

Chile-Argentina. Acceso al Pacífico de la producción trasandina*

Hernán Ferrer Fougá
Capitán de Navío

*Tus bienes y tus males dependen de aquellos
con quienes más te hayas juntado*
Platón, 429 a.C.-347 a.C.

Introducción

Los tratados firmados entre Chile y Argentina en 1984 y en particular el conjunto de Acuerdos del 2 de agosto de 1991 sobreponen los distintos paralelos y yuxtaposiciones de ambos países en sus respectivas cuencas oceánicas, con la intención que puedan llegar a proyectar su comercio a través del territorio y puertos del otro.

Sobre dicho contexto de intercambio, las partes concibieron el "don de la reciprocidad"; empero y lamentablemente para Chile, llevado dicho instrumento a la práctica presenta una serie de asimetrías que de no ser compensadas una a una afectarán sus intereses.

No obstante y más allá de esta visión política, es necesario determinar nuestras limitaciones de infraestructura en cuanto a vías de comunicaciones terrestres y en capacidad portuaria en relación a las concesiones de paso en tránsito acordadas.

Lo anterior obliga entonces a examinar todos los factores intervinientes, para encon-

trarnos con que el comercio exterior de Chile se encuentra viviendo un proceso de constante crecimiento, el cual tenderá a copar el inventario actual, aun incluyendo las obras en ejecución, de aquí al término del presente decenio.

Asimismo, el importante crecimiento del comercio bilateral rodoviario Chile-Argentina saturaría el eje Los Libertadores en el próximo lustro.

De aquí que proyectar el crecimiento del actual comercio en tránsito argentino, el cual hasta la fecha con sus escasas 112 mil toneladas anuales representa sólo un 10 por ciento del anterior, tenderá asimismo a colmar rodovías y puertos chilenos, afectando nuestro propio comercio exterior según cifras que son co-tejadas.

Por último, de no ser regulado debidamente este tráfico, "atribución política que debiera considerarse como no negociable", podría llegar a causar expectativas desmedidas, cuyo sinónimo, por ser el conflicto, abre ahora un nuevo e incierto futuro sobre sus complejos alcances.

* Ponencia expuesta por el autor bajo el título "El interés nacional ante el acceso al Pacífico de la producción argentina al amparo del Tratado de Paz de 1984 y los acuerdos de 1991" en el Seminario "Reflexiones en torno a la integración chileno-argentina y acuerdos limítrofes actuales", organizado por el Centro de Estudios Estratégicos de la Armada y la Universidad del Pacífico, en Santiago de Chile, el 26 de noviembre de 1991.

Visión sobre los aspectos políticos comprometidos

La constante histórica que dio solución en el plano geopolítico, más allá de la definición de la traza fronteriza, a las importantes controversias y diferencias que existieron desde el siglo pasado entre las Repúblicas de Chile y Argentina, durante el proceso de conformación de sus respectivos territorios, fue el hecho de haberse fijado, de común acuerdo, la repartición de ámbitos geográficos diferenciados, sobre la base de dos áreas debidamente separadas y yuxtapuestas, con el propósito evidente de ejercer en ellas, sin interferencias y presencias recíprocas, sus destinos permanentes como naciones, la primera en el Pacífico sudeste y la segunda en el Atlántico sudamericano.

Es así como los Tratados de 23 de julio de 1881 y en particular su Protocolo Complementario de 1893, conjuntamente con otras negociaciones que posteriormente darán lugar al "Abrazo del Estrecho" en 1899 y a los denominados Pactos de Mayo de 1902, nos lo vinieron a atestiguar y confirmar.

No obstante, ciertos acontecimientos recientes nos conducen obligada y necesariamente a interpretar que los Tratados de 1984 y 1991, en particular este último, al tenor de sus innumerables y diversos alcances quiebran dicho esquema, ya que se pasará de un ejercicio geopolítico paralelo a áreas sobrepuestas, sobre cuyos efectos de todo orden no existen experiencias latinoamericanas, siendo además su resultado difícil de precisar, dado el alto grado de compromiso asumido, que se encuentra explícito en la letra de los instrumentos anteriores, haciéndose cesión de ciertas atribuciones jurisdiccionales implícitas.

Establecido el primer elemento básico de análisis, en cuanto al paquete de acuerdos de 2 de agosto de 1991, es del caso poder determinar si éstos obedecen a una debida reciprocidad y compensación, propia de cualquier tratado de integración, pues los países negocian para beneficiarse mutuamente, y hasta la fecha históricamente no ha existido ningún caso de que una de las partes haya tenido que perjudicarse tras esta finalidad.

Sobre el asunto, el tratado en cuestión basa el don de la reciprocidad en el hecho de que Chile podrá hacer uso de los puertos argentinos para exportar parte de su comercio exterior, a través de ellos, como también la Argentina lo podrá hacer, viceversa, en relación al océano Pacífico.

Por ello, recientemente el Embajador de la Argentina en Chile declaró que: "En vez de la

Argentina en el Atlántico y Chile en el Pacífico, tendremos a Chile y Argentina en el Atlántico y el Pacífico: Una posición geopolítica única".

Luego el Sr. Cafiero, en forma muy conceptual y elocuente agregó: "En resumen, este acceso franco al Pacífico constituye para la Argentina uno de los logros geopolíticos de la mayor importancia en este siglo".

Sin embargo, es del caso detenerse para analizar que negociar el intercambio del tráfico exterior argentino haciendo uso de los puertos chilenos, como también a la inversa, concierne a dos realidades diferenciadas por diversas razones que pueden ser resumidas en las siguientes:

—Es de menor monto para Chile seguir haciendo uso de sus puertos para su tráfico exterior a nivel planetario. Incluso, para comerciar con Brasil y Sudáfrica es más conveniente hacerlo por la vía marítima, en caso de haber cargamentos que lo justifiquen.

—Por razones geográficas, los costos del tránsito terrestre favorecen a la Argentina por ser Chile un país largo y de faja, y encontrarse cercano a fuentes de producción argentinas ubicadas en sus provincias limítrofes.

—Los costos operacionales de los puertos argentinos son más altos que los chilenos, además que presentan limitaciones de calado, debido a su embancamiento por tratarse de terminales fluviales o bien son de bajo fondo natural.

—Sobre el particular, un parlamentario consideró además que hubo una actuación errada en los acuerdos con Argentina, porque la materia agrícola y ganadera no era negociable, lo que significará ahora liquidar —según este representante— nuestra actividad agropecuaria, además de observar que las negociaciones fueron llevadas a espaldas de la empresa privada, con lo cual en lugar de un acercamiento con la Argentina estos acuerdos podrían conducirnos a un conflicto.

Agregó que tampoco se les advirtió a los argentinos de nuestra estrechez en vías de comunicaciones terrestres y en capacidad portuaria, con lo que se ha llegado a acuerdos que, además de ser absolutamente ruinosos para la agricultura nacional, se encuentran en desacuerdo con nuestra realidad.

Ante la situación planteada y en consideración a que al ser firmados dichos convenios de integración con Argentina no fueron dados a conocer estudios relativos a la mayor demanda por infraestructura que éste iba a producir, ni los proyectos para poder expandirla, se ha considerado del todo pertinente efectuar en esta ocasión una evaluación de dicho orden, la que se constituye en la razón esencial de este artículo, con el definido propósito de poder

llegar a conocer la posible dimensión del tráfico en tránsito argentino por territorio nacional, en relación a los efectos que causaría, incluido un supuesto copamiento o bien una interferencia importante de nuestras propias vías de transporte y de los terminales marítimos, en la doble razón de su efecto progresivo y del vertiginoso incremento paralelo del comercio exterior chileno, antecedentes que a continuación serán analizados.

