- 124 - Máquinas de calcular, sumar y de contabilidad, en cajones
- 125 - Máquinas de coser y escribir, en cajones
- 126 - Máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico, en esqueletos
- 127 - Mentol (cristalizado), en cajas
- 128 - Muebles de madera y acero, en esqueletos
- 131 - Ruedas y llantas para ferrocarriles

3. Carga general - 41 productos:

- Producto N°
- 1 - Ajos en esqueletos y cajones
 - 18 - Granito en bruto
 - 25 - Semilla de soya, en bolsas
 - 27 - Aceite de pescado, en tambores
 - 28 - Alquitrán/asfalto, en barriles
 - 32 - Brea (colofonia), en tambores
 - 37 - Corcho, en fardos
 - 39 - Durmientes
 - 40 - Extracto de quebracho, en bolsas
 - 41 - Ferromanganeso, -cromo, -níquel, -silicio, etc., en barriles
 - 43 - Grasa y sebo vacuno, en cascotes o cajones
 - 52 - Tripas saladas, en cascotes
 - 55 - Aceites comestibles, en cascotes o barricas

- 56 - Aceites y grasas lubricantes, en cascotes o tambores
- 59 - Acetato de celulosa en polvo o granos
- 60 - Ácido sulfúrico, en tambores
- 64 - Alcohol industrial, en tambores
- 65 - Alimentos preparados de cereales, en cajones
- 69 - Caseína, en bolsas o barriles
- 70 - Caucho sintético, en fardos, bolsas o cajones
- 71 - Celulosa, en fardos
- 73 - Cigarros y cigarrillos, en cajones
- 85 - Hilados de lana y lino, en cajones
- 90 - Leche en polvo, en cajones
- 93 - Margarina, en cajones
- 94 - Negro de humo, en bolsas
- 96 - Pescado seco, en cajones
- 97 - Polietileno, resinas sólidas o líquidas, en tambores/bolsas
- 102 - Sopas, potajes o caldos preparados, en cajones
- 106 - Vidrios planos, en cajones o esqueletos
- 109 - Ampollitas (lámparas)
- 110 - Aparatos eléctricos para telefonía y telegrafía, en cajones
- 114 - Partes, piezas sueltas y accesorios para automóviles
- 115 - Café, en cajones o tambores
- 118 - Caucho elaborado, en cajones
- 120 - Elevadores (ascensores)
- 121 - Fibras textiles sintéticas o artificiales
- 122 - Libros y revistas, en cajones
- 129 - Pilas eléctricas secas, en cajones
- 130 - Recipientes de hierro o acero para gases comprimidos/líquidos
- 133 - Transformadores eléctricos

4. Fruta en bodega refrigerada - 4 productos:

- Producto N°
- 14 - Fruta fresca: Ananás (piña), en esqueletos
 - 15 - Fruta fresca: Banana (plátanos) en cajas
 - 16 - Fruta fresca: Cítrica, en cajones
 - 17 - Fruta fresca: Manzanas, en cajones

5. Carne, etc. en bodega refrigerada - 4 productos:

- Producto N°
- 22 - Pescado fresco o refrigerado, en cajones
 - 35 - Carne fresca vacuna
 - 86 - Jugos de fruta, en cascotes o tambores¹
 - 98 - Quesos, en cajones

¹ Para confeccionar el modelo usado en el capítulo IV del estudio este producto se consideró como del grupo 4.

Anexo VII

INDICE DE COSTOS PORTUARIOS

Una posible explicación de la diferencia del flete por tonelada de un mismo producto en las distintas rutas es la variación en los gastos en que debe incurrir el buque en los puertos. Estos gastos difieren de un puerto a otro, según el sistema de cobro existente por el uso de las instalaciones portuarias, el sistema de pago a la mano de obra, la rapidez relativa de las operaciones, etc. Es de suponer, por lo tanto, que los fletes tenderán a ser más altos en las rutas en que los desembolsos en los puertos sean también altos.

El monto exacto de estos desembolsos puede variar pronunciadamente entre un viaje y otro en una misma ruta, dependiendo de las condiciones en que se realice el viaje, de la composición de la carga a bordo, del día de la semana en que se efectúan las operaciones de carga y descarga, de la proporción de horas extraordinarias que se paguen, del tiempo, etc. Sin embargo, es posible confeccionar un índice aproximado de la diferencia de costo por estos conceptos entre los diferentes puertos, suponiendo condiciones de trabajo aproximadamente semejantes, o tomando como base desembolsos efectivos por un período de tiempo lo bastante largo, que permita eliminar la influencia de los casos excepcionales.

En este estudio se siguió este último camino, y se confeccionó un índice basado en los datos suministrados por algunas empresas de navegación latinoamericanas sobre su experiencia en varios puertos. Estas cifras se compararon entre sí, con el fin de asegurar que los datos no contengan un margen de error muy grande. También se usó la publicación de la CEPAL titulada "Características y programas de los principales puertos del Istmo Centroamericano" (CCE/SC.3/GTTM/I/DI.2-29.8.67).

Aun así, las cifras que se incluyen a continuación deben considerarse como aproximativas, pero se estima realmente confiable el ordenamiento logrado sobre el mayor o menor costo de los diferentes puertos. Este ordenamiento, como se ha indicado en otras partes de esta investigación, es base suficiente para el uso que se dio a esos datos en la confección del modelo incluido en el capítulo IV.

COSTOS APROXIMADOS DE CARGA Y DESCARGA

(Por tonelada)

	Carga (dólares)	Descarga (dólares)
Argentina (Buenos Aires)	4.50	5.50
Uruguay (Montevideo)	5.00	6.00
Brasil (Santos)	10.00	12.00
Venezuela (La Guaira)	8.50	8.50
Colombia (costa del Atlántico) (Barranquilla)	3.00	2.50
Panamá (costa del Atlántico) (Cristóbal)	8.00	8.00
Colombia (costa del Pacífico) (Buenaventura)	3.50	3.50
Ecuador (Guayaquil)	4.00	3.50
Perú (Callao)	10.00	12.00
Chile (Valparaíso)	10.00	10.00
Trinidad y Tabago (Puerto España)	6.00 ^a	6.00 ^a
República Dominicana (Santo Domingo)	4.00	8.00
Costa Rica (costa del Atlántico) (Puerto Limón)	2.50	2.50
Honduras (costa del Atlántico) (Puerto Cortés)	3.50 ^a	3.50 ^a
Guatemala (costa del Atlántico) (Puerto Barrios)	3.50	3.50
México (costa del Atlántico) (Veracruz)	4.50	4.50
Estados Unidos (costa del Atlántico) (Nueva York)	12.00	13.00
Estados Unidos (costa del Pacífico) (San Francisco)	13.00	14.00
México (costa del Pacífico) (Acapulco)	4.50 ^a	4.50 ^a
Guatemala (costa del Pacífico) (Champerico)	8.50	8.50
Salvador (Acajutla)	7.00	7.00
Honduras (costa del Pacífico) (Amapala) descarga rada-lanchas	20.00	20.00
Nicaragua (costa del Pacífico) (Corinto)	3.50	2.50
Costa Rica (costa del Pacífico) (Puntarenas)	4.00	2.50
Mediterráneo (Génova)	10.00	9.00
Reino Unido/Continente (Amberes)	9.00	8.00
Japón (Yokohama)	9.00 ^a	8.00 ^a

^a Estimaciones de la CEPAL.

Anexo VIII

TABLA DE DISTANCIAS ¹

<i>Ruta</i>	<i>Distancia en millas</i>	<i>Ruta</i>	<i>Distancia en millas</i>
Argentina - Brasil (Buenos Aires - Santos)	1 006	Brasil - Trinidad y Tabago (Santos - Puerto España)	3 369
Argentina - Colombia (Buenos Aires - Buenaventura)	5 309	Brasil - Reino Unido/Continente (Santos - Amberes)	5 446
Argentina - Chile (Buenos Aires - Valparaíso)	2 826	Brasil - Mediterráneo (Santos - Génova)	5 255
Argentina - Ecuador (Buenos Aires - Guayaquil)	4 701	Brasil - Japón (Santos - Yokohama)	12 291
Argentina - México (Buenos Aires - Veracruz)	6 564	Brasil - Estados Unidos y Canadá (Santos - Nueva York)	4 957
Argentina - Perú (Buenos Aires - Callao)	4 065	Colombia - Argentina (Barranquilla - Buenos Aires)	5 173
Argentina - Uruguay (Buenos Aires - Montevideo)	124	Colombia - Chile (Buenaventura - Valparaíso)	2 264
Argentina - Venezuela (Buenos Aires - La Guaira)	4 657	Colombia - Ecuador (Buenaventura - Guayaquil)	578
Argentina - Guatemala (Buenos Aires - Puerto Barrios)	5 970	Colombia - México (Buenaventura - Acapulco)	1 500
Argentina - Nicaragua (Buenos Aires - Corinto)	5 574	Colombia - Perú (Buenaventura - Callao)	1 126
Argentina - Panamá (Buenos Aires - Cristóbal)	5 523	Colombia - Venezuela (Buenaventura - La Guaira)	1 236
Argentina - República Dominicana (Buenos Aires - Santo Domingo)	4 929	Colombia - Costa Rica (Buenaventura - Puntarenas)	823
Argentina - Trinidad y Tabago (Buenos Aires - Puerto España)	4 270	Colombia - El Salvador (Buenaventura - Acajutla)	1 185
Argentina - Reino Unido/Continente (Buenos Aires - Amberes)	6 360	Colombia - Guatemala (Buenaventura - Champerico)	1 306
Argentina - Mediterráneo (Buenos Aires - Génova)	6 157	Colombia - Honduras (Buenaventura - Amapala)	1 097
Argentina - Japón (Buenos Aires - Yokohama)	13 205	Colombia - Nicaragua (Buenaventura - Corinto)	1 035
Argentina - Estados Unidos y Canadá (Buenos Aires - Nueva York)	5 871	Colombia - Panamá (Buenaventura - Ciudad de Panamá)	352
Brasil - Argentina (Santos - Buenos Aires)	1 006	Colombia - República Dominicana (Barranquilla - Santo Domingo)	538
Brasil - Colombia (Santos - Barranquilla)	4 167	Colombia - Trinidad y Tabago (Barranquilla - Puerto España)	930
Brasil - Chile (Santos - Valparaíso)	3 457	Colombia - Reino Unido/Continente (Barranquilla - Amberes)	4 650
Brasil - Ecuador (Santos - Guayaquil)	5 332	Colombia - Mediterráneo (Barranquilla - Génova)	4 960
Brasil - México (Santos - Veracruz)	5 648	Colombia - Japón (Buenaventura - Yokohama)	7 680
Brasil - Perú (Santos - Callao)	4 696	Colombia - Estados Unidos y Canadá (Barranquilla - Nueva York)	1 801
Brasil - Uruguay (Santos - Montevideo)	893	Chile - Argentina (Valparaíso - Buenos Aires)	2 826
Brasil - Venezuela (Santos - La Guaira)	3 756	Chile - Brasil (Valparaíso - Santos)	3 457
Brasil - Guatemala (Santos - Puerto Barrios)	5 080	Chile - Colombia (Valparaíso - Buenaventura)	2 264
Brasil - Honduras (Santos - Puerto Cortés)	5 019	Chile - Ecuador (Valparaíso - Guayaquil)	1 980
Brasil - Nicaragua (Santos - Corinto)	5 292		

¹ Se incluyen solamente las distancias utilizadas en el estudio.