El comercio exterior chileno y nuestra realidad portuaria presente y futura

Con el propósito de poder precisar tendencias y de ahí capacidades futuras sobre la base de la situación contingente, es del caso llegar a determinar previamente todos los factores en juego que inciden directamente en nuestra competencia para movilizar carga por vía marítima, a saber:

- Comercio exterior y cabotaje movilizado anualmente por Chile.
- Tendencias del comercio marítimo nacional en cuanto a su tasa de crecimiento y lugares de destino.
- Capacidad portuaria vigente referida a la infraestructura y al sistema de movilización actual.
- Planes de desarrollo de acuerdo a nuevas obras y disposiciones sobre movilización.

—Proyección de la demanda contra futuras capacidades.

—Conclusiones.

El comercio exterior actual

En una breve síntesis cabe consignar que el comercio exterior de Chile está orientado prioritariamente hacia tres grandes mercados: Estados Unidos, la Comunidad Económica Europea (CEE) y la región Asia-Pacífico, focos que absorben un 80% del total de este intercambio, en el cual sólo un 12% corresponde al ámbito latinoamericano y el resto a otros lugares del orbe.

Dentro del ordenamiento anterior, Japón (US\$ 1.650 millones) ocupa el primer lugar con un 19%, seguido por Estados Unidos (17%), Alemania, Italia y otros países de la CEE.

Este tráfico ha experimentado un notable incremento dada la acertada política económica que fue implementada por el Gobierno militar, y en cuanto a sus tasas de crecimiento cabe destacar como espectaculares aquellas de los años 1987 y 1988, con un crecimiento del 35 y 24%, respectivamente; por último, para el presente año se espera también un incremento positivo del orden del 8,3%.

Durante el año 1991 las exportaciones totalizaron 9.045 millones de dólares y en volumen representaron las siguientes cifras, en toneladas métricas:

Carga de comercio exterior movilizada por puertos chilenos	
Exportaciones:	Total mundial año 1990: 20.946.906
	Total mundial año 1991: 22.602.013
Importaciones:	Total mundial año 1990: 10.471.892
	Total mundial año 1991: 11.651.463

Ahora, en cuanto a su contenido, éste puede ser resumido en el cuadro 1:

Cuadro 1
Exportaciones chilenas según rubros

Productos	Año 1991	Año 1990
Minerales, metalurgia, escorias	9.360.173	7.703.543
Pescados y mariscos	161.812	130.501
Harina de pescado	1.092.468	1.072.059
Frutas, hortalizas, legumbres	1.383.246	1.294.042
Sal	816.963	1.227.424
Salitre	319.703	469.963
Maderas, troncos y chips	5.240.613	4.733.608
Papel y celulosa	815.734	725.115
Cobre metálico	1.206.593	1.317.929
Otras mercaderías	2.204.703	2.272.718

Cuadro 2
Importaciones chilenas según rubros

Productos	Año 1991	Año 1990
Combustibles sólidos y líquidos	6.927.718	6.970.215
Productos químicos	497.798	531.541
Cereales y harina	757.345	416.846
Frutas, hortalizas y legumbres	117.500	118.297
Abonos	772.474	644.967
Materiales plásticos y caucho	188.120	158.866
Materiales textiles	113.099	80.964
Metales y manufacturas	521.916	351.157
Vehículos	209.868	151.312
Otras mercaderías	1.545.621	1.054.723
Total mundial año 1990:	10.478.888 t	
Total mundial año 1991:	11.651.459 t	

Tendencia del comercio exterior en cuanto a su tasa de crecimiento y lugares de destino

Según cálculos seguros, las exportaciones chilenas alcanzarían en 1992 entre 9.700 millones de dólares a 10 mil millones, tras haber superado ligeramente los 9 mil millones el año anterior.

En dicho contexto se destacó que las no tradicionales van a crecer más explosivamente, con una tasa del 20%, para alcanzar los 5 mil millones y llegar a constituir el 48% de las exportaciones.

Por otro lado, las exportaciones tradiciona-

les alcanzarán un crecimiento del 4%, en circunstancias que el precio del cobre y de la celulosa están muy deprimidos, lo que afecta decididamente el total.

Del mismo modo crecerá el sector servicios, de 2.500 millones de dólares en 1991 a 3 mil millones, incluyendo los de orden portuario y los seguros, además del turismo. Tanto el sector forestal como el vinícola y el salmón obedecen a un incremento mayor (el primero bordeará en 1992 los mil millones de dólares, el salmón, 200, y el vino, 100).

Los tráficos de destino más relevantes corresponden, en resumen, a los siguientes (en toneladas métricas):

Cuadro 3
Exportaciones chilenas según destinos centralizados

Productos	Año 1991	Año 1990
Estados Unidos, Pacífico	385.319	227.387
Estados Unidos, Golfo	456.100	192.781
Estados Unidos, Atlántico	1.390.539	955.498
Lejano Oriente	12.232.484	9.756.989
Australia-Oceanía	119.790	123.721
Europa Norte	5.160.872	5.092.500
Mediterráneo central	425.859	429.016
Mediterráneo este	278.128	335.865
Costa oeste Sudamérica	348.250	408.478
Costa este Sudamérica	651.800	869.184
Venezuela-Caribe	153.469	128.762
Méjico	104.040	288.216
Totales	21.706.650	18.808.397

Del examen de los tonelajes expuestos se comprueba también que el mercado más importante para Chile es la región Asia-Pacífico, seguido por la CEE y luego por Estados Unidos. Finalmente, Latinoamérica en total alcanza 1.796.511 toneladas, siendo en su conjunto un intercambio con perspectivas, aunque relativas, en especial con Brasil, en caso que se intensifique el comercio al abrir estos países sus economías a las importaciones.

En lo particular y referente a la fruta, cabe considerar que estas exportaciones han ido en constante aumento, totalizando 126.747.207 cajas en la temporada 90/91, en contra de 115.364.341 de la temporada anterior. Dada su relevancia, este tema será tratado en especial en el apartado siguiente, a objeto de poder relacionarlo con la problemática del tráfico feroce en tránsito.

De lo expuesto es posible concluir que la tasa de crecimiento anual, en tonelaje, de las exportaciones corresponde a un 7,09% y la de las importaciones a un 11,26, lo que representará la cantidad de 1.655.107 toneladas extras en exportaciones y 1.179.571 toneladas en importaciones, lo que tenderá a congestionar aún más los puertos chilenos.

Capacidad portuaria referida a la infraestructura y al sistema de movilización actual

Los cuadros 1 y 2 incluyen los totales movilizados en el país y por lo tanto por los puertos pertenecientes a la Empresa Portuaria de Chile

(Emporchi) y por diversas otras empresas privadas; por lo tanto, corresponde ahora examinar por separado las características de cada uno de estos movimientos, lo que será tratado a continuación.

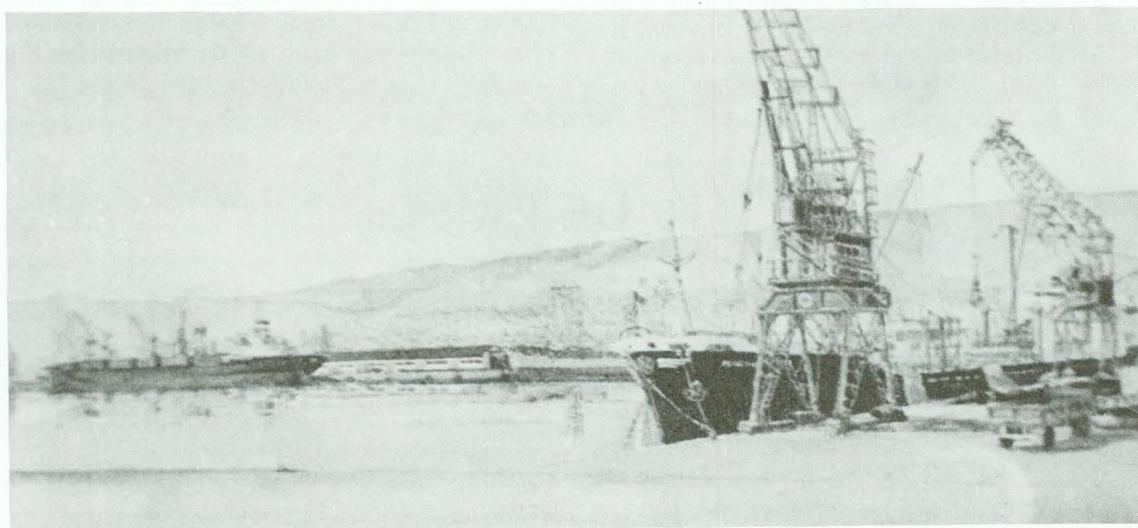
En resumen, los puertos de Emporchi movilizaron un total de transferencias de carga que puede ser desglosado en los siguientes valores:

Cuadro 4

Exportaciones	7.937.882
Importaciones	2.679.845
Cabotaje carga	657.756
Cabotaje descarga	1.108.138
Transf. int. carga	476.007
Transf. int. descarga	380.334
Falso carga	144.341
Falso descarga	151.175
Otros	103.984
Total 1990	13.639.462

En 1991 esta suma subió a 14.756.932 toneladas, cifra que continúa en constante incremento anual.