<i>Ruta</i>	<i>Distancia en millas</i>	<i>Ruta</i>	<i>Distancia en millas</i>
Chile - México (Valparaíso - Acapulco)	3 406	México - Nicaragua (Acapulco - Corinto)	792
Chile - Perú (Valparaíso - Callao)	1 306	México - Panamá (Acapulco - Ciudad de Panamá)	1 426
Chile - Uruguay (Valparaíso - Montevideo)	2 732	México - República Dominicana (Veracruz - Santo Domingo)	1 596
Chile - Venezuela (Valparaíso - La Guaira)	3 500	México - Reino Unido/Continente (Veracruz - Amberes)	6 263
Chile - Costa Rica (Valparaíso - Puntarenas)	2 690	México - Mediterráneo (Veracruz - Génova)	6 654
Chile - El Salvador (Valparaíso - Acajutla)	3 449	México - Japón (Acapulco - Yokohama)	6 689
Chile - Guatemala (Valparaíso - Champerico)	3 570	Perú - Argentina (Callao - Buenos Aires)	4 065
Chile - Panamá (Valparaíso - Ciudad de Panamá)	2 616	Perú - Brasil (Callao - Santos)	4 696
Chile - Reino Unido/Continente (Valparaíso - Amberes)	7 458	Perú - Colombia (Callao - Buenaventura)	1 126
Chile - Mediterráneo (Valparaíso - Génova)	7 844	Perú - Chile (Callao - Valparaíso)	1 306
Chile - Japón (Valparaíso - Yokohama)	9 280	Perú - Ecuador (Callao - Guayaquil)	712
Chile - Estados Unidos y Canadá (Valparaíso - Nueva York)	4 634	Perú - México (Callao - Acapulco)	2 198
Ecuador - Argentina (Guayaquil - Buenos Aires)	4 701	Perú - Uruguay (Callao - Montevideo)	3 971
Ecuador - Brasil (Guayaquil - Santos)	5 332	Perú - Venezuela (Callao - La Guaira)	2 234
Ecuador - Colombia (Guayaquil - Buenaventura)	578	Perú - Costa Rica (Callao - Puntarenas)	1 421
Ecuador - Chile (Guayaquil - Valparaíso)	1 980	Perú - El Salvador (Callao - Acajutla)	2 183
Ecuador - Perú (Guayaquil - Callao)	712	Perú - Guatemala (Callao - Champerico)	2 304
Ecuador - Uruguay (Guayaquil - Montevideo)	4 607	Perú - Nicaragua (Callao - Corinto)	1 606
Ecuador - Costa Rica (Guayaquil - Puntarenas)	878	Perú - Panamá (Callao - Ciudad de Panamá)	1 350
Ecuador - Panamá (Guayaquil - Ciudad de Panamá)	824	Perú - República Dominicana (Callao - Santo Domingo)	2 196
Ecuador - Reino Unido/Continente (Guayaquil - Amberes)	5 661	Perú - Trinidad y Tabago (Callao - Puerto España)	2 552
Ecuador - Mediterráneo (Guayaquil - Génova)	6 052	Perú - Reino Unido/Continente (Callao - Amberes)	6 187
Ecuador - Japón (Guayaquil - Yokohama)	7 987	Perú - Mediterráneo (Callao - Génova)	6 578
Ecuador - Estados Unidos y Canadá (Guayaquil - Nueva York)	2 842	Perú - Japón (Callao - Yokohama)	8 558
México - Argentina (Veracruz - Buenos Aires)	6 564	Perú - Estados Unidos y Canadá (Callao - Nueva York)	3 368
México - Brasil (Veracruz - Santos)	5 648	Uruguay - Argentina (Montevideo - Buenos Aires)	124
México - Colombia (Acapulco - Buenaventura)	1 500	Uruguay - Brasil (Montevideo - Santos)	893
México - Chile (Acapulco - Valparaíso)	3 406	Uruguay - Colombia (Montevideo - Barranquilla)	5 049
México - Ecuador (Acapulco - Guayaquil)	1 708	Uruguay - Colombia (Montevideo - Buenaventura)	5 731
México - Perú (Acapulco - Callao)	2 198	Uruguay - Chile (Montevideo - Valparaíso)	2 732
México - Uruguay (Veracruz - Montevideo)	6 343	Uruguay - Ecuador (Montevideo - Guayaquil)	4 607
México - Venezuela (Veracruz - La Guaira)	2 310	Uruguay - México (Montevideo - Veracruz)	6 343
México - Costa Rica (Acapulco - Puntarenas)	1 011	Uruguay - Perú (Montevideo - Callao)	3 971
México - El Salvador (Acapulco - Acajutla)	615	Uruguay - Venezuela (Montevideo - La Guaira)	4 637
México - Guatemala (Acapulco - Champerico)	494	Uruguay - Guatemala (Montevideo - Puerto Barrios)	6 202
México - Honduras (Acapulco - Amapala)	763	Uruguay - Panamá (Montevideo - Cristóbal)	5 379

<i>Ruta</i>	<i>Distancia en millas</i>	<i>Ruta</i>	<i>Distancia en millas</i>
Uruguay - Reino Unido/Continente (Montevideo - Amberes)	6 283	Venezuela - Nicaragua (La Guaira - Corinto)	1 567
Uruguay - Mediterráneo (Montevideo - Génova)	6 055	Venezuela - Panamá (La Guaira - Cristóbal)	841
Uruguay - Japón (Montevideo - Yokohama)	13 061	Venezuela - República Dominicana (La Guaira - Santo Domingo)	502
Uruguay - Estados Unidos y Canadá (Montevideo - Nueva York)	5 749	Venezuela - Trinidad y Tabago (La Guaira - Puerto España)	329
Venezuela - Argentina (La Guaira - Buenos Aires)	4 657	Venezuela - Reino Unido/Continente (La Guaira - Amberes)	4 226
Venezuela - Brasil (La Guaira - Santos)	3 756	Venezuela - Mediterráneo (La Guaira - Génova)	4 511
Venezuela - Colombia (La Guaira - Buenaventura)	1 236	Venezuela - Japón (La Guaira - Yokohama)	8 566
Venezuela - Chile (La Guaira - Valparaíso)	3 500	Venezuela - Estados Unidos y Canadá (La Guaira - Nueva York)	1 848
Venezuela - Ecuador (La Guaira - Guayaquil)	1 708	Costa Rica - Colombia (Puntarenas - Buenaventura)	823
Venezuela - México (La Guaira - Veracruz)	1 896	Costa Rica - Ecuador (Puntarenas - Guayaquil)	878
Venezuela - Perú (La Guaira - Callao)	2 234	Costa Rica - México (Puntarenas - Acapulco)	1 011
Venezuela - Uruguay (La Guaira - Montevideo)	4 637	Costa Rica - Perú (Puntarenas - Callao)	1 421
Venezuela - Costa Rica (La Guaira - Puerto Limón)	1 031	Costa Rica - Reino Unido /Continente (Puerto Limón - Amberes)	4 837
Venezuela - El Salvador (La Guaira - Acajutla)	1 717	Costa Rica - Mediterráneo (Puerto Limón - Génova)	5 228
Venezuela - Guatemala (La Guaira - Puerto Barrios)	1 400 aprox.	Costa Rica - Japón (Puntarenas - Yokohama)	7 916
Venezuela - Honduras (La Guaira - Puerto Cortés)	1 294	Costa Rica - Estados Unidos y Canadá (Puntarenas - San Francisco)	2 839

Anexo IX

FACTORES DE ESTIBA DE LOS PRODUCTOS INCLUIDOS EN EL ESTUDIO

Se define como factor de estiba el número de pies cúbicos que, según la experiencia acumulada, ocupa una tonelada de un producto embalado en una forma determinada una vez que se encuentra estibado a bordo de un buque.

La necesidad de un factor de estiba deriva del hecho de que normalmente varía la relación entre peso y volumen de los productos que se transportan, lo que influye en el aprovechamiento de la capacidad de pago de los buques, considerándola tanto en peso como en volumen (*full and down*). De ahí que, dependiendo de la naturaleza del producto y de la forma en que se encuentre acondicionado, se fijen fletes a base del peso o del volumen, o se dé a las compañías navieras la opción de usar uno de los dos sistemas.

Los factores de estiba son necesarios para transformar los fletes a una base común, expresada sea en peso o en volumen. En el estudio se usaron también estos factores para explicar la diferencia del flete entre los diferentes productos.

El establecimiento de los factores de estiba suele ser aproximado y podrá depender del origen de los productos, del tipo de embalaje que se use, y de la forma en que se encuentre el producto: por ejemplo, la presión con que se confeccione un fardo de algodón o de celulosa puede hacer variar sustancialmente su factor de

estiba. Además, el hecho de que se trate del número de pies cúbicos ocupados por una tonelada de un producto una vez que se encuentra estibado a bordo de un buque, significa que también influirá en su fijación el espacio que normalmente se pierde a bordo, por ejemplo, por la forma de los barriles, fardos, cajones, etc.

La mayor dificultad se presenta, sin embargo, para los productos que en el estudio se consideraron como de la misma naturaleza, pero que en realidad pueden ser muy diferentes, por lo menos desde este punto de vista, como es el caso de los repuestos de automóviles, algunos tipos de maquinaria, etc. En esos casos, se trató de aplicar el factor de estiba más cercano a la naturaleza precisa de las diferentes mercaderías, por lo que las cifras usadas en algunas rutas pueden variar de las usadas en otras.

Por las razones anteriores, la comparación de las tablas de estiba existentes en diversas publicaciones puede resultar compleja, por referirse muchas veces a productos que no son exactamente iguales, o preocuparse fundamentalmente de las condiciones imperantes en tráficos específicos.

A continuación, se incluye la lista de los factores de estiba usados en este estudio, indicándose en cada caso entre paréntesis, la fuente así como los problemas especiales con que se tropezó en algunos casos.

<i>Productos considerados</i> <i>Materias primas</i>	<i>Pies cúbicos por</i> <i>1 000 kg</i>	<i>Productos considerados</i> <i>Materias primas</i>	<i>Pies cúbicos por</i> <i>1 000 kg</i>
1. Ajos, en esqueletos o cajones de 12/28 kg	75 (1) (7) *	14. Fruta fresca: Ananás (piña) en esqueletos de 40 kg	125 (2) (5) (12)
2. Algodón en rama, en fardos de 180 kg	70 (1a) (2) (3)	15. Fruta fresca: Bananas (plátanos), en racimos o cajas	100 (2) (5)
3. Alpiste, en bolsas de 60 kg	60 (1) (3) (4)	16. Fruta fresca: Cítrica (limones o pomelos) en cajones de 18/38	84 (1) (8)
4. Amianto (asbesto en bruto) en bolsas de 60 kg	60 (2) (4)	Fruta fresca: Naranjas en cajones de 40 kg	75 (2) (7)
5. Arroz con cáscara, en bolsas de 60 kg	50 (1) (2) (9)	Fruta fresca: Naranjas en esqueletos de 60 kg	90 (1) (2)
6. Azufre en toda su forma, en bolsas	37 (4) (8) (10)	17. Fruta fresca: Manzanas en cajones de 24 kg	102 (1) (4)
a granel	30 (3) (4) (8)	18. Granito en bruto	20 (7) (8)
8. Baritina (sulfato de bario natural) en bolsas de 220 lbs	15 (7)	19. Lana sucia, en fardos de 250 kg	80 (2) (7)
9. Bauxita, en bolsas	35 (1) (4) (9)	Lana sucia, en fardos de 440/480 kg	100 (1) (4) (8)
a granel	30 (1a) (4) (9)	20. Maíz, en bolsas de 60 kg	55 (1) (4) (9)
10. Caolín, en bolsas de 50 kg	45 (2) (4) (9)	a granel	45 (1) (4)
a granel	40 (4) (8)	21. Mineral de manganeso, en bolsas o a granel	20 (1) (2) (9)
11. Cebada forrajera en bolsas de 50/60 kg	70 (4) (5)	22. Pescado refrigerado en cajones	65 (1) (6)
a granel	50 (1) (2)	23. Sal común, en bolsas de 30 kg	40 (3) (4)
12. Fibra de lino, en fardos de 150 kg	120 (1) (4)	a granel	38 (2) (9)
Fibra de ramio, en fardos	85 (7) (8)	24. Semilla de algodón, en bolsas de 35/50 kg	95 (1a) (2)
13. Fibra de sisal (henequén, fique) en fardos	100 (5) (8) (11)		
Fibra de yute, en fardos de 180 kg	60 (2) (9)		

* Las cifras entre paréntesis indican la fuente de información. Véase al finalizar esta relación.

<i>Productos considerados Materias primas</i>	<i>Pies cúbicos por 1 000 kg</i>	<i>Productos considerados Manufacturas simples</i>	<i>Pies cúbicos por 1 000 kg</i>
25. Semilla de soya, en bolsas de 60 kg	60 (5) (7)	56. Aceites y grasas lubricantes, en barriles de 200 kg	60 (8) (2) (9)
a granel	45 (1) (9)	57. Aceitunas conservadas, en cascos/barriles de 230/260 kg	70 (1) (8)
26. Trigo, en bolsas de 60 kg	60 (5) (7) (18)	58. Acero inoxidable, en barras	15 (7)
a granel	45 (1) (4)	59. Acetato de celulosa, en polvo o granos	140 (7)
<i>Semimanufacturas</i>		60. Ácido sulfúrico, en tambores	40 (7)
27. Aceite de pescado, en tambores de 200 kg	90 (1) (14)	61. Alambre de cobre	35 (7) (8)
28. Alquitrán/asfalto, en barriles o a granel	50 (8) (9)	62. Alambre de hierro o acero	50 (4) (7)
29. Arroz descascarado	54 (4) (8)	63. Alcohol (aguardiente), en cajones	55 (8)
30. Avena arrollada, en bolsas de 50 kg	70 (1) (7)	64. Alcohol industrial, en tambores de 200 kg	65 (2) (7) (8)
31. Azúcar semirrefinada, en bolsas de 60 kg	45 (2) (3) (4)	65. Alimentos preparados de cereales	88 (7)
32. Brea (colofonia)	50 (7) (8)	66. Azúcar refinada, en bolsas de 60 kg	45 (2) (4)
33. Cacao en almendras, en bolsas de 60 kg	70 (2) (3)	68. Café soluble, en cajas	100 (estimación)
34. Café en grano, en bolsas de 60 kg	65 (2) (9)	69. Caseína, en bolsas de 50/60 kg o barriles de 200 kg	70 (1) (4)
35. Carne fresca vacuna, congelada	110 (1) (2) (9)	70. Caucho sintético, en fardos, bolsas o cajones	70 (7) (8)
36. Cebada malteada (malta), en bolsas	70 (4) (6)	71. Celulosa en fardos	100 (17) (18)
37. Corcho en bruto (<i>cork wood</i>)	220 (4) (8) (9)	72. Cemento Portland, en bolsas	40 (4) (9)
38. Cueros vacunos salados (18/24 kg c/u)	45 (1) (2) (3)	73. Cigarros en cajones	140 (4) (5)
39. Durmientes (traviesas de madera para ferrocarriles)	40 (1) (7)	Cigarrillos en cajones	180 (2)
40. Extracto de quebracho, en bolsas de 50 kg	45 (1) (2) (4)	74. Clavos y tornillos	40 (7)
41. Ferroaleaciones (ferromanganeso, cromo, níquel, silicio, etc.) en cajones o a granel	20 (7) (8)	75. Cobre electrolítico, en lingotes de 130 kg	20 (1) (7)
42. Fruta desecada, en cajones de 11 kg o cajas de 27 kg	55 (1) (3)	76. Conservas de carne, en cajones de 30 kg (10/40 kg)	55 (1) (2) (4)
Harina de banana	70 (5)	77. Conservas de frutas, en cajones	55 (1) (3) (4)
43. Grasa y sebo de vacuno, en cajones o cascos de 200/220 kg	90 (1) (7)	Conservas de legumbres (palmitos)	46 (2) (5)
44. Harina de cereales, principalmente maíz, en bolsas de 55/60 kg	70 (1) (7)	78. Conservas de pescado y mariscos, en cajones o cajas	55 (3) (6)
46. Legumbres secas, en bolsas de 60 kg	60 (1) (2) (3)	79. Chapas de hierro o acero	15 (7) (8)
47. Madera aserrada	90 (2) (3)	80. Chapas de madera prensada	40 (5)
48. Madera en rollizos de 1 000 kg c/u aproximadamente	40 (2) (5)	81. Extractos y jugos de carne, en cajones de 60 kg	55 (1) (4)
Madera de balsa	320 (3) (7) (15)	82. Fertilizantes/urea, en bolsas de 60 kg	50 (8) (7) (4)
49. Metales en barras	10 (1) (2) (9)	83. Harina de carne, en bolsas de 50 kg	60 (1) (4)
50. Salitre sódico en sacos	35 (3) (9)	84. Harina de pescado, en bolsas de 50 kg	55 (1) (6)
51. Té, en cajones de 35/45 kg o bolsas de 27/33 kg	125 (1) (7)	85. Hilados de algodón y lino, en fardos o cajones	100 (7)
52. Tripas saladas en barricas de 180 kg	70 (2) (4)	Hilados de lana, en cajones	200 (4) (7)
Tripas saladas en cascos de 260/330 kg	90 (1) (7)	86. Jugos de fruta, en cascos o tambores	70 (1) (4)
53. Yerba mate canchada (sin moler), en bolsas de 60 kg o cajones de 28 kg	100 (2) (16)	87. Ladrillos refractarios	30 (7) (8)
54. Zinc afinado	10 (6) (8)	88. Lana peinada en tops, en fardos de aproximadamente 311 kg	125 (1) (4)
<i>Manufacturas simples</i>		89. Leche condensada, en cajones de 26 kg	45 (2) (8)
55. Aceites comestibles, en cascos o tambores	75 (1) (7)	90. Leche en polvo, en bolsas de 31 kg o cajones de 18/20 kg	85 (1) (18)
a granel	39 (1) (7)	91. Madera terciada (<i>plywood</i>)	100 (1a)
		Madera laminada (<i>veneer</i>), en atados	70 (4)
		92. Manteca de cacao, en cajones o fardos	55 (4) (7)
		93. Margarina	55 (4)
		94. Negro de humo, en bolsas	110 (7) (8)
		95. Papel para diarios, en rollos de 200 kg	120 (2) (4)

<i>Productos considerados Manufacturas simples</i>	<i>Pies cúbicos por 1 000 kg</i>	<i>Productos considerados Manufacturas complejas</i>	<i>Pies cúbicos por 1 000 kg</i>
96. Pescado seco, en cajones	80 (3) (4)	113. Automóviles para pasajeros	?
97. Polietileno, resinas sólidas o líquidas, en tambores o bolsas	80 (7)	114. Partes, piezas sueltas y accesorios	70 ((5) 140 (18)
98. Quesos, en cajones de 48/68 kg	70 (1) (4) (8)	115. Caféina, en cajones de 50 kg y tambores de 100 kg	110 (5) (7) 120 (4) (7)
99. Rieles	15 (7)	116. Calzado de cuero	
100. Sacos de yute, henequén, etc. para envasar en fardos de 250 kg	110 (4) (5)	118. Caucho elaborado, principalmente neumáticos	150 (2) (7)
101. Sosa cáustica (hidróxido de sodio), en tambores	30 (7)	119. Confecciones en general	120 (7)
102. Sopas, potajes o caldos preparados, en cajones	55 (7)	120. Elevadores (ascensores)	?
103. Tejidos de algodón, en cajones o fardos	100 (4) (2) 70 (5) (7)	121. Fibras textiles sintéticas o artificiales	70 (1a) (7)
Tejidos de lana, en cajones o fardos	200 (1) (4)	122. Libros	70 (7)
Tejidos de lino, en cajones	85 (7)	Revistas	60 (4) (7) 70 (18)
104. Tubos de cobre	70 (7) (18)	123. Maquinaria agrícola	
105. Tubos de hierro o acero	55 (7) (18)	124. Máquinas de calcular, sumar y de contabilidad	90 (7) (18) 90 (4) (7) (18)
106. Vidrios planos, en cajones o esqueletos	43 (1) (18)	Máquinas de coser	105 (7)
107. Vino embotellado, en cajones de 18 kg	70 (1) (4)	Máquinas de escribir	
		126. Máquinas de lavar de uso doméstico	160 (4) (18)
		Heladeras de uso doméstico	210 (5) (18)
		127. Mentol (cristalizado) en cajas	70 (5) (7)
		128. Muebles de madera, en esqueletos	175 (7)
		Muebles de acero	310 (7)
		129. Pilas eléctricas secas, en cajones	45 (4) (7)
		130. Recipientes para gases comprimidos/líquidos	55 (4) (7)
		131. Ruedas y llantas para ferrocarriles	50 (8)
		133. Transformadores eléctricos	50 (5) (7)
<i>Manufacturas complejas</i>			
108. Alfombras, en fardos	200 (4) (7) (8)		
109. Ampolletas (lámparas)	200 (7)		
110. Aparatos eléctricos para telefonía y telegrafía	140 (18)		
111. Artículos de cuero	105 (5)/200 (4)		
112. Artefactos sanitarios de cerámica	170 (5)		

FUENTE:

- (1) *The "MAR" Year Book*, Buenos Aires, 1966.
- (1a) *The "MAR" Year Book*, Buenos Aires, 1962/63.
- (2) "Notas sobre Estiba — Para uso dos Contra-Mestres de Terno", São Paulo, 1942.
- (3) *Puertos Chilenos*, Horacio Larraín Dooner, Santiago, 1966.
- (4) *Informaciones de ELMA*, Buenos Aires, 1967.
- (5) *Informaciones de Lloyd Brasileiro*, Río de Janeiro, 1967.
- (6) *Informaciones de Grace Line*, Valparaíso, 1967.
- (7) *Modern Ship Stowage*, por Joseph Leeming, Nueva York, 1963.
- (8) *Stowage*, por R. E. Thomas, Glasgow, 1950.
- (9) *International Shipping & Shipbuilding Directory*, Londres, 1965.
- (10) Azufre en bolsas. Se calculó con un factor de estiba de 37, de acuerdo con informaciones de ELMA, comprobados por (8), *Stowage*, que indica 35/37 en bolsas. Sin embargo, (3), *Puertos Chilenos*, y (6), *Grace Line*, indican 80 p³ por tonelada, que deben referirse al azufre en estado natural.
- (11) Fibra de sisal, en fardos. Se calculó con 100 p³

- por tonelada, de acuerdo a (5) y (8). Sin embargo, (3) y (6) indican 170 p³.
- (12) Ananás (piña), en esqueletos. Se aplicó un factor de 125, de acuerdo con fuente brasileña (2). Sin embargo, ELMA indicó 71 p³ por tonelada para ananás en cajones de 45 kilos, y (7) y (8) alrededor de 70/80 p³.
- (13) Se indicó para el trigo en bolsas 60 p³, fuente (5) y (7), mientras que (1), (4) y (9) indican 50 p³.
- (14) Aceite de pescado en tambores. Se aplicó 90 p³ (1) indica 70/90 p³ en cascos o tambores de 200 kg. Sin embargo, (7) y (8) indican 55/60 p³.
- (15) Madera balsa. (3) y (7) indican 320 p³ por tonelada, y (6) indica 185 p³.
- (16) Yerba mate en bolsas. Fuente brasileña (2) indica 100 p³, mientras que (7) indica 142 p³ por 1 016 kg, sin considerar el espacio que se pierde en la estiba a bordo.
- (17) Para la celulosa en fardos se aplicó un factor de 100, que se ha verificado en la exportación del Brasil, a pesar de que otras fuentes indican cifras inferiores, entre 52 y 75 p³ por tonelada (7), (8) y (9).
- (18) Información recibida de otras fuentes, empresas de navegación latinoamericanas, etc.

Anexo X

TASAS DE SEGURO APLICADAS A LAS MERCADERÍAS EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO

Las tasas de seguro que se aplican a las mercaderías en su transporte por vía marítima se usaron como indicación de las posibilidades de riesgo o deterioro de esas mercaderías durante el proceso de transporte. Aunque esos seguros no son de cargo de los armadores, son una buena indicación de las posibilidades de gastos extraordinarios por concepto de indemnizaciones en caso de

robo o daño de los productos siempre que se compruebe que la responsabilidad es del armador.

Estas tasas suelen fijarse basándose en la experiencia acumulada en relación con cada producto y ruta en que se efectúa el transporte, los cuales pueden presentar condiciones totalmente diferentes. Y por ese motivo difieren muchas veces en forma sustancial. Para

Cuadro X-1

PERÚ: TASAS DE SEGURO VIGENTES EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE SU COMERCIO DE
EXPORTACIÓN, 1966
(Porcentajes)

Número produc- to	Prima de seguro marítimo vigente a fines del año 1966 sobre productos exportados del Perú (Callao)	Argentina (Buenos Aires)	Ecuador (Guaya- quil)	Estados Unidos		Reino Unido Continua- mente (Amberes)	Chile Valpa- raíso)
				San Francisco	Nueva York		
1	Ajos	4.00	4.50	3.75	3.75	4.00	4.50
2	Algodón en rama	2.00	2.50	2.00	2.00	2.50	2.50
8	Baritina (sulfato de bario natural)	1.00	1.50	1.00	1.00	1.00	1.50
16	Fruta fresca cítrica	1.50	2.00	1.50	1.50	1.50	2.00
20	Maíz	4.00	4.50	3.75	3.75	3.75	4.50
22	Pescado refrigerado	1.25	1.50	1.25	1.25	1.50	1.25
23	Sal común	4.00	4.50	3.75	3.75	4.00	4.50
27	Aceite de pescado (tanque completo)	1.50	2.00	1.50	1.50	1.50	2.00
34	Café en grano	4.00	4.50	3.75	3.75	4.00	4.00
44	Harina de cereales	4.00	4.50	3.75	3.75	4.00	4.00
46	Legumbres secas (frijoles y arvejas)	4.00	4.50	3.75	3.75	4.00	4.00
54	Zinc afinado	0.60	0.60	0.75	0.75	0.80	0.60
60	Ácido sulfúrico (en tambores)	1.00	1.00	0.85	0.85	1.00	1.00
62	Alambre de hierro o acero	0.75	0.75	0.60	0.60	0.65	0.75
63	Alcohol (aguardiente)	3.00	3.00	2.65	2.65	2.75	3.00
64	Alcohol desnaturalizado	3.50	3.50	3.25	3.25	3.50	3.50
66	Azúcar refinada	4.00	4.50	3.75	3.75	4.00	4.50
75	Cobre electrolítico	0.75	0.75	0.60	0.60	0.65	0.75
77	Conservas de fruta	2.50	2.50	2.25	2.25	2.25	2.50
78	Conservas de pescado y mariscos	2.50	2.50	2.25	2.25	2.25	2.50
85	Hilados de lana	2.00	2.00	1.75	1.75	1.80	2.00
87	Ladrillos refractarios	0.70	0.70	0.50	0.50	0.65	0.70
91	Madera laminada	1.00	1.00	0.85	0.85	1.00	1.00
96	Pescado seco	2.50	2.50	2.25	2.25	2.50	2.50
97	Poliestireno en varillas, barras, etc.	3.00	3.00	2.75	2.75	3.00	3.00
100	Sacos de algodón para envasar	1.00	1.00	0.75	0.75	1.00	1.00
103	Tejidos de lana	4.00	4.00	3.75	3.75	3.75	4.00
108	Alfombras de lana	3.75	3.75	3.50	3.50	3.50	3.75
111	Artículos de cuero	3.75	3.75	3.50	3.50	3.50	3.75
116	Calzado de cuero	3.50	3.50	3.25	3.25	3.25	3.50
119	Confecciones en general	3.50	3.50	2.80	2.80	3.00	3.50
128	Muebles de madera	2.75	2.75	2.25	2.25	2.50	2.75
56	Aceites lubricantes, a granel (tanque completo)	1.50	2.00	1.50	1.50	1.50	2.00
51	Té	2.50	2.50	2.25	2.25	2.25	2.50
129	Pilas secas para linternas	2.00	2.00	1.50	1.50	1.75	2.00

FUENTE: Diversas compañías de seguros del Perú.

introducir este elemento como variable explicativa en el modelo general que se usó para analizar la estructura de los fletes, se obtuvieron informaciones de Argentina, Brasil, Chile, México y Perú, sobre las tasas que aplicaba cada producto en las diferentes rutas de su comercio de exportación.