En todo caso, del análisis de dicho tráfico es posible establecer que a nivel de Emporchi existen en el país tres grandes focos de actividad portuaria. El primero, por su magnitud, corresponde a la V Región, el segundo a la VIII y el tercero al Norte Grande, con particular



Puerto de Antofagasta

mención a Antofagasta. Para obtener una debida percepción de este movimiento portuario es

del caso especificar lo movilizado por cada uno de sus terminales, a saber:

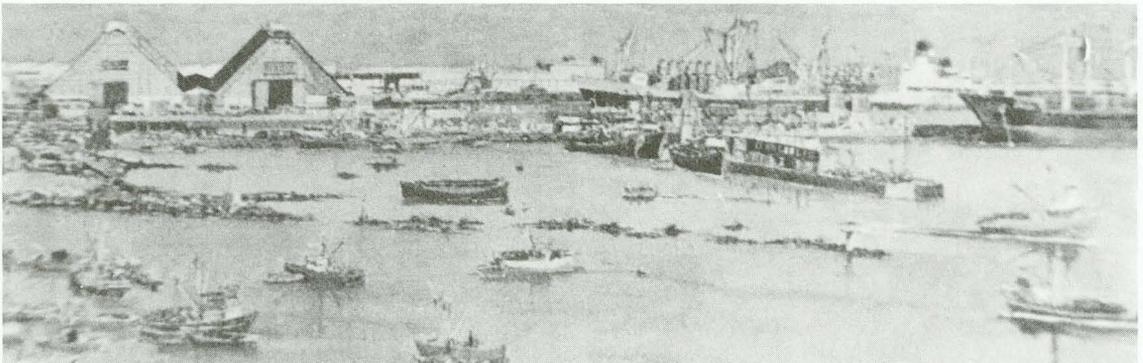
Cuadro 5
Transferencia de carga en puertos de Emporchi.
Ejes de transferencias de carga

Región y eje	Puerto	Total	Variación anual (%)
V Libertadores	Valparaíso	4.067.358	16.2
V Libertadores	San Antonio	2.377.711	11.5
VIII Concepción B.Blanca	San Vicente	2.927.071	8.9
VIII Concepción B.Blanca	Talcahuano	545.332	2.4
II Capricornio	Antofagasta	1.508.995	-18.4
I Extremo norte	Arica	861.035	24.6
I Extremo norte	Iquique	640.022	14.1
X Los Lagos	Puerto Montt	670.933	25.1
	Terminal P.H	275.989	2.0
XI Aisén	Chacabuco	94.373	7.6
	Terminal Ch.	197.566	1.4
XII Magallanes	P. Arenas	255.449	16.4
	Terminal P.A.	90.605	4.9
IV Coquimbo	Coquimbo	244.493	-10.7
Total		14.756.932	8.2

Por otra parte y en especial en cuanto a los puertos que atienden carga general, tal cual los de Emporchi, los incrementos en la movilización portuaria han sido posible atenderlos sin nuevas obras de infraestructura, salvo la ampliación de San Vicente, gracias a la adopción de nuevos procedimientos de trabajo y la modernización de las instalaciones, entre los cuales los más significativos son: Implantación de horarios de trabajo a tres turnos; incorporación del sector privado a la prestación de servicios hasta totalizar un 95% de todas las faenas eje-

cutadas; modificación de la legislación laboral; mejoras de infraestructura y de equipos portuarios; por último, la incorporación plena del manejo y operación de los contenedores.

No obstante, este balance hace necesario considerar a continuación a los puertos privados, los que generalmente pertenecen a la gran minería y atienden la transferencia de graneles. En cuanto al comercio exterior corresponden a los siguientes, en orden de importancia, de acuerdo al total de tonelaje movilizado:



Puerto de Iquique

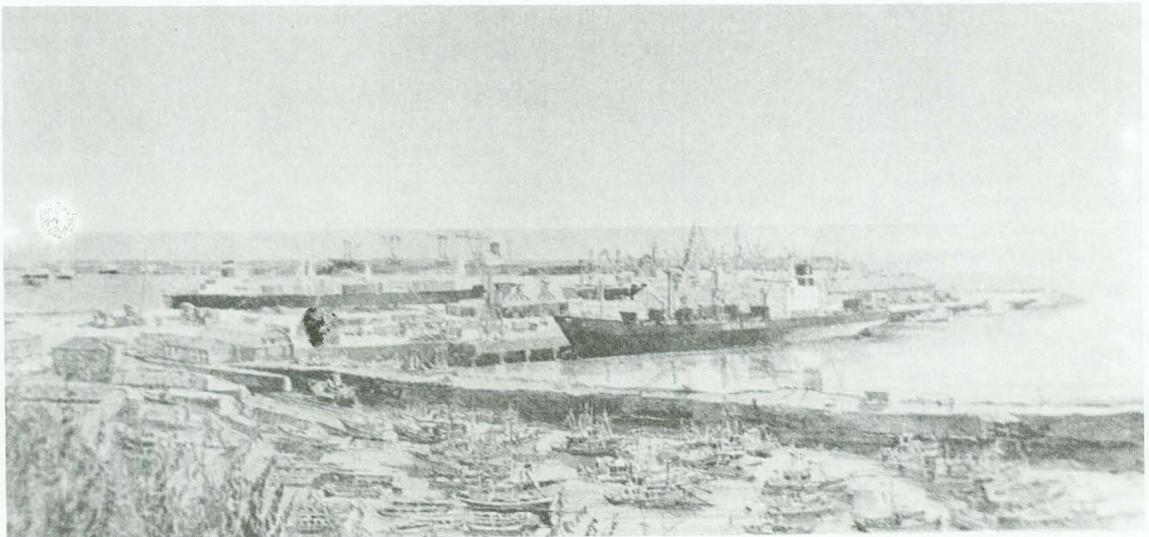
Cuadro 6
Puertos privados

Región y eje	Puerto	Tonelaje movilizado
IV La Serena	Huasco (Graneles)	3.773.124
V Los Libertadores	Quintero (Ventanas)	2.645.641
IV La Serena	Guayacán	2.630.862
VII Concepción	Lirquén	1.820.560
II Capricornio	Tocopilla	740.662
II Capricornio	Patillos	770.082
VIII Concepción	Coronel	487.116
XII Punta Arenas	Cabo Negro	712.872
II Capricornio	Chañaral	350.000**
III San Francisco	Caldera	200.000*
	Total:	14.130.929

De acuerdo a antecedentes fidedignos, estas medidas han significado un ahorro anual de 90 millones de dólares, como también han acercado a los puertos de Chile a sus mercados, en costos de fletes, en 4.300 millas marinas.

Según rendimientos comparativos, en 1981 el factor de carga correspondía a 800 t/día/sitio; en 1990 ha aumentado a 2.000 t/día/sitio, lo que llevado a la práctica, en el supuesto de cargar 900 mil toneladas de fruta durante 90 días, requiere en la actualidad 7 sitios contra 18 que anteriormente eran necesarios dentro del mismo período.