Por el análisis de esas informaciones se comprobó que existen claras diferencias entre las tasas aplicadas en la costa del Atlántico de América del Sur y las aplicadas en la costa del Pacífico, siendo estas últimas mucho más elevadas. En cada costa, las tasas aparecen semejantes, acusándose sólo pequeñas diferencias en la mayor parte de los casos. A fin de ilustrar estas diferencias, se incluyen en este anexo las tasas usadas en el Perú, que son representativas de ambos casos (cuadro X-1).

Como el estudio se refiere a la exportación de diez países, para los otros cinco países en que no se dispuso

de esta información se usaron los datos correspondientes a los países más cercanos y cuyas condiciones de comercio eran parecidas. Así, para el Uruguay se usaron los datos de la Argentina y para el Ecuador, los del Perú. Estas tasas deben considerarse sólo como aproximaciones, ya que puede haber diferencias considerables en algunos casos específicos.

Otro problema consistió en que la gran mayoría de las tasas de seguro se cotizan *contra todo riesgo*, es decir, cubren todas las eventualidades que pueden presentarse en el transporte de un producto. En los demás casos, sólo se cotizan normalmente tasas por *pérdida total*, sin incluir daños parciales de las mercaderías; estas tasas son más bajas que las anteriores, y no son comparables. En estos casos se estimaron, a base de informaciones proporcionadas por compañías de seguro, las tasas que se obtendrían si se cotizasen *contra todo riesgo*.

Anexo XI

FACTORES QUE DETERMINAN EL NIVEL Y LA ESTRUCTURA DE LOS FLETES MARÍTIMOS. ANÁLISIS DE LA LISTA PRESENTADA POR LOS DELEGADOS DE LOS ESTADOS UNIDOS A LA CONFERENCIA MARÍTIMA INTERAMERICANA DE 1940

Es corriente en los estudios sobre transporte marítimo, cuando se analizan los factores que pueden determinar el nivel y la estructura de los fletes, basarse en la lista preparada por los delegados de los Estados Unidos a la Conferencia Marítima Interamericana de 1940.¹ Como

se indicó en el texto, esa lista, que contiene 27 factores, no es satisfactoria como base para una investigación cuantitativa sobre el tema. En este anexo se analiza en detalle la lista, y las modificaciones que es necesario hacerle.

¹ Inter-American Maritime Conference, "Report of

Delegates of the United States" (Government Printing Office, 1941).

A. LA LISTA DE FACTORES

1. La naturaleza de la carga

Este concepto es muy vago y puede interpretarse de varias maneras pero hay por lo menos tres que son importantes. La primera, es suponer que se refiere al origen de los productos, en cuyo caso éstos podrían clasificarse en agrícolas, forestales, minerales, etc., independientemente de su grado de elaboración. La segunda, es referirlo precisamente a esos distintos grados de elaboración y clasificar los productos en materias primas, semimanufacturas, manufacturas simples y manufacturas complejas, o de alguna otra manera semejante. La tercera, es considerar qué corresponde a la clasificación de carga general, carga refrigerada y carga a granel, definiendo estos grupos en la forma habitual en el transporte.

Es posible que al fijar los fletes algunas Conferencias hayan considerado las clasificaciones anteriores. En algunos casos, como el último indicado, la clasificación corresponde a condiciones de transporte enteramente diferentes, cuyo tratamiento se discute más adelante.

2. La cantidad de carga transportada

Al igual que el factor anterior, éste puede interpretarse de varias maneras. Puede referirse al tonelaje medio de cada embarque de una mercadería determinada, ya que es posible que el flete que se fije para embarques comparativamente pequeños, sea mayor que para los de gran tamaño.²

Otra interpretación es que la cantidad se refiera al total transportado de un mismo producto entre dos puertos. Nuevamente, podría esperarse que en ciertos casos los fletes sean menores para los productos que se transportan en grandes cantidades.

También podría referirse al total transportado de todos los productos entre dos puertos en un sentido del tráfico. Aquí, los tramos entre puertos en que la canti-

dad total transportada en ambos sentidos sea baja podrían tener un nivel general de fletes más alto.

Finalmente, puede referirse a las corrientes globales de carga en una ruta que incluya varios puertos. En este caso, la interpretación de la influencia que puede tener la cantidad transportada es más compleja, ya que los desequilibrios en el tráfico en ambos sentidos pueden ser diferentes en cada tramo de la ruta.

Las cuatro interpretaciones anteriores pueden referirse además, a períodos de tiempo diferentes, con el fin de considerar el problema de las variaciones estacionales en la oferta de carga, que tiene influencia significativa en la estructura de los servicios.

3. La disponibilidad de carga

Se refiere a la necesidad que la carga se encuentre lista para ser embarcada sin mayores demoras, es decir, que la nave no se vea obligada a esperar por ella.

4. Posibilidad de daño

Con respecto a este punto, la división fundamental es entre carga frágil y la que no lo es, considerando desde luego que los daños pueden ser de distinto grado, según el tipo de la mercadería.

5. Posibilidad de robo

Aunque este factor puede estar muy relacionado con otros, las mercaderías pueden clasificarse atendiendo a la relativa facilidad con que pueden ser objeto de robo, en la parte del transporte en que el armador es responsable de ella. Entre otros, cabría considerar en este caso el tamaño de los bultos, el valor de la mercadería, el tipo de embalaje, la situación especial de algunos países, etc.

6. Valor de las mercaderías

Se refiere al valor f.o.b. de las mercaderías. Su importancia como factor determinante de los fletes es muy

² Esto es independiente de las condiciones especiales de flete que puedan pactarse entre una compañía y un usuario, según la carga que éste transporte habitualmente con esa empresa.

clara, ya que dependiendo de la elasticidad de la demanda del producto que se trate, el valor del producto es una de las bases que permite diferenciar los fletes para los distintos productos.

7. Embalaje

El embalaje como factor determinante de los fletes influye en el manipuleo de la carga y en las posibilidades de robo y daño.

8. Estiba

Se refiere a la dificultad relativa que pueden presentar distintos tipos de mercaderías para ser colocadas en las bodegas de las naves. Se relaciona con la forma y naturaleza de los bultos en que se transportan distintos tipos de mercaderías y, más importante, con la posibilidad de combinarlos en un viaje específico.

9. Relación peso-medida

Algunas mercaderías ocupan poco volumen, pero tienen gran peso, en tanto que otras se encuentran en el caso inverso. Las compañías navieras intentan, por lo tanto, combinar la carga de manera de aprovechar plenamente la capacidad de sus buques, tanto en volumen como en peso. Ello significa que las condiciones en las distintas rutas serán diferentes, según los productos que se transporten usualmente. En otros casos, la distinta elaboración o presentación de algunos productos los diferencia notablemente desde este punto de vista. Por ejemplo, un fardo de algodón puede pensarse en un país en forma distinta que en otro, lo que cambia sus características desde el punto de vista del transporte.

10. Peso excesivo

Algunos productos, como las grandes piezas de maquinaria, equipo de transporte, etc., tienen un peso mucho mayor que el habitual en los embarques en una ruta, presentan dificultades de manipulación, y requieren en muchos casos equipos especiales. Esto implica mayores costos de operación que encarecerán el flete del producto, la mayoría de las veces mediante recargos especiales.

11. Largo excesivo

Igual al punto anterior.

12. Competencia de productos de otras fuentes de abastecimiento

Este factor se refiere a los casos en que un mismo producto puede adquirirse en varios lugares en condiciones aproximadamente semejantes. En estos casos el flete tiene gran importancia en la elección de la fuente de abastecimiento. A veces, una pequeña diferencia en el flete puede significar que un cierto tipo de mercadería deje de transportarse en una ruta.

No es fácil establecer la forma en que este factor influye en la tarifa, ya que dependerá de la proporción del valor del producto que representa el flete, de la diferencia de precio entre distintas fuentes de abastecimiento, de la elasticidad de la demanda del producto, etc.

13. Carga por diversas rutas

Se presenta en las regiones geográficas servidas por más de una ruta y, generalmente con más de un puerto.

En esos casos, los fletes para las distintas rutas deben guardar cierta relación, de manera que una de ellas no absorba la mayor parte del tráfico.

El efecto de este factor sobre la fijación de los fletes es también difícil de predecir, ya que dependerá de la estrategia que adopten las autoridades de las distintas rutas. Si resuelven entrar en competencia entre ellas, el nivel de los fletes puede bajar. A la inversa, si deciden actuar en conjunto, a fin de dividirse el tráfico y ejercer la mayor presión monopólica posible, el resultado puede ser incluso un alza en los fletes. De ahí que su inclusión como factor determinante de estos últimos deberá hacerse después de medir su importancia efectiva en cada caso.

14. Competencia de otros transportadores

La forma de abordar este tema es semejante al caso anterior. Si en una ruta determinada existe sólo un transportador (una compañía naviera), éste gozará de una posición monopólica y por consiguiente el nivel de fletes será superior al que existiría en condiciones de competencia. Cuando un número grande de armadores sirven una misma ruta, pueden presentarse también varias posibilidades dependiendo de la estrategia que adopten. Una de ellas es el sistema de Conferencias, en virtud del cual los armadores actúan conjuntamente, sobre todo mediante tarifas uniformes y servicios controlados. Aun en estos casos le queda a cada compañía la posibilidad de competir prestando mejor servicio, aunque es probable que esto no se refleje en el nivel de los fletes.

Sin embargo, existen antecedentes de que dentro de las Conferencias mismas, el factor competencia entre los diversos transportadores se refleja en el proceso de fijación de los fletes. En efecto, algunas líneas muy importantes que cuentan con buques modernos y bajos costos de operación, intentarán fijar fletes más bajos que las compañías más pequeñas que operan sus naves con costos más altos. En el hecho, el nivel de fletes que resulte de ese proceso reflejará este tipo especial de competencia entre las distintas líneas.

Por último, la existencia de más de una Conferencia que atienda a toda o a una parte de una ruta, o la competencia entre las líneas de una Conferencia y los armadores independientes dará también por resultado fletes más bajos que los que imperarían en condiciones de mayor monopolio.

15. Costos directos de operación

La significación de los costos como factor determinante de los fletes no necesita discutirse. El problema que se presenta al fijar una estructura de fletes es que, desde el punto de vista económico, no existe ningún criterio objetivo para imputar los costos totales directos de operación de una nave a un embarque o un producto determinado. Se trata, en esencia, de costos comunes y cualquier asignación que se haga será arbitraria.

16. Distancia

Se refiere a la distancia a que se efectúa el transporte y se supone que el flete por tonelada-milla será función decreciente de ella. Como se indicó en el texto, el problema principal es de medición, ya que el sistema de fijación de fletes que aplican las Conferencias, en que el origen y el destino se refieren a grandes regiones, obliga en muchos casos a usar criterios especiales para definir distancias precisas.

17. Costos de manipulación

Este factor puede interpretarse de dos maneras. Una puede referirse a la diferencia de los costos de carga y descarga entre los distintos productos. La otra interpretación puede referirse a la diferencia de los costos de manipulación de un mismo producto en distintos puertos.

18. Lanchaje

En algunos puertos, o en circunstancias especiales, la carga y descarga debe realizarse mediante lanchas, lo que genera a veces costos adicionales de operación. Los costos totales en las rutas en que el sistema de lanchaje debe usarse constantemente podrían ser más altos que en las rutas en que se usan normalmente las instalaciones portuarias. Esto se reflejaría en el nivel de los fletes, o daría lugar a recargos especiales.

19. Necesidad de entregas o servicios especiales

En algunos casos, el transporte de determinadas mercaderías como las inflamables o explosivos, obliga a cargar o descargar en muelles especiales, o en secciones especiales de un puerto, por lo que la nave debe recalar en más de un sitio en un puerto. Esto incrementa los costos totales, y ese aumento es directamente atribuible a la mercadería que se trate. En la medida que las condiciones del mercado lo permitan, los fletes correspondientes deberán elevarse.

20. Cargos fijos

Existen en ciertos países o puertos, impuestos o derechos especiales, que afectan a toda la operación de una nave, o sólo a una carga determinada. Los costos totales de operación serán mayores, por lo que, también, dependiendo de la demanda, el nivel de los fletes sería más alto.

21. Seguros

Este factor admite dos interpretaciones. Una de ellas es referirlo al seguro del casco, siendo entonces sólo un elemento adicional de costo, cuyo tratamiento es similar a los demás elementos de esta naturaleza. El nivel de estos seguros variará según el tipo de nave, el año de construcción, la ruta que sirva, etc. La otra interpretación es considerar el seguro de la mercadería, cuyas tasas se relacionarán con el tipo de carga, las posibilidades de robo o daño, el embalaje, etc., aunque éste es un costo que generalmente no cubren los armadores, por lo que en estricta teoría no debería tenerse en cuenta en la determinación de los fletes.

22. Instalaciones portuarias

Este es un factor sumamente amplio, que puede incluir varios otros que se consideran en esta lista. Se refiere fundamentalmente a las diferencias de costo que pueden derivarse de los distintos tipos y calidades de las instalaciones portuarias. Generalmente, los gastos en puerto representan la mayor proporción de los costos totales del transporte marítimo.

23. Reglamentación portuaria

Este factor puede, en principio, asimilarse al anterior. Se refiere a las distintas formas de operación de los puertos, sobre todo en aspectos como las condiciones de trabajo y la remuneración por trabajo en horas extraordinarias del personal portuario.

24. Cobros y derechos de puerto

Este factor es de la misma naturaleza que los dos anteriores. Se refiere a cobros especiales que existen en ciertos puertos, en la forma de derechos o cargas por determinados servicios, que son de cargo directo del armador.

25. Derecho de canales

Existen para algunas rutas en que es necesario usar esas vías.

26. Localización del puerto

Este factor se relaciona con el hecho de que algunos puertos se encuentran localizados en ríos o canales, lo que obliga a realizar maniobras especiales y a usar equipo adicional para entrar o salir del puerto. Todo lo anterior, conjuntamente con el mayor tiempo que debe emplearse en la maniobra, encarece los costos de operación del barco.

27. Posibilidad de contar con carga en el viaje de retorno

Este factor influye también en la determinación del nivel y la estructura de los fletes debido a que la unidad de operación de una nave es su viaje redondo, con origen y destino en un mismo puerto. Si el barco opera con carga completa solamente en uno de los sentidos del viaje, esa carga deberá soportar los costos totales directos del viaje redondo. En estos casos, el costo marginal de transportar carga en el viaje de retorno es muy bajo, por lo que el flete puede ser mucho menor.

B. ADAPTACIÓN DE ESTA LISTA DE FACTORES PARA REALIZAR UN ESTUDIO SOBRE EL NIVEL Y LA ESTRUCTURA DE FLETES

La lista anterior, que se considera la más completa de los factores que determinan el nivel y la estructura de los fletes marítimos, no es adecuada como base para un estudio empírico sobre la materia. Hay por lo menos tres razones para ello.³ La primera es que varios factores reflejan un mismo fenómeno, por lo que basta incluir uno de ellos en un estudio para tener en cuenta ese fenómeno como determinante de la estructura de

los fletes. La segunda, es que la lista incluye algunos factores que se refieren a productos cuyo transporte presenta características especiales (problemas de estiba, uso de muelles especiales, etc.), por lo que basta considerar esas características sólo en esos casos, sin intentar incluirlas como factores generales de determinación de los fletes. Por último, existen algunos otros factores que podrían explicar la actual estructura de los fletes en América Latina y que convendría explicar e introducir en el análisis.

Los cambios que convendría introducir a la lista precedente son los siguientes:

³ Independientemente de los problemas de uniformación derivados del hecho de que algunos fletes se expresan en peso y otros en volumen.

1. Factores que reflejan un mismo fenómeno

a) El factor 1, sobre naturaleza de la carga, puede considerarse ya incluido en gran medida en el factor 6, valor del producto. Desde luego, este sería un supuesto simplificador, ya que puede darse el caso de que la sola naturaleza de la carga, se trate de un producto agrícola, industrial o minero, pueda haber influido en la fijación del flete, pero no se conocen casos en que esto haya sucedido. En general, puede suponerse que los distintos tipos de mercadería condicionarán para ellas valores también distintos, lo que se refleja en el factor 6.

b) Los factores 4, 5, 7, y 21 correspondientes a la posibilidad de daño, de robo, a los problemas de embalaje y las primas de seguro de las mercaderías, se encuentran íntimamente relacionados entre sí, y se refieren a los riesgos que presenta el transporte y a los métodos destinados a reducirlos.

El mejor indicador de este factor son las tasas de seguro de las mercaderías. Puede producirse una superposición con otros factores, ya que entre los factores que a su vez condicionan esas tasas figura el peligro relativo que ofrece la carga o su calidad de perecedera. Sin embargo, si de la lista de productos se eliminan aquellos para los cuales estos últimos factores son de importancia fundamental, las primas de seguro para cada mercadería pueden considerarse un buen indicador de los factores anteriores.

c) Los factores relacionados con la estiba de la carga (factor 8), el costo de manipulación (factor 17), el peso excesivo (factor 10) y el largo excesivo (factor 11) se refieren todos a la facilidad de manipulación de los distintos tipos de productos. Como casi todas las tarifas de flete tienen recargos especiales para pesos y largos excesivos, los factores 10 y 11 no necesitan tenerse en cuenta como componentes del flete, y cabe suponer que el costo de manipulación es el factor que reflejará más fielmente las mayores o menores dificultades de estiba de un producto. Nuevamente será necesario asegurarse que los costos de manipulación de la mercadería no se encuentren correlacionados con el valor del producto o con el flete mismo. Ello dependerá sobre todo de la forma en que se remunere la mano de obra, ya que muchas veces se paga a los estibadores y apuntadores según el tipo de producto movilizado, sistema que también puede incluir algún grado de discriminación de acuerdo con el valor del producto.

d) El factor 15 se refiere a los costos directos de operación del buque. En virtud de determinados supuestos, puede aceptarse que estos varían con la distancia, por lo que pueden asimilarse al factor 16 de la lista anterior. La validez de este supuesto dependerá de la forma en que se definan los costos directos de operación en cada caso. La relación entre costos y distancia será muy clara si en la definición de los primeros se consideran solamente los costos directos del viaje de un buque, sin incluir sus gastos en puerto. Sin embargo, si se incluyen los gastos del buque mismo durante su estadía en los puertos (sin considerar los costos de carga o descarga, que son directamente atribuibles a las mercaderías), la relación no es tan directa, ya que dependerá del número de días que el buque pase en puerto en cada ruta que se considere. Por lo mismo, y como se verá más adelante, se ha preferido separarlos de los costos directos de navegación.

e) Los factores relativos a las instalaciones portuarias (factor 22), reglamentación portuaria (factor 23), derechos y cobros portuarios (factor 24), y localización portuaria (factor 26) se refieren todos a un elemento común, que es el nivel de los costos portuarios en que incurre una nave. Estos costos en puerto difieren de los costos de operación de la nave mientras permanece en

puerto (sueldos y salarios de la tripulación, combustible, etc.) y de los costos de carga y descarga propiamente tales.

f) Los costos de operación de las naves mientras permanecen en puerto son, en un plazo de tiempo más o menos prolongado, función directa del número de toneladas transportadas, ya que la rapidez de la carga y descarga de un determinado tipo de mercadería en cada puerto es relativamente constante. Es posible que en un viaje determinado esta relación no sea muy clara, porque pueden darse circunstancias especiales, como un número excesivo de horas de estadía en un puerto sin efectuar trabajo alguno por diversas razones, pero la relación debe darse con bastante exactitud al considerar un número suficientemente grande de viajes.

2. Factores que sólo deben considerarse en el caso de algunos productos o rutas específicas

a) Hay dos interpretaciones del factor 1, sobre la naturaleza de la carga, que caen en esta categoría. La primera es la clasificación de los distintos tipos de productos entre carga peligrosa, carga nociva y carga normal. La segunda es la clasificación entre carga general, carga refrigerada y graneles. En ambos casos, se trata de características de los productos que lleva a dividirlos en grandes grupos, lo que es preferible hacer antes de efectuar un análisis general del conjunto de los factores. En algunas circunstancias, el efecto de este tipo de factores es muy directo, como en los fletes en que se especifica un determinado monto para el transporte en condiciones normales y un porcentaje de recargo en caso de tener que llevarse en cámaras frigoríficas, o si se trata de carga considerada peligrosa.

b) Disponibilidad de carga (factor 3). Este factor, que se refiere a la posibilidad de contar con la carga sin tener que esperar por ella un tiempo mayor que el previsto, sólo parece tener significación en casos aislados y, fundamentalmente, en el transporte de cargamentos completos (cereales de la Argentina, por ejemplo). Sin embargo, en los casos corrientes de transporte de carga general en cantidades muy inferiores a la capacidad total de un buque, no es habitual que éstos esperen mucho un cargamento determinado, sobre todo si se trata de buques de línea. Por ello, no debería tenerse en cuenta en una investigación general.

c) Uno de los factores que se mencionan en la lista es la posibilidad de enviar carga por rutas competitivas que sirven una misma región. En lo que respecta a América Latina, son muy pocos los puertos de comercio exterior que se encuentran muy cercanos y que compiten para servir una misma región. En todo caso, esta competencia queda prácticamente anulada con los sistemas de fijación de fletes que aplican las Conferencias, en virtud de los cuales los fletes son los mismos para los transportes con origen y/o destino en vastas áreas geográficas, normalmente con no más de dos puertos competitivos.

Este factor no debería por lo tanto, considerarse en la lista general, incluyéndose sólo en los casos en que las investigaciones pertinentes indiquen que tiene importancia.

d) De igual forma, la necesidad de lanchaje (factor 18) no es un factor de carácter general en las principales rutas internacionales, y se usa sólo en circunstancias o servicios especiales.

e) El factor 19, que se refiere a los casos en que la carga o descarga debe hacerse en instalaciones o muelles especiales, no es pertinente en el transporte de carga general en buques de línea. Sólo en casos muy excepcionales una nave de servicio regular atracará en un muelle o sitio de atraque especial para cargar o des-

cargar mercaderías, y por lo tanto este factor no debería considerarse en un análisis de tipo general.

f) El factor derechos de canal, sólo tiene influencia en el comercio latinoamericano en los tráficos que usan el canal de Panamá, por lo que sólo deberá considerarse en esos casos.

3. Factores que deben agregarse a la lista

a) Entre los factores que deben agregarse habría que considerar la promoción del comercio internacional a través de fletes especiales. Las compañías navieras han efectuado en determinados casos el transporte de algunos productos en pequeñas cantidades a fletes comparativamente bajos durante un cierto período, con el fin de facilitar la venta de éstos en el comercio internacional.

Es difícil cuantificar este elemento, y su significación sólo podrá establecerse *a posteriori*. Además, habría que contar con una definición más precisa de lo que se entiende por flete con fines de promoción, ya que el concepto se interpreta de varias maneras, siendo una de ellas la de fletes comparativamente bajos para

productos que se mueven en pequeñas cantidades. Dentro de este mismo tema podrían considerarse también los efectos que sobre el nivel y la estructura de los fletes tiene la acción de compañías nacionales en las Conferencias de fletes destinada a obtener la estructura más favorable para su país.

b) Un factor que puede adquirir importancia, es la posibilidad de contar con carga de retorno (factor 27). Sin embargo, el planteamiento que se hace en la lista es demasiado simple, ya que la carga de retorno es sólo un aspecto del problema más general que plantean la naturaleza y las condiciones de viaje que realiza un buque. En efecto, y como se indicó en el capítulo IV, la unidad lógica de análisis es el viaje redondo de un buque, y el nivel y la estructura de los fletes en una "ruta" determinada (recordando que para fines de este estudio se ha definido como ruta el comercio entre dos países) dependerá de la naturaleza de ese viaje. Por esto mismo, es posible que el nivel y la estructura de los fletes en la ruta Argentina-Brasil (Buenos Aires-Santos) sean diferentes si la mayor parte de los buques que la sirven realizan el viaje redondo en ese sector, si éste es parte de un viaje más largo hasta los Estados Unidos, o si llega a Europa o el Lejano Oriente.