En síntesis, los puertos de Emporchi representan sólo la movilización del 41% del total del país; empero, su análisis pormenorizado es indispensable, en consideración a que movilizan no sólo gran parte de nuestras exportaciones sino también la totalidad de la carga en tránsito foránea, debido a que los puertos de propiedad privada se encuentran orientados más bien al embarque de minerales a granel a través de terminales especializados, tal cual Huasco y Guayacán en cuanto a la minería del hierro, Quintero con el petróleo y sus derivados, además del carbón, o bien Lirquén con la celulosa.



Puerto de San Antonio

*Planes de desarrollo de acuerdo
a nuevas obras
y disposiciones sobre movilización*

En cuanto al desarrollo de nuevas obras portuarias a nivel nacional, cabe detenerse en primer término en la construcción del nuevo puerto de Corral y la ampliación de San Vicente, como también sobre la ejecución del Plan de Recuperación y Mejoramiento de los Puertos de la V Región, de acuerdo a lo siguiente:

—En San Antonio serán reconstruidos los sitios 1, 2 y 3 sur y en una segunda etapa los sitios 6 y 7.

—En Valparaíso serán reconstruidos los sitios 1, 2 y 3 y serán demolidos los actuales edificios "G", "H" e "I" para integrar el área al Terminal de Contenedores.

Otras obras portuarias en espera de ejecución corresponden al puerto de Punta Arenas en bahía Catalina, la ampliación de Lirquén y el puerto mecanizado de Castro. En cuanto a la ampliación de Ventanas, ésta ya fue iniciada. Además, es indispensable mejorar las infraestructuras viales de acceso a todos los puertos del país dentro de un contexto territorial amplio, incluidas en algunos casos las ferrovías, toda vez que en la zona central la situación durante el verano es de alta densidad de tráfico, lo cual requiere que el Ministerio de Obras Públicas desarrolle un plan de obras viales para la ulterior transferencia del tráfico hacia la vía ma-

rítima y con ello asegure una debida expedición multimodal de su traspaso.

En dicho contexto, el Estado no cuenta con los recursos necesarios para proceder al desarrollo y tecnificación de los accesos marítimos, en caso que se mantenga su actual tasa de incremento de movilización anual, argumento que esgrime la Cámara Marítima de Chile para recomendar su privatización, como también ha hecho ver que nuestra eficiencia portuaria decaerá a menos que se asegure que no se provocará inestabilidad laboral y modificación tarifaria por parte de Emporchi. De lo anterior postula a modificar su ley orgánica correspondiente a la ley N° 18.042. A este respecto sugiere crear un organismo superior portuario, además de desestimar como solución la transformación de Emporchi en sociedad anónima, toda vez que postula a la privatización de los puertos, además de su regionalización.

*Proyección de la demanda
contra futuras capacidades*

Es del caso citar en primer término que, según un estudio efectuado por Emporchi, las proyecciones de carga total para los puertos de su empresa computados al año 2000 bordearía los 20 millones de toneladas, incremento que se desglosa por puertos de acuerdo al siguiente registro:

Cuadro 7
Comparación de la capacidad de transferencia contra demanda
(miles de toneladas)

Puerto	Capacidad referencial	Proyecciones de tráfico	
		Año 1995	Año 2000
Arica	1.650	490	541
Iquique	1.750	1.100	1.200
Antofagasta	3.000	1.700	1.850
Coquimbo	700	300	370
Valpo.-S.Antonio	5.200	5.840	6.713
Thno-S.Vicente	1.670	4.000	6.100
Puerto Montt	550	460	500
Puerto Chacabuco	52	100	110
Punta Arenas	600	440	530

Como se podrá observar, si esta proyección es cotejada con las estadísticas referidas al año 1991 (cuadro 5), se concluye que se ha quedado bajo en sus estimaciones en cuanto a algunos puertos, como es el caso de Puerto Montt, el cual alcanzó las 916.922 toneladas, saturando la capacidad referencial en ambos casos, aunque ésta ha aumentado al incluir los terminales de transbordadores, como también en Puerto Chacabuco, además de la extensión del muelle; de todos modos, la tendencia general es hacia su saturación.

En lo que respecta a la VIII Región, el complejo ya ha alcanzado 3.472.403 t/año, dentro de lo pronosticado, pero sobre lo referencial y en cuanto a Valparaíso-San Antonio, sus actuales 6.445.069 toneladas no sólo sobrepasan la cifra señalada sino que superan el pronóstico para el año 1995 y casi alcanzan el del año 2000.

A su vez, el cálculo para Arica también aparece disminuido, toda vez que las 861.035 toneladas registradas en 1991 casi duplican lo estimado para 1995.

Además, debe considerarse que el efecto estacional tiende a producir un doble copamiento, puesto que la carga anual no está debidamente distribuida a través del año. Por el contrario, este prorrateo no existe y el ejemplo

más elocuente lo constituye en la V Región el período *peak* de la fruta.

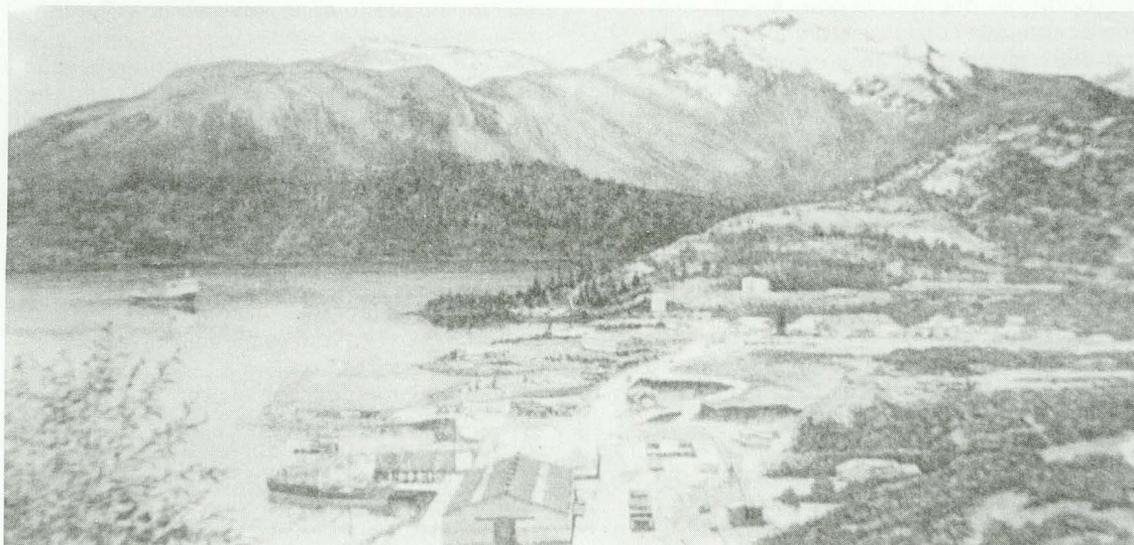
Por último, es del caso citar que de acuerdo al propio informe de la Emporchi, ya referido, ésta pronostica que desde ya se producirán síntomas de congestión, lo cual limita sus posibilidades futuras para manipular un incremento de las cargas foráneas en tránsito, de no mediar la construcción de nuevas obras, incluido Quintero y las reparaciones pendientes, como también el aumento de eficiencia, debiéndose tener en cuenta que la V Región concentra el 41% del comercio exterior que es movilizado por la referida Empresa.

Paralelamente y con el propósito de poder lograr una percepción más segura y afianzada sobre la proyección de la demanda sobre los puertos de la V Región, en relación al incremento del comercio exterior nacional, es del caso recurrir a fuentes extranjeras de conocida solvencia, en particular para poder contar con una base segura desde donde proyectar el comercio foráneo en tránsito de los próximos años.