Anexo XII

DETALLES RELATIVOS A LOS MODELOS DE REGRESIÓN MÚLTIPLE USADOS EN EL ANÁLISIS DEL NIVEL Y LA ESTRUCTURA DE FLETES

Se usaron dos modelos generales diferentes: uno relacionado con la estructura y el otro, con el nivel de los fletes. Estos dos modelos se discuten a continuación en forma separada.

A. Modelo relacionado con la estructura de los fletes

1. El modelo general tiene la siguiente forma:

$$X_1 = b_1X_2 + b_2X_3 + b_3X_4 + b_4X_5 + b_5X_6 + b_6X_7 \text{ (lineal y logarítmica) en que}$$

X_1 es el flete por tonelada de cada producto en una ruta, expresado en dólares;

X_2 es el valor por tonelada de cada producto en una ruta, expresado en dólares;

X_3 es el costo de manipulación por tonelada de cada producto en una ruta, expresado en dólares;

X_4 es la tasa de seguro de viaje de cada producto en una ruta determinada;

X_5 es la proporción del total que representa la cantidad transportada de cada producto en una ruta;

X_6 es el factor de estiba de cada producto, expresado en pies cúbicos por 1 000 kg;

X_7 es el término constante de la ecuación, de modo que $X_7 = 1$.

2. El programa de computación usado para ajustar las ecuaciones de regresión correspondientes a cada ruta proporcionó además las siguientes informaciones:

- a) valor medio y desviación estándar tanto de la variable dependiente como de cada variable independiente.
- b) la prueba de Student, usada para el análisis de la significación de los coeficientes de regresión;
- c) el coeficiente de correlación múltiple;
- d) el coeficiente de determinación múltiple.

3. Además del modelo general, se ensayaron varios modelos reducidos, con menor número de variables independientes, y varias regresiones simples entre la variable dependiente y cada variable explicativa, e incluso entre estas últimas. Estas regresiones son las siguientes:

- a) $X_1 = b_1X_2 + b_2X_3 + b_3X_4 + b_4X_5$
- b) $X_1 = b_1X_2 + b_2X_6 + b_3X_7$
- c) $X_1 = b_1X_2 + b_2X_7$
- d) $X_1 = b_1X_2$
- e) $X_1 = b_1X_3$
- f) $X_1 = b_1X_4$
- g) $X_1 = b_1X_5$
- h) $X_1 = b_1X_6$
- i) $X_1 = b_1X_7$

4. Aparte de los resultados presentados en el texto, en los cuadros XII-1 y XII-2 de este anexo se incluyen las ecuaciones completas del modelo general, indicando la significación estadística de los coeficientes de regresión respectivos. En el cuadro XII-3 figuran los coeficientes de correlación correspondientes a las regresiones simples entre la variable dependiente y cada variable independiente. Finalmente, en el cuadro XII-4 se indican los valores medios y la desviación estándar en cada ruta de los fletes por tonelada, el valor del producto y los factores de estiba.

B. Modelo relacionado con el nivel de los fletes

1. El modelo general tiene la siguiente forma:

$$X_8 = b_1X_2 + b_2X_3 + b_3X_4 + b_4X_5 + b_5X_6 + b_6X_7 + b_7X_9 \text{ en que}$$

X_8 es el número de líneas regulares en cada ruta;

X_3 es la proporción de buques con más de diez años de edad en cada ruta;

X_4 es el sentido de mayor tráfico en el tramo principal de la ruta a la que se haya asimilado un tráfico determinado entre dos países (*dummy variable*);

X_5 es la distancia en que se efectúa el transporte, expresada en millas;

X_6 son los costos portuarios correspondientes a cada ruta (puerto de carga más puerto de descarga), expresados en dólares;

X_7 es la cantidad de un producto transportado en una ruta determinada, expresada en toneladas;

X_9 es el flete por tonelada de un producto en una ruta, expresado en dólares;

X_9 corresponde a la constante de la ecuación, de modo que X_9 es igual a 1.

Para este modelo se contó con las mismas informaciones adicionales que para el relativo a la estructura de los fletes.

2. Con respecto al nivel de fletes, se ensayaron los siguientes modelos reducidos:

- a) $X_8 = b_1X_5 + b_2X_9$
- b) $X_8 = b_1X_5 + b_2X_6 + b_3X_9$
- c) $X_8 = b_1X_2 + b_2X_5 + b_3X_6 + b_4X_9$
- d) $X_8 = b_1X_2 + b_2X_4 + b_3X_5 + b_4X_6 + b_5X_9$
- e) $X_8 = b_1X_2 + b_2X_5 + b_3X_9$
- f) $X_8 = b_1X_2 + b_2X_6 + b_3X_9$
- g) $X_8 = b_1X_2$
- h) $X_8 = b_1X_3$
- i) $X_8 = b_1X_4$
- j) $X_8 = b_1X_5$

- k) $X_8 = b_1 X_0$
- l) $X_8 = b_1 X_1$
- m) $X_8 = b_1 X_2$
- n) $X_8 = b_1 X_3$

3. En el cuadro XII-5 aparecen las ecuaciones completas de regresión correspondientes al modelo general. En este caso, las regresiones simples entre la variable dependiente y cada variable independiente no dieron resultados adecuados, indicando la necesidad de un término constante en la ecuación correspondiente. La restricción adicional que se impuso, en el sentido de hacer pasar la función por el origen, no parece corresponder a la realidad.

C. Definiciones

Se incluyen a continuación breves explicaciones de los términos estadísticos más usados en el estudio.

1. *Modelo*: representación formal de ideas o conocimientos.
2. *Regresión simple*: función que relaciona dos variables (una dependiente o explicada y la otra independiente o explicativa).
3. *Regresión múltiple*: función que relaciona una

variable dependiente con dos o más variables independientes.

4. *Ecuación de regresión*: función que relaciona una variable dependiente con una o varias variables independientes, sujeta a la restricción de minimizar la suma del cuadrado de las diferencias entre los valores observados y los calculados por la función.
5. *Coefficiente de correlación*: indicador del grado de asociación entre la variable dependiente y la o las variables independientes. Toma valores entre 0 y 1, indicando este último valor una correlación perfecta.
6. *Coefficiente de regresión*: parámetros de la ecuación de regresión (coeficientes correspondientes a cada una de las variables independientes).
7. *Significación de coeficientes*: validez de los coeficientes que se juzga a través de los errores estadísticos, tamaño de las muestras y clase de variables. Aplica los principios del cálculo de probabilidades.
8. *Relación lineal entre variables*: se trata de relaciones cuyas variables están elevadas a la potencia unitaria. Relación no lineal es la relación en que al menos una de las variables está elevada a exponente distinto de la unidad.

Cuadro XII-1

AMÉRICA LATINA: MODELO GENERAL USADO PARA EL ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA DE LOS FLETES MARÍTIMOS QUE SE APLICAN EN SU COMERCIO EXTERIOR, 1966

$$(X_1 = b_1X_2 + b_2X_3 + b_3X_4 + b_4X_5 + b_5X_6 + b_6X_7)$$

Número de ruta	Países que une	Número de observaciones	Coeficiente de correlación múltiple	Coeficientes de regresión a						
				X_2	X_3	X_4	X_5	X_6	X_7	
1	Argentina-Brasil	26	0.828	0.00418	0.00566 *	0.476 *	-0.574 *	14.84 *	7.415 *	
2	Argentina-Colombia	11	0.957	0.00867	0.151 *	0.372 *	-0.235 *	24.55 *	-7.016 *	
3	Argentina-Chile	27	0.983	0.00519	0.0235 *	-0.261 *	1.033 *	40.80	-3.415 *	
8	Argentina-Venezuela	16	0.969	0.00181	-0.0931 *	0.500 *	0.0901 *	87.39	-13.75 *	
18	Argentina-Reino Unido/Continente	35	0.706	0.00993	0.0997 *	0.147 *	-6.181 *	80.13	-31.86 *	
19	Argentina-Mediterráneo	24	0.626 *	0.00514	0.0482 *	0.283 *	-0.193 *	35.53 *	0.532 *	
21	Argentina-Estados Unidos y Canadá	24	0.700	0.00719 *	0.386 *	3.736 *	-5.117 *	47.64 *	19.53 *	
22	Brasil-Argentina	44	0.777	0.00294	-0.115 *	-0.419 *	-0.709 *	38.87	31.29 *	
24	Brasil-Chile	22	0.856	0.00754	-0.142 *	6.019	-0.0494 *	49.71 *	-13.72	
26	Brasil-México	13	0.918	0.0200	-0.359 *	0.488 *	-0.387 *	25.17 *	93.04 *	
40	Brasil-Mediterráneo	30	0.712	0.00322 *	0.169 *	0.0270 *	-0.542 *	132.32	-55.75 *	
41	Brasil-Japón	17	0.606 *	0.0140 *	0.129 *	-0.557 *	0.419 *	14.27	23.84 *	
42	Brasil-Estados Unidos y Canadá	39	0.697	0.00724 *	0.242 *	3.242 *	-0.233 *	109.92	-77.38 *	
46	Colombia-Ecuador	15	0.947	0.00233 *	0.0674 *	-0.796 *	0.238 *	59.15	-4.082 *	
64	Chile-Argentina	23	0.889	0.0104	0.0874 *	0.612	-0.200 *	27.01	-19.78 *	
65	Chile-Brasil	15	0.797 *	0.0125 *	0.0501 *	0.770	-0.264 *	24.03 *	-11.90 *	
66	Chile-Colombia	10	0.817 *	0.0201 *	0.0183 *	0.696 *	-0.179 *	20.19 *	-8.508 *	
69	Chile-Perú	22	0.943	0.00311	0.0699 *	0.383	-0.647 *	36.31	-20.54 *	
84	Chile-Estados Unidos y Canadá	19	0.963	0.0171	-0.0734 *	0.806 *	1.650 *	18.77 *	13.89 *	
106	México-Argentina	12	0.937	0.00842 *	-0.854 *	1.719 *	-1.542 *	131.27	143.14 *	
107	México-Brasil	12	0.856 *	-0.0552 *	0.656 *	13.97 *	-0.219 *	108.37 *	-166.55 *	
108	México-Colombia	17	0.949	0.0413	-0.943 *	0.710 *	0.526 *	91.15	159.79 *	
111	México-Perú	13	0.930	0.0265	-0.145 *	-1.418 *	-0.273 *	65.06	39.95 *	
113	México-Venezuela	19	0.990	0.0218	-0.141 *	0.108 *	6.165 *	107.92	-8.394 *	
114	México-Costa Rica	20	0.925	0.00644 *	-0.250 *	1.513 *	-0.340 *	136.93	-1.674 *	
119	México-Nicaragua	16	0.897	-0.0160 *	-0.260 *	-0.737 *	-1.552 *	128.11	61.46 *	
123	México-Reino Unido/Continente	28	0.893	0.0359	-0.132 *	4.736 *	-2.580 *	201.09	-52.09 *	
124	México-Mediterráneo	12	0.867 *	0.0361 *	0.653 *	7.872 *	-0.700 *	205.62	-235.35 *	
130	Perú-Chile	11	0.815 *	-0.00754 *	-0.299 *	-1.040 *	-0.0444 *	45.80 *	74.45	
131	Perú-Ecuador	13	0.930	-0.0138 *	0.0430 *	0.0635 *	-0.607	27.15	9.155 *	
147	Perú-Estados Unidos y Canadá	19	0.903	0.0263 *	0.638 *	0.424 *	-0.424 *	98.84	-33.65	
165	Uruguay-Reino Unido/Continente	15	0.569 *	0.00890 *	0.464 *	2.290 *	-3.967 *	82.15 *	-86.87 *	
189	Venezuela-Estados Unidos y Canadá	10	0.925 *	0.00160 *	0.548 *	5.424 *	-2.830 *	61.48 *	-131.73 *	

* Coeficientes no significativos.

a Para la explicación de las variables véase A.1. de este anexo.

Cuadro XII-2

AMÉRICA LATINA: MODELO GENERAL USADO PARA EL ANALISIS DE LA ESTRUCTURA DE LOS FLETES MARÍTIMOS QUE SE APLICAN EN SU COMERCIO EXTERIOR, 1966

$$(\log X_1 = b_1 \log X_2 + b_2 \log X_3 + b_3 \log X_4 + b_4 \log X_5 + b_5 \log X_6 + b_6 \log X_7)$$

Número de ruta	Países que une	Número de obser- vaciones	Coeficiente de correla- ción múltiple	Coeficientes de regresión a					
				X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆	X ₇
1	Argentina-Brasil	26	0.787	0.260	-0.446 *	0.223 *	-0.0537 *	-0.109 *	3.307
2	Argentina-Colombia	11	0.842 *	0.247 *	0.871 *	-0.0382 *	-0.00175 *	0.118 *	-2.066 *
3	Argentina-Chile	27	0.927	0.233	-0.109 *	0.0267 *	0.0310 *	0.654	2.772
8	Argentina-Venezuela	16	0.926	0.379	-0.477 *	0.0753 *	-0.00589 *	0.644 *	4.076 *
18	Argentina-Reino Unido/Continente	35	0.842	0.206	0.450 *	0.0847 *	-0.106	0.520	-0.085 *
19	Argentina-Mediterráneo	24	0.804	0.224	-0.0474 *	-0.0731 *	-0.0406 *	0.149 *	2.750 *
21	Argentina-Estados Unidos y Canadá	24	0.835	0.179	0.157 *	-0.206 *	-0.0892 *	0.403 *	2.648 *
22	Brasil-Argentina	44	0.771	0.197	-0.253 *	0.0660 *	-0.0131 *	0.385	3.574 *
24	Brasil-Chile	22	0.875	0.311	-0.299 *	0.392 *	0.0311 *	0.537 *	2.816 *
26	Brasil-México	13	0.902	0.300 *	-0.262 *	0.0859 *	-0.0829 *	0.622 *	3.445 *
40	Brasil-Mediterráneo	30	0.826	0.103 *	-0.0984 *	-0.0231 *	-0.100	0.286 *	3.896 *
41	Brasil-Japón	17	0.764 *	0.265	0.397 *	-0.0281 *	-0.00449 *	-0.198 *	0.313 *
42	Brasil-Estados Unidos y Canadá	39	0.729	0.130 *	-0.284 *	0.0991 *	-0.0736 *	0.654	4.730 *
46	Colombia-Ecuador	15	0.811 *	-0.0512 *	-0.545 *	-0.217 *	-0.0119 *	0.665	7.598 *
64	Chile-Argentina	23	0.832	0.211	0.345 *	0.278 *	0.0183 *	0.380	-0.195 *
65	Chile-Brasil	15	0.871	0.398	0.413 *	0.491	0.0610 *	0.562	-1.989 *
66	Chile-Colombia	10	0.907 *	0.288	0.0078 *	0.376 *	-0.0354 *	0.383	0.887 *
69	Chile-Perú	22	0.879	0.172 *	0.350 *	0.144 *	-0.0220 *	0.483	0.108 *
84	Chile-Estados Unidos y Canadá	19	0.877	0.249	0.373 *	0.372	0.0434 *	0.513	-0.363 *
106	México-Argentina	12	0.963	0.273	-1.894 *	0.280 *	-0.105	0.444	11.910
107	México-Brasil	12	0.925	-0.234 *	0.909 *	0.915	-0.216 *	-0.119 *	-1.242 *
108	México-Colombia	17	0.835	0.424	-1.527 *	-0.0226 *	-0.0532 *	0.344 *	9.637 *
111	México-Perú	13	0.838 *	0.323	-0.529 *	0.0185 *	0.0348 *	0.663 *	5.004 *
113	México-Venezuela	19	0.850	0.225 *	0.285 *	0.0641 *	0.00094 *	0.484	1.219 *
114	México-Costa Rica	20	0.810	0.116 *	0.264 *	0.362	0.0432 *	0.986	1.543 *
119	México-Nicaragua	16	0.813	-0.160 *	1.182 *	-0.0368 *	-0.00647 *	1.050	-0.586 *
123	México-Reino Unido/Continente	28	0.882	0.443	-0.622 *	-0.0134 *	-0.168	0.197 *	4.773 *
124	México-Mediterráneo	12	0.875 *	0.392 *	1.408 *	0.572	-0.122 *	0.069 *	-6.562 *
130	Perú-Chile	11	0.846 *	0.0071 *	-0.0906 *	-0.275 *	-0.0921 *	0.340 *	4.656 *
131	Perú-Ecuador	13	0.912	-0.0834 *	0.333 *	0.135 *	-0.106	0.327	1.837 *
147	Perú-Estados Unidos y Canadá	19	0.881	0.173 *	0.342 *	0.620 *	-0.120 *	0.418 *	-1.115 *
165	Uruguay-Reino Unido/Continente	15	0.789 *	0.243 *	0.839 *	-0.0693 *	-0.158 *	0.159 *	-1.671 *
189	Venezuela-Estados Unidos y Canadá	10	0.920 *	-0.0526 *	0.946 *	0.458	-0.226 *	0.599 *	-1.772 *

Nota: Para el ajuste de este modelo, no se tuvieron en cuenta las modificaciones marginales en las informaciones básicas referentes a algunas rutas, obtenidas con posterioridad a los cálculos primitivos, y que sólo se consideraron en los modelos lineales, las que se estimaron por segunda vez.

* Coeficientes no significativos.

a Para la explicación de las variables véase A.1 de este anexo.

Cuadro XII-3

AMÉRICA LATINA: MODELO USADO PARA EL ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA DE LOS
FLETES MARÍTIMOS QUE SE APLICAN EN SU COMERCIO EXTERIOR, 1966

(Coeficientes de correlación simple entre la variable dependiente (fletes por tonelada) y cada variable independiente)

Número de la ruta	Países que une	Número de observa- ciones	Coeficientes de correlación simple ^a				
			$x_1 = b_1x_2$	$x_1 = b_1x_3$	$x_1 = b_1x_4$	$x_1 = b_1x_5$	$x_1 = b_1x_6$
1	Argentina-Brasil	26	0.792	0.275 *	0.523	1.510 *	0.634
2	Argentina-Colombia	11	1.663 *	0.392 *	0.113 *	2.509 *	0.395 *
3	Argentina-Chile	27	0.620	0.313 *	0.526	1.505 *	0.781
8	Argentina-Venezuela	16	0.654	0.169 *	0.382 *	1.026 *	0.780
18	Argentina-Reino Unido/Continente	35	0.424	0.179 *	0.309 *	1.027 *	0.473
19	Argentina-Mediterráneo	24	0.991	0.240 *	0.565	1.284 *	0.322 *
21	Argentina-Estados Unidos y Canadá	24	0.353 *	0.130 *	0.598	1.086 *	0.441
22	Brasil-Argentina	44	0.709	0.194 *	0.537	1.393 *	0.658
24	Brasil-Chile	22	0.0592 *	0.203 *	0.593	1.236 *	0.301 *
26	Brasil-México	13	0.809	0.156 *	0.365 *	1.085 *	0.663
40	Brasil-Mediterráneo	30	1.081 *	0.124 *	0.635	1.314 *	0.646
41	Brasil-Japón	17	1.521 *	0.302 *	0.172 *	2.497 *	0.740
42	Brasil-Estados Unidos y Canadá	39	0.873	0.114 *	0.254 *	1.294 *	0.627
46	Colombia-Ecuador	15	1.493 *	0.363 *	0.790	1.763 *	0.793
64	Chile-Argentina	23	0.763	0.294 *	0.196 *	1.620 *	0.550
65	Chile-Brasil	15	1.789 *	0.571	0.731	2.402 *	0.774
66	Chile-Colombia	10	1.352 *	0.434 *	0.138 *	2.153 *	0.885
69	Chile-Perú	22	0.452	0.275 *	0.570	0.940	0.849
84	Chile-Estados Unidos y Canadá	19	0.827	0.205 *	0.359 *	0.882	0.392 *
106	México-Argentina	12	0.576	0.284 *	0.537 *	0.127 *	0.747
107	México-Brasil	12	0.283 *	0.053 *	0.741 *	0.115 *	0.767
108	México-Colombia	17	0.752	0.188 *	0.592	1.066 *	0.845
111	México-Perú	13	0.636	0.158 *	0.473 *	2.137 *	0.300 *
113	México-Venezuela	19	0.506	0.143 *	0.211 *	0.142 *	0.832
114	México-Costa Rica	20	0.091 *	0.172 *	0.412 *	1.229 *	0.726
119	México-Nicaragua	16	0.811	0.153 *	0.328 *	1.429 *	0.850
123	México-Reino Unido/Continente	28	0.589	0.145 *	0.420	1.232 *	0.784
124	México-Mediterráneo	12	0.257 *	0.204 *	0.594	1.185 *	0.682
130	Perú-Chile	11	0.666	0.330 *	0.765	1.244 *	0.728
131	Perú-Ecuador	13	2.085 *	0.145 *	1.183 *	2.469 *	0.651
147	Perú-Estados Unidos y Canadá	19	0.804	0.190 *	0.428 *	0.839	0.682
165	Uruguay-Reino Unido/Continente	15	0.190 *	0.229 *	0.169 *	0.726	0.360 *
189	Venezuela-Estados Unidos y Canadá	10	1.087 *	0.449 *	0.276 *	1.625 *	0.646

* Coeficientes de correlación no significativos.

^a Para la explicación de las variables véase A.1 de este anexo.

Cuadro XII-4

AMÉRICA LATINA: MODELO GENERAL USADO PARA EL ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA DE
LOS FLETES MARÍTIMOS QUE SE APLICAN EN SU COMERCIO EXTERIOR, 1966
(Valores medios y desviación estándar de los fletes por tonelada, del valor de los productos y de los factores de estiba)

Número de la ruta	Países que une	Número de observaciones	Flete por tonelada (en dólares)		Valor por tonelada (en dólares)		Factores de estiba (en pies cúbicos)	
			Valor promedio en la ruta	Desviación estándar	Valor promedio en la ruta	Desviación estándar	Valor promedio en la ruta	Desviación estándar
1	Argentina-Brasil	26	28.77	17.81	1 307.78	2 738.84	70.50	20.31
2	Argentina-Colombia	11	52.36	19.80	1 047.50	1 982.43	70.91	18.19
3	Argentina-Chile	27	37.26	23.05	1 471.58	2 329.47	77.93	34.59
8	Argentina-Venezuela	16	67.44	64.54	1 123.31	2 126.07	80.62	40.54
18	Argentina-Reino Unido/Continente	35	57.09	53.60	1 232.68	2 591.39	73.97	24.77
19	Argentina-Mediterráneo	24	46.22	32.69	1 301.03	3 019.34	74.75	35.69
21	Argentina-Estados Unidos y Canadá	24	89.28	80.46	2 556.93	4 344.84	85.75	41.31
22	Brasil-Argentina	44	38.23	27.16	1 733.67	3 213.66	74.57	37.59
24	Brasil-Chile	22	60.22	46.71	1 957.11	3 236.01	75.68	24.46
26	Brasil-México	13	85.61	78.21	2 153.68	3 266.41	65.77	27.23
40	Brasil-Mediterráneo	30	62.78	45.91	1 099.64	2 101.12	64.80	22.32
41	Brasil-Japón	17	51.09	18.39	342.59	364.18	56.47	19.23
42	Brasil-Estados Unidos y Canadá	39	89.33	68.53	1 433.64	2 264.27	81.31	37.08
46	Colombia-Ecuador	15	41.18	23.34	1 028.55	1 256.76	76.87	38.53
64	Chile-Argentina	23	33.71	19.46	692.34	884.69	68.65	36.46
65	Chile-Brasil	15	33.03	12.85	436.15	525.31	63.33	25.86
66	Chile-Colombia	10	27.45	10.78	472.10	429.50	61.50	34.14
69	Chile-Perú	22	30.22	30.51	1 192.16	3 376.34	72.04	45.82
84	Chile-Estados Unidos y Canadá	19	67.64	70.39	2 129.54	3 553.30	71.32	35.90
106	México-Argentina	12	69.67	53.17	1 420.09	1 812.14	58.17	25.04
107	México-Brasil	12	69.78	61.37	794.89	892.40	56.42	28.47
108	México-Colombia	17	91.29	87.15	945.63	1 128.64	72.65	50.59
111	México-Perú	13	70.50	32.68	943.14	687.86	74.61	36.61
113	México-Venezuela	19	114.63	116.95	2 205.53	3 816.57	86.58	54.31
114	México-Costa Rica	20	86.60	69.18	2 078.05	2 633.04	82.40	39.23
119	México-Nicaragua	16	105.31	77.22	1 099.61	732.64	95.50	53.73
123	México-Reino Unido/Continente	28	187.52	155.52	1 334.41	1 300.18	85.89	48.59
124	México-Mediterráneo	12	167.40	135.92	1 095.33	1 084.82	83.75	38.52
130	Perú-Chile	11	26.04	19.57	373.66	309.94	66.36	46.22
131	Perú-Ecuador	13	28.42	9.86	218.47	210.26	58.23	26.09
147	Perú-Estados Unidos y Canadá	19	81.12	92.28	1 342.90	2 047.22	65.26	42.84
165	Uruguay-Reino Unido/Continente	15	89.13	119.37	2 311.75	4 107.63	80.00	42.35
189	Venezuela-Estados Unidos y Canadá	10	60.55	36.82	290.53	265.54	76.50	26.93