A este respecto, la Japan International Cooperation Agency, según estudio efectuado en el año 1988, ha entregado la siguiente estimación:



Puerto Montt

*Puerto Chacabuco*

Cuadro 8
Proyección del tráfico sobre los puertos de la V Región

Item	1990	1995	2000	2005	2010
Trigo	481	472	518	629	724
Carga fraccionada	1.126	1.097	1.170	1.287	1.410
Carga en contenedores (import.)	1.184	1.639	1.928	2.123	2.349
Subtotal	2.791	3.208	3.616	4.039	4.483
Frutas y vegetales	658	662	674	710	753
Cobre	869	948	690	690	690
Carga fraccionada	144	213	406	519	694
Carga en contenedores (export.)	343	539	939	1.151	1.286
Subtotal	2.014	2.362	2.709	3.070	3.423
Total	4.805	5.570	6.325	7.109	7.906
Cabotaje	269	269	250	235	244
Gran total, JICA	5.074	5.839	6.575	7.344	8.150
Gran total, B.Berger	4.644	5.825	6.712	8.176	10.125

Paralelamente, otro de los rubros específicos que debe ser necesariamente analizado por su proyección presente y futura, ya que incide directamente en los atoches que produce su movilización hacia los puertos desde la Región

del Maule al sur, corresponde a la silvicultura, cuyas perspectivas son en síntesis las siguientes, según la Corporación de la Madera (Corma):

Cuadro 9
Exportaciones forestales a futuro

Productos	1989	1990	2000	2010
Troncos aserrados (R)	35	48	60	100
Pulpa de madera (R)	123	5	13	13
Pulpa de madera (O)	—	76	78	76
Madera aserrada (R)	100	144	204	402
Productos de maderas (R)	40	80	200	500
Pulpa Kraft (R y E)	328	840	1.140	1.740
Papel de diario y manual	85	104	104	104
Otros	79	50	50	50
Totales:	790	1.347	1.847	2.985

NOTAS:

En millones de dólares, FOB

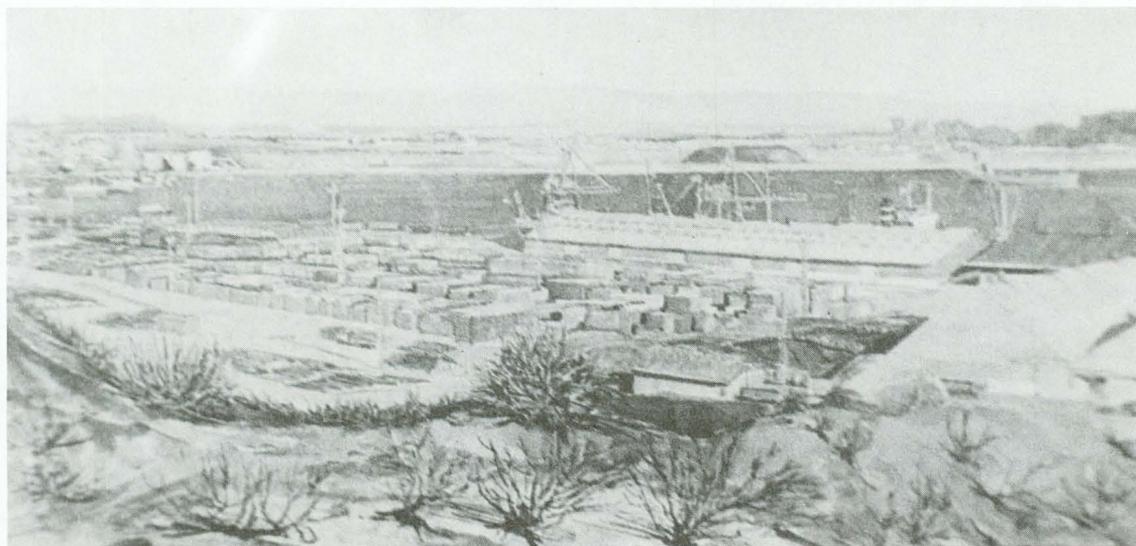
R = Radiata; O = Otros; E = Eucaliptus

De lo anterior es del caso considerar que en menos de veinte años las exportaciones forestales se triplicarán a partir de los mil millones actuales a 2.985 el año 2010, con los consiguientes efectos camineros y portuarios.

Al respecto, en la actualidad se efectúan inversiones sobre los 9 millones de dólares para ampliar el puerto de Lirquén, cuya capacidad de embarque llega hoy a 3,5 millones de toneladas, con una ocupación del 70%, y entre otras moviliza la producción de la planta Laja, totalizando un 45% de las exportaciones forestales del país. Nuevas inversiones, que sumarán otros 24 millones de dólares para finalizar el

año 1997, contemplan la construcción de un nuevo muelle paralelo al sur del actual, llevando su capacidad vigente a los 6 millones de toneladas anuales a fines de la década.

En cuanto al futuro destino del nuevo puerto de Corral, en relación al embarque forestal está previsto que para fines del siglo se produzcan en la zona 800 mil toneladas de celulosa, esperándose que esta instalación alcance una capacidad de 1.885.000 toneladas en el año 2000, con lo cual existiría una cierta capacidad disponible para movilizar carga argentina en tránsito vía el paso fronterizo de Huahún, pero no en el caso que en general las exportaciones



Puerto de San Vicente

de productos forestales tiendan a triplicarse según el análisis de Corma antes referido.

Otro de los ítemes que necesariamente requiere ser analizado, por separado, corresponde al proceso de producción y exportación hortofrutícola, cuyo desplazamiento y transferencia a los terminales marítimos copa la capacidad de movilización, no sólo de los puertos de la V Región sino que motiva una crítica interferencia rodoviaria durante el período estival en todo el sistema de carreteras del Valle Central entre la V y la VII Regiones.

Durante la temporada 89/90 fueron exportadas 115.364.341 cajas, producción que en el período correspondiente a los años 90/91 aumentó a 126.747.207, con una tasa de crecimiento del orden del 9,8%, producción cuyo volumen alcanzó 911.853 toneladas en 1987 y 1.294.042 en 1990.

Si bien el sector frutícola ha permitido que en el último decenio Chile haya llegado a ser uno de los primeros países exportadores de fruta, ahora vive un crecimiento más complejo, en relación a la selección de las especies más rentables, política que ha sido definida como "progreso con límites" según Cire-Corfo; no obstante, dado el alto volumen adquirido por su producción, aumente éste o no hacia el futuro su tonelaje, representa una transferencia de la mayor relevancia que es responsable de los atoches ya experimentados en rodovías y puertos durante la temporada *peak*, ocasión en la cual a lo menos diez barcos frutereros permanecen

cen fondeados a la gira en los terminales de la V Región, a la espera de poder cargar, y el puerto de Valparaíso en dicha ocasión se encuentra saturado, sin poder admitir un mayor número de camiones.

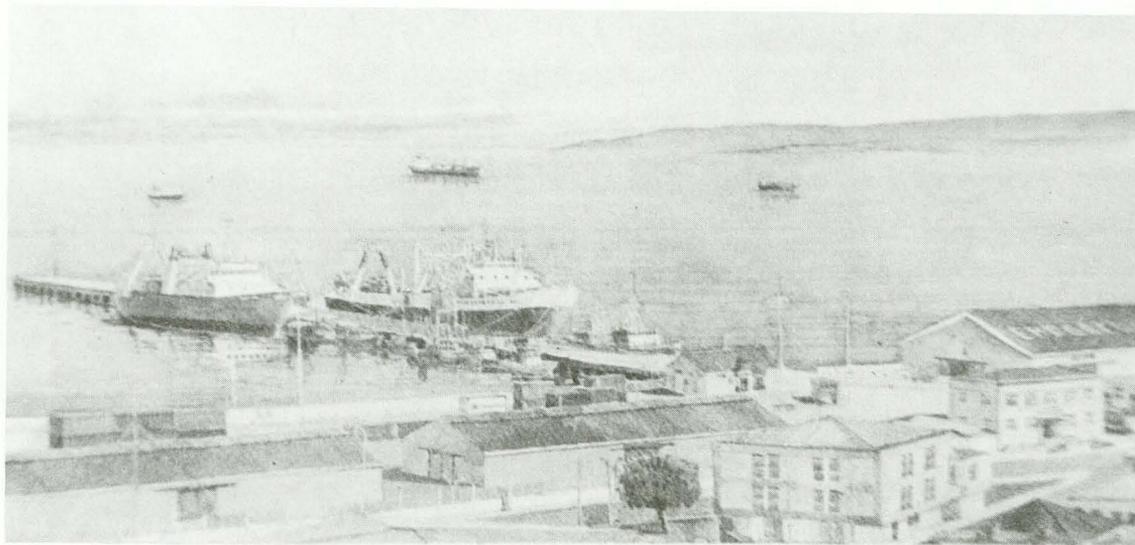
Conclusiones

—El comercio exterior de Chile continúa en franca expansión, con un crecimiento persistente de nuestras exportaciones.

—El proceso anterior conlleva un aumento del tráfico en tonelaje que debe ser movilizado por la infraestructura portuaria nacional.

—Existe un importante plan de expansión de nuestros puertos, en particular de Ventanas, San Vicente, Lirquén, Corral y Puerto Chacabuco.

No obstante, en su mayor parte dichas ampliaciones están destinadas a absorber un sostenido incremento de las exportaciones forestales; al respecto, un reciente estudio elaborado por la FAO y CONAF a través del Plan de Acción Forestal para Chile, destaca que al haberse sobrepasado el nivel de producción sus efectos se dejan sentir sobre la red vial, la que ya se encuentra saturada al recibir cargamentos en tránsito hacia los puertos por más de 4 millones t/año, en circunstancias que por su parte la red ferroviaria está en franco deterioro y enfrenta una demanda de 1,5 millones de toneladas anuales, que tiende a duplicarse.



Puerto de Punta Arenas

Sobre la base de los antecedentes recopilados por el mismo estudio se aprecia que el sistema portuario se encuentra también sobrepasado por la actual demanda forestal de 5,5 millones de t/año y ya está arrojando pérdidas monetarias cercanas a los 7 millones por año, por día de espera de las naves para poder atracar a muelle.

Del mencionado informe es posible estimar, en definitiva, que el desarrollo forestal es de tal magnitud que tenderá a colmar no sólo las nuevas obras de Lirquén sino también otras de las VIII y IX Regiones (San Vicente y Corral) y asimismo las rodo y ferrovías, con efectos adicionales sobre el resto de la red de todo el Valle Central, al considerar además que únicamente los residuos forestales que podrían ser utilizados como combustible suman 3 millones de toneladas.

Esta situación se complicará más aún hacia el futuro, dada su alta tasa de crecimiento, de acuerdo al detalle del cuadro 9, lo cual es un

hecho concreto respaldado debidamente según los programas de inversión vigentes.

Una situación similar y de alta congestión se produce además en los puertos de la V Región con motivo de la exportación de la fruta entre los meses de noviembre y abril de cada año; a este respecto es del caso señalar la gran densidad de camiones que interfiere las carreteras y los accesos a los terminales antes citados, estimándose por lo tanto como indispensable iniciar las obras de reparación pendientes, aunque éstas podrán satisfacer únicamente a nuestro propio tráfico exterior en incesante aumento.

Por último, para tener una mejor percepción respecto a las capacidades de los terminales marítimos nacionales, considerando las nuevas obras como también el aumento del tráfico debidamente evaluado y su capacidad referencial, es del caso integrar los cuadros 5, 7, 8 y 9 a fin de poder concluir en definitiva en cuanto a la capacidad contra demanda futura, a saber:

Cuadro 10
Proyección capacidad contra demanda
(En miles de ton. Puertos Emporchi más Forestales)

Puertos	Capacidad referencial	Capacidad futura (2010)	Movilización	
			1991	2010
Arica	1.650	1.650	861	1.200
Iquique	1.750	1.750	640	1.000
Antofagasta	3.000	3.000	1.509	2.000
Coquimbo	700	700	244	450
Valparaíso-San Antonio	5.200	7.000	6.445	10.125
Lirquén	3.000	6.000	3.000	8.000
Thno-San Vicente	1.670	4.000	3.472	5.472
Corral	690	1.885	0	2.000
Puerto Montt	550	550	946	1.500
Pto. Chacabuco	52	600	291	600
Punta Arenas	600	1.500	345	600

De dichas proyecciones es del caso estimar que nuestra infraestructura portuaria llegaría a coparse como efecto del exclusivo incremento de nuestro comercio exterior, excepto los terminales del Norte Grande, los que probablemente podrían conservar un cierto margen disponible. Por último, es del caso señalar que no han sido analizados los terminales privados indicados en el cuadro 6, por tratarse de muelles especializados destinados a la movilización de productos mineros, aunque tanto Caldera

como Ventanas podrían llegar a tener una participación en el potencial tráfico futuro de nuestras exportaciones, en particular hortofrutícola. En el primer caso, dadas las plantaciones del valle de Copiapó, en el segundo, si bien en 1990 operó 1.635.000 toneladas de carga, de las cuales un 75% correspondió a carbón, Ventanas puede transformarse en un puerto alternativo de Valparaíso para carga general, aunque con énfasis en graneles, concentrados de cobre, plomo, zinc y otros productos.

Proyección estimativa del tráfico argentino hacia los puertos chilenos del Pacífico y sus efectos sobre dichos terminales, el tráfico marítimo, los factores zoo-fitosanitarios, los mercados conquistados por Chile, con particular mención al rubro hortofrutícola

Breve análisis sobre el contenido del co-

Producción agropecuaria				Producción hortofrutícola		Otras producciones	
Trigo	11.200	Arroz	286	Naranja	653	Cemento	5.580
Maíz	8.500	Algodón	281	Manzana	908	Hierro	1.940
Sorgo	7.000	Tabaco	52	Pera	103	Acero	2.897
Azúcar	14.500	Té	98	Uva	3.669	Total:	10.417
Soja	3.850	Lana	40	Total:	5.333		
Girasol	2.300	Carne	2.770				
Lino	795	(vacuno)					
Total:51.672							

Ahora, en cuanto a sus exportaciones, entre embarques y desembarques totalizan unas 39.727.000 toneladas, producción que en su mayor parte continuará gravitando hacia el Atlántico, con especial mención de los granos, ya que estos últimos requieren de infraestructuras de acopio; no obstante, todo el resto de los ítemes antes citados podrían, aunque fuese minoritariamente, ser exportados a través de puertos chilenos del Pacífico, incluidos productos agroindustriales, como también parte importante de su exportación hortofrutícola, lo que en tonelaje de cosecha corresponde a más de tres veces las exportaciones frutícolas chilenas en 1991. Este tema será tratado en párrafo aparte dada su relación en cuanto a nuestros mercados.

En síntesis, fácil es suponer que si acaso un 10% de este movimiento ultramarino fuese desviado hacia nuestros puertos, de aquí a fines de siglo estaríamos hablando de unos 4 millones de toneladas.

Este argumento encuentra su justificación al relacionarlo con el interés argentino por los mercados del Pacífico, sumado a los menores costos que lograrían en cuanto a los fletes, más la cercanía geográfica hacia Chile de ciertas plantaciones.

Por último, más adelante y a fin de no exagerar esta situación se efectuará una simulación considerando los totales antes mencio-

mercio exterior argentino ante la proyección de parte de éste hacia el océano Pacífico

La producción agropecuaria, tal cual es conocida, constituye la base de las exportaciones argentinas, con particular mención al ganado bovino, granos, cereales, cultivos industriales y frutas, los que representan un 80% de sus exportaciones. En miles de toneladas, esta producción podría ser sintetizada, con ciertas variaciones, en el siguiente esquema:

nados. En todo caso, su contenido será en función de los mercados potenciales, estimándose, por lo tanto, que la mayor parte de los embarques sería de orden agropecuario.

Análisis sobre el transporte terrestre y sus efectos viales y portuarios

Para simplificar su evaluación, este análisis separará y especificará los diferentes movimientos de tránsito argentino sobre territorio chileno según su origen y destino:

—Tránsito carretero con destino a Lima y Guayaquil, que es efectuado generalmente a través del paso Los Libertadores y viceversa.

—Tránsito carretero por la primera angostura del estrecho, con destino a Ushuaia y viceversa.

—Tránsito carretero ida y vuelta con destino a los terminales marítimos chilenos para su reexportación a terceros países de la cuenca del Pacífico y captar su tráfico de retorno.

Este último, dadas las características de Chile como país de una longitud de sobre 5.500 kilómetros, y de faja, hace necesario asimismo relacionarlo con los puertos que serán empleados y de ahí determinar ejes del intercambio, dadas las marcadas diferenciaciones y realidades geográficas entre una zona y otra, como también en lo que se refiere a la diversidad en cuanto a los productos a movilizar.

De lo anterior vale la siguiente relación según conjuntos:

—Eje extremo norte: Puertos de Arica e Iquique y su conexión con Perú-Bolivia-Paraguay-Argentina (eventual) y Brasil.

—Eje Capricornio: Puerto de Antofagasta y su conexión con Bolivia-Argentina-Paraguay y Brasil (Santos).

—Eje Norte Chico: Argentina-Paraguay-Uruguay-sur de Brasil, con los puertos de Caldera y Coquimbo.

—Eje Los Libertadores: Puertos de la V Región, incluido Quintero, con Argentina-Uruguay-Paraguay y sur de Brasil.

—Eje Concepción: Bahía Blanca con los puertos de Talcahuano, Lirquén, San Vicente, Lota y Coronel.

—Eje Los Lagos, con los puertos de Corral y Puerto Montt.

—Eje Puerto Chacabuco-Comodoro Rivadavia.

—Eje Punta Arenas-Puerto Natales-Río Gallegos.

De lo anterior se desprende, para los efectos prácticos, que Chile cuenta únicamente con nueve conjuntos de terminales marítimos para los fines del tráfico bioceánico.

Determinado lo anterior, es del caso ahora conocer la cantidad de carga en tránsito hacia los países limítrofes que moviliza cada uno de nuestros puertos, según se indica en el cuadro 11.

Al respecto, la casi totalidad de la carga de Arica y Antofagasta corresponde a Bolivia, con

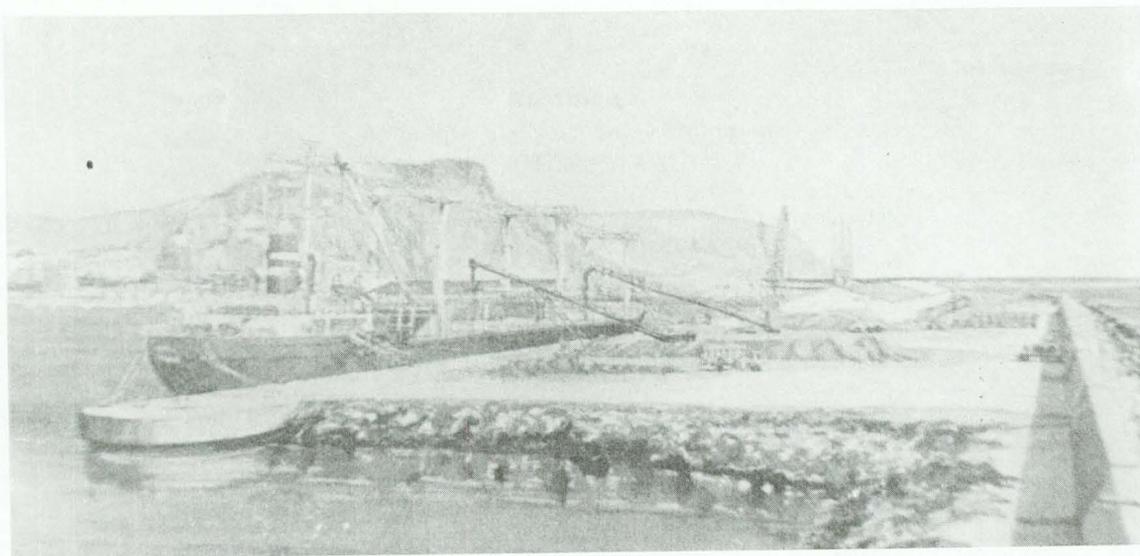
una participación menor de Perú y Argentina, respectivamente.

Paralelamente, la carga argentina se concentra en los puertos de la zona central y en particular accede en tránsito a través del eje Los Libertadores.

Cuadro 11

Transferencia por puertos de carga internacional en tránsito
Año 1990 (en toneladas)

Puerto	Tránsito internacional	
	Carga	Descarga
Arica	238.196	221.471
Iquique	1.073	8.836
Antofagasta	154.364	91.684
Coquimbo	0	29
Valparaíso	69.141	52.776
San Antonio	10.075	959
Talcahuano	39	1.116
San Vicente	599	559
Terminal Puerto Montt	0	
Puerto Chacabuco	0	
Terminal Puerto Chacabuco	0	
Punta Arenas	2.520	2.854
Terminal Puerto Natales	0	0
Totales:	476.007	380.334
% del total:	3.5	2.8



Puerto de Arica

Su monto actual de 122.079 toneladas (1991) es aún intrascendente, siendo su tasa de incremento del 35%, lo cual permite dar forma a la siguiente evaluación hasta fines de la década:

Cuadro 12
Proyección del tránsito argentino
ultramarino a través de Chile

Año	Cantidad
1980	59.709
1986	65.980
1991	122.709
1992	165.657
1993	223.637
1994	301.910
1995	407.578
1996	550.230
	Probable efecto avalancha cambiará esta proyección
1997	742.811
1998	1.002.279

Fuente: Cámara Marítima, Memoria Anual N° 48, año 1991. Apéndice 4, con referencia a los datos correspondientes entre 1986 y 1991.

De lo expuesto es posible concluir que al año 1998, según este cálculo conservador, se sobrepasaría el millón de toneladas de comercio exterior argentino a ser movilizado a través de los puertos chilenos; sin embargo, es más

probable que a partir de 1996 o bien antes se inicie un efecto avalancha no considerado, una vez que Argentina pueda comenzar a exportar en forma masiva su producción hortofrutícola, cuyas plantaciones se encuentran en gran parte en sus provincias limítrofes con Chile.

De aquí que haya tomado significación el proyecto del túnel Juncal-Las Leñas, el cual al estar ubicado en la cota de los 2.500 metros permitiría un tráfico anual sin interrupciones por bloqueo de nieve, en circunstancias que en la actualidad el tráfico anual permanece interrumpido durante 65 a 120 días anuales por dicho motivo.

Por lo tanto, y para completar una visión numérica de este tráfico, es del caso conocer el movimiento de camiones nacionales y extranjeros ingresados y salidos por el Complejo Los Libertadores durante el año 1991, según el cuadro 13.

Dicho cuadro grafica cómo a través de las provincias de Los Andes, Valparaíso y San Antonio más la zona metropolitana y regiones del Valle Central, es efectuado un tráfico y movilización tales que dan una media diaria de 2.859 toneladas y de 193 camiones, con tendencia a un alza durante el presente año a 3.314 toneladas y 217 camiones.

Por lo tanto, cabe comentar que de un desplazamiento anual de carga desde y hacia Argentina, de 1.043.351 toneladas, 122.079 correspondieron a su tráfico ultramarino vía océano Pacífico, lo que representa un 11,7%. De lo expuesto es del caso considerar que este tráfico aumentará entonces sobre la base de una doble razón, tanto de orden bilateral como de tránsito

Cuadro 13
Transporte vehicular Chile-Argentina,
año 1991

Vehículos	Tráfico de entrada	Toneladas
Nacionales	9.654	172.043
Extranjeros	26.018	520.591
Totales	35.672	692.634
Vehículos	Tráfico de salida	Toneladas
Nacionales	10.012	120.090
Extranjeros	24.857	230.807
Total	34.860	350.897
Nacionales	19.666	292.133
Extranjeros	50.875	751.398
Totales	70.541	1.043.531

to, esperándose que el primero se acreciente aún más, luego que sean eliminados los aranceles vigentes, como también, en el segundo caso, tan pronto Argentina reinvierta los destinos de sus cargamentos al exterior vía Pacífico, en particular la fruta y otros rubros ya analizados. Este último efecto, de no ser regulado podría llegar a tomar el carácter de avalancha en el segundo lustro del presente decenio, alterando lo proyectado en el cuadro 12.

Asimismo, es posible concluir que efectivamente los ejes Los Libertadores y Concepción tenderán a coparse definitivamente con la presencia del tráfico argentino ya examinado, más los aportes de nuestro propio tráfico exterior, según el proceso ya analizado.

De aquí que los únicos ejes con capacidad disponible corresponden a los del Norte Grande y Norte Chico, toda vez que la tendencia de la VIII Región al sur también es de saturación, dado el explosivo desarrollo de la producción forestal, tal cual ya ha sido comentado.

Sobre la base de lo analizado se deduce entonces que los ejes Capricornio y Los Libertadores constituirán las columnas vertebrales del tráfico multimodal del Cono Sur en el próximo milenio, aunque este último se saturará muy pronto de no ser efectuadas importantes obras de infraestructura de transporte, tanto rodoviarías como ferroviarias, razón por la cual hoy en día se piensa en reactivar el ferrocarril trasandino para integrar un sistema multimodal entre los puertos secos de Mendoza y Los Andes.

Por otra parte, la ruta 5, como también la denominada San Martín, requerirán de doble calzada de ida y de vuelta, como asimismo será necesario efectuar grandes inversiones de infraestructuras conexas en los puertos dada la tendencia actual hacia la saturación, en circunstancias que el tráfico en tránsito argentino es insignificante; no así el movimiento de carga altamente progresivo, correspondiente al intercambio bilateral.

Por último, respecto a nuestros puertos es del caso concluir que es el propio incremento de nuestras exportaciones el que tiende a saturarlos a pesar de las nuevas obras, tal como fue descrito en el apartado "El comercio exterior chileno..."; no obstante, éstos podrían movilizarse un cierto incremento de tráfico en tránsito argentino, cuyas limitaciones se inscriben en los resultados expresados en los cuadros 11, 12 y 13, donde todo hace pensar que este movimiento necesariamente tendrá que ser regulado, dada su tendencia a copar las infraestructuras portuarias disponibles, aunque sea en su conjunto.

Efectos sobre la marina mercante y el tráfico marítimo

Las disposiciones que deberá cumplir Chile en cuanto al transporte marítimo argentino vía nuestros puertos hacia y desde la cuenca del Pacífico se encuentra regido por el Protocolo N° 4 de los Acuerdos de las Partes, de 2 de agosto de 1991, el cual en su artículo 2 señala:

"En materia de transporte marítimo los países signatarios concuerdan en que el mismo se efectúe en un marco de amplia libertad y con ese fin coinciden en avanzar en la coordinación de sus legislaciones nacionales, con el objeto de permitir el fluido tráfico marítimo desde terceros países.

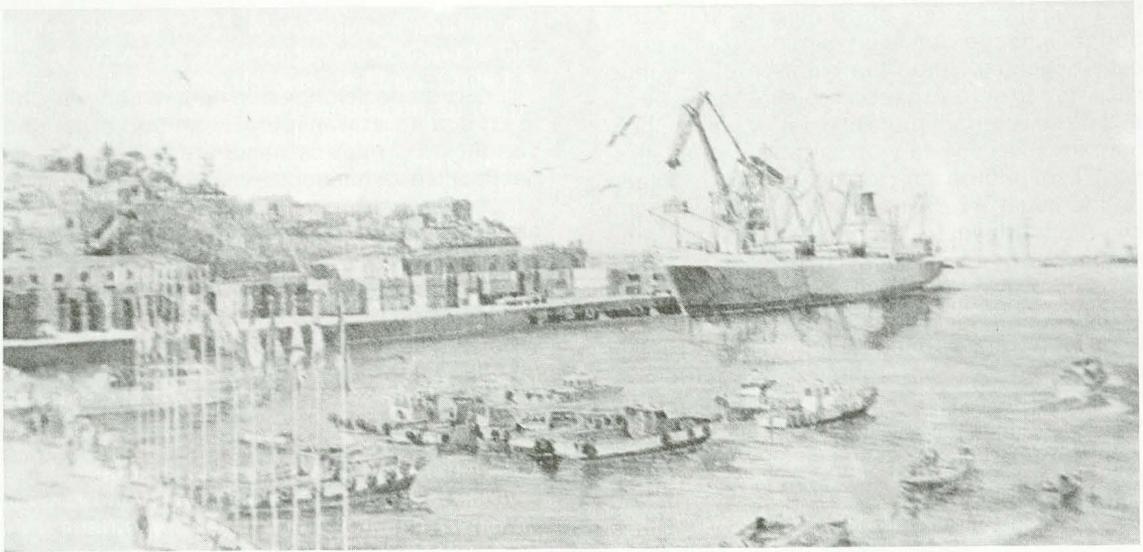
Asimismo, acuerdan intercambiar experiencias en política marítima y portuaria".

Sobre el particular, en mayo último ambos países acordaron ya coordinar sus legislaciones nacionales a este respecto, lo cual se podría traducir en amplias disposiciones comunes y por lo tanto en la posibilidad de que ambos puedan participar del tráfico marítimo del otro, "una especie de pool de transporte por agua", sobre el cual cabe preguntarse: ¿de acuerdo a las asimetrías propias del tratado, a quién beneficiaría más este compromiso en cuanto a poder transportar, en naves bajo su pabellón, un mayor número de fletes?

¿Serán reiniciados con ello los viajes comerciales entre Argentina y Chile, en transportes de su Armada, los cuales por estar subvencionados pueden provocar dumping, tal cual ocurrió en el pasado, actitud que sólo pudo ser neutralizada mediante una ley chilena?

De lo anterior es posible también deducir que la marina mercante argentina se hará presente en los puertos chilenos para embarcar sus cargamentos destinados a terceros países de la cuenca del Pacífico, como también trayendo de regreso su comercio de importación, con el propósito de no encarecer el costo de los fletes al asegurar su carga de ida y regreso; empero, como muchas veces ésta no es completada podría darse la irónica situación de disputar fletes a buques de bandera chilena, originados por sus propias exportaciones, cuyo destino corresponda a travesías similares, a fin de rematar su carga a plena capacidad.

Si bien ante una situación de este orden Chile también podría reclamar el transporte de su carga vía territorio argentino y con destino ultramarino a terceros países a través de puertos trasandinos y su tráfico de retorno más fletes argentinos netos, sus posibilidades son mínimas por razones económicas, al tenerse en cuenta los mayores costos de la vía atlántica en



Puerto de Valparaíso

tránsito, como es conocido. Lo anterior inhibirá además la réplica de aprovechar dicha coyuntura para transportar carga argentina hacia y desde dicho país en naves de bandera chilena, y si bien se podría sustentar que de todos modos se podría efectuar, no se cuenta con el incentivo básico que lo facilite.

Análisis sobre el probable tráfico exterior argentino vía puertos chilenos y sus efectos en relación a los mercados conquistados por Chile, con particular mención al rubro hortofrutícola

Las exportaciones argentinas actuales en el rubro hortofrutícola correspondieron durante el año 1990 a un total de 567.504.000 dólares, distribuidas en los siguientes países:

- Estados Unidos, 130.344.000.
- Alemania, 92.364.000.
- Brasil, 124.740.000.
- Holanda, 160.296.000.
- Italia, 59.760.000.

Paralelamente, el mercado de la fruta