Cuadro XII-5

AMÉRICA LATINA: MODELO GENERAL USADO PARA EL ANALISIS DEL NIVEL DE LOS FLETES MARÍTIMOS QUE SE APLICAN EN SU COMERCIO EXTERIOR, 1966

$$(X_8 = b_{12}x_2 + b_{13}x_3 + b_{22}x_4 + b_{23}x_5 + b_{32}x_6 + b_{33}x_7 + b_{42}x_8 + b_{43}x_9)$$

Número del producto	Nombre del producto	Número de observaciones	Coeficiente de correlación múltiple	Coeficientes de regresión ^a							
				x ₂	x ₃	x ₄	x ₅	x ₆	x ₇	x ₈	
2	Algodón en rama	32	0.735	-58.03	0.07095 *	0.502 *	0.1077 *	-0.0307 *	0.000112 *	37.29	
13	Fibra de sisal, yute, etc. en fardos	21	0.721 *	-34.56 *	-2.129 *	-1.720 *	0.0613 *	-7.469	-0.000022 *	299.26	
16	Fruta fresca: cítrica	16	0.678 *	44.43 *	-0.7706 *	-4.153 *	0.9278	0.6439 *	-0.000131 *	48.86 *	
17	Fruta fresca: manzanas	12	0.859 *	-18.71 *	-0.3597 *	-24.659 *	0.7898 *	4.0824 *	0.0000656 *	16.41	
19	Lana sucia	22	0.832	75.70	0.03627 *	6.133 *	0.00735 *	1.1251	0.000139 *	45.57	
22	Pescado fresco o refrigerado	16	0.701 *	-175.26 *	0.1455 *	-19.423 *	-0.8172 *	2.0656 *	0.00118 *	110.69 *	
34	Cacao en almendras	24	0.574 *	-0.703 *	0.3010 *	0.298 *	0.2016 *	0.3148 *	-0.0000812 *	12.03 *	
35	Café en granos	32	0.792	35.33	0.1681 *	-5.755 *	0.1815	-0.02283 *	-0.0000070 *	32.61	
36	Carne fresca vacuna	14	0.769 *	-331.79 *	4.3232	-25.325 *	-1.0647 *	7.7402 *	0.000193 *	-147.29 *	
41	Extracto de quebracho	28	0.906	42.24 *	0.1407 *	-8.127	0.08043 *	-0.5459	-0.000290 *	38.89	
43	Fruta desecada	26	0.647	50.31 *	0.4127 *	-32.431	-0.1242 *	-2.4951 *	-0.00381 *	104.45 *	
44	Grasa y sebo vacuno	18	0.819	78.51	0.3161 *	11.726 *	-0.4271 *	-2.4570	0.000147 *	68.82	
47	Legumbres secas	21	0.901	17.46 *	-0.5596	-2.310 *	0.3019	0.6784	-0.000213 *	30.67	
48	Madera aserrada	16	0.914	-61.89 *	-0.710	3.063 *	0.0952 *	-2.651	0.0000018 *	125.36	
50	Metalles en barras	18	0.814	38.69 *	0.00731 *	11.576	-0.0467 *	-1.5197	-0.0000747 *	46.38	
52	Tripas saladas o secas	23	0.580 *	-184.35	2.5339 *	-14.447 *	0.1235	-6.2584 *	-0.02227 *	63.34 *	
56	Aceites y grasas lubricantes	18	0.858	54.21 *	0.2252 *	-19.379	0.3430 *	1.3629	-0.0000587 *	15.12 *	
61	Alambre de cobre	20	0.684 *	30.64 *	1.3088 *	-7.391 *	1.0549	-2.0202 *	-0.00398 *	-29.02 *	
62	Alambre de hierro o acero	11	0.953 *	86.90 *	1.9130	-9.908 *	0.4289 *	1.8905	0.01370 *	-80.49	
63	Alcohol (aguardiente)	14	0.740	35.45	0.0723 *	5.371	0.1747	5.3992 *	-0.4736 *	-44.64 *	
66	Azúcar refinada	10	0.595 *	0.764 *	-0.2360	6.550 *	0.05761 *	-0.4399 *	0.0000344 *	34.38 *	
71	Celulosa (pasta mecánica o química de madera)	13	0.754 *	11.55 *	-2.9347 *	3.154 *	1.5568 *	-4.3203 *	0.0000966 *	197.62 *	
72	Cemento Portland	12	0.737 *	-1.720 *	0.5944 *	5.407 *	2.6900 *	-0.1416 *	-0.000345 *	-26.16 *	
74	Clavos y tornillos	17	0.923	51.87 *	0.7678 *	-0.759 *	0.9002	-1.5032	0.3613 *	-11.81 *	
76	Conservas de carne	32	0.293 *	-27.61	0.3820 *	2.752 *	0.1079 *	-0.06563 *	-0.00142 *	28.04 *	
77	Conservas de fruta o legumbres	35	0.503 *	-64.28 *	0.2206 *	-1.814	0.1896 *	0.09982 *	-0.00272 *	33.27 *	
78	Conservas de pescado y mariscos	36	0.623	8.223 *	0.3571 *	4.214	0.7853	-1.6745 *	-0.00499 *	27.40 *	
81	Extractos y jugos de carne	22	0.831	-117.22 *	3.7289	17.527 *	0.3012	-1.6009 *	-0.1537	-96.73 *	
85	Hilados de algodón, lana y lino	27	0.660	-196.20 *	-0.298 *	65.99	0.273 *	1.451 *	-0.0333	177.34	
88	Lana peinada en tops	15	0.816 *	180.06 *	0.3350 *	72.762 *	0.2600 *	18.1030	-0.04174	-232.54 *	
91	Madera terciada (compensada) y laminada	15	0.848 *	-158.52	0.0164 *	28.344 *	-0.03404 *	-1.0557 *	0.00920 *	72.08 *	

(Continúa)

Cuadro XII-5 (Continuación)

Número del producto	Nombre del producto	Número de observaciones correlacionadas múltiples	Coeficientes de regresión ^a							
			x_2	x_3	x_4	x_5	x_6	x_7	x_8	
97	Poliétileno, resinas sólidas o líquidas en tambores/bolsas	27	-137.32	-1.269 *	—	13.17 *	-0.326 *	-0.213 *	0.0943 *	155.64
103	Tejidos de algodón, lana y lino, en cajones/fardos	34	-33.29 *	-1.172 *	30.28 *	2.753	1.085 *	—	-0.0400 *	105.28 *
104	Tubos de cobre	20	-177.15	-0.522 *	45.53	-0.384 *	-3.726	0.0749 *	—	162.45
105	Tubos de hierro o acero	28	-28.83	0.3223 *	1.775 *	0.0548 *	-0.4402	0.000549 *	—	17.62 *
106	Vidrios planos	15	-40.78 *	1.296	7.159	0.364	0.245 *	0.000037 *	—	37.62 *
107	Vino embotellado	28	-74.80 *	-0.143 *	8.814 *	0.482	-1.623 *	0.0731 *	—	74.70
111	Artículos de cuero	24	702.61 *	0.0519 *	16.043 *	1.7955 *	-2.6730 *	-0.9026 *	—	210.87 *
112	Artefactos sanitarios de cerámica	15	-653.16	-1.8071 *	40.519 *	3.1635	-5.4955	0.5503 *	—	207.67
114	Partes, piezas sueltas y accesorios para automóviles	33	-166.40 *	4.205	13.07 *	0.880 *	-3.182 *	-0.0375 *	—	73.62 *
116	Calzado de cuero	13	-318.26 *	5.795 *	36.82 *	1.396 *	2.130 *	-1.246 *	—	40.15 *
118	Caucho elaborado	12	-447.27 *	0.1322 *	-10.243 *	-0.7965 *	5.4528 *	0.06576 *	—	102.45 *
119	Confecciones en general	25	-162.65 *	2.991 *	19.22 *	1.194 *	-6.544 *	-2.916 *	—	118.45 *
121	Fibras textiles sintéticas o artificiales	18	-16.64 *	-0.6065 *	1.038 *	0.4212	-0.6443 *	-0.01053 *	—	90.32
122	Libros y revistas	48	-71.05 *	-0.131 *	-2.700 *	0.925	0.225 *	0.0175 *	—	67.91
123	Maquinaria agrícola	22	84.94 *	1.2162 *	-17.386 *	2.1445	-4.1957	-0.2276 *	—	16.41 *
124	Máquinas de calcular, sumar y de contabilidad	21	-128.99 *	2.688 *	-26.79 *	1.763 *	4.340 *	-0.159 *	—	73.03 *
125	Máquinas de coser y escribir	18	-69.71 *	0.3631 *	-14.884 *	1.8644	-3.2777 *	-0.00966 *	—	94.91
126	Máquinas de lavar y heladeras de uso doméstico	26	-301.64	0.4756 *	-23.500 *	1.7340	-0.8271 *	-0.8315 *	—	184.78 *
128	Muebles de madera y/o acero	23	-2.500 *	2.141 *	11.44 *	1.010 *	-3.823 *	-2.232 *	—	180.53 *

* Coeficientes no significativos.

^a Los coeficientes de regresión son: x_2 = Número de líneas regulares en cada ruta, expresado en unidades de 100 líneas. x_3 = Proporción de barcos con más de diez años de edad en cada ruta, expresada en porcentajes. x_4 = Desequilibrios en el tráfico ($x_4 = 1$ si coincide con el sentido de mayor movimiento; $x_4 = 0$ si no coincide). x_5 = Distancia, expresada en unidades de 100 millas. x_6 = Costos portuarios, expresados en dólares. x_7 = Volumen transportado del producto en una ruta, expresado en toneladas. x_8 = Flete por tonelada, expresado en dólares. x_9 = Término constante de la ecuación, de modo que $x_9 = 1$.

		Dólares
<i>II. Brasil</i>		
Octubre 1963	137 páginas	
E/CN.12/623	Nº de venta: 64.II.G.2	1.50
<i>III. Colombia</i>		
Agosto 1964	120 páginas	
E/CN.12/698	Nº de venta: 64.II.G./Mim.2	0.75
<i>IV. Uruguay</i>		
Diciembre 1964	125 páginas	
E/CN.12/691	Nº de venta: 64.II.G./Mim.5	0.75
<i>V. Perú</i>		
Octubre 1964	118 páginas	
E/CN.12/700	Nº de venta: 64.II.G./Mim.3	0.60
<i>VI. Bolivia</i>		
Octubre 1964	51 páginas	
E/CN.12/699	Nº de venta: 64.II.G./Mim.4	0.60
<i>VII. Paraguay</i>		
Julio 1965	42 páginas	
E/CN.12/736	Nº de venta: 65.II.G./Mim.6	0.35
<i>VIII. Argentina</i>		
Agosto 1965	228 páginas	
E/CN.12/735	Nº de venta: 65.II.G./Mim.7	1.50
<i>IX. Ecuador</i>		
Agosto 1965	80 páginas	
E/CN.12/738	Nº de venta: 65.II.G./Mim.8	0.55
<i>X. Venezuela</i>		
Diciembre 1965	136 páginas	
E/CN.12/729	Nº de venta: 65.II.G./Mim.9	1.00
<i>XI. México</i>		
Febrero 1966	58 páginas	
E/CN.12/745	Nº de venta: 65.II.G./Mim.6	0.35
<i>La Fabricación de Maquinarias y Equipos Industriales en América Latina</i>		
<i>IV. Las Máquinas-Herramientas en la Argentina</i>		
Octubre 1967	62 páginas	
E/CN.12/747	Nº de venta: 68.II.G.4	1.00
<i>El Proceso de Industrialización en América Latina</i>		
Diciembre 1965	279 páginas	
E/CN.12/716/Rev.1	Nº de venta: 66.II.G.4	4.00
Transporte		
<i>El Transporte en América Latina</i>		
Mayo 1965	348 páginas	
ECN.12/703/Rev.1	Nº de venta: 65.II.G.7	4.00
Estudios sobre Centroamérica		
<i>Evaluación de la Integración Económica en Centroamérica</i>		
[Contiene el informe del Noveno Período de Sesiones del Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano]		
Enero 1966	295 páginas	
E/CN.12/762	Nº de venta: 66.II.G.9	4.00

CÓMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras de todo el mundo. Consulte a su librero o diríjase a:
Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra

Printed in Mexico
69.43346-5/75

Price U.S. \$ 1.00
(or equivalent in other currencies)

United Nations publication
E/CN.4/302
UP/OEA/SURC.3.72
Sales No. 75.6640-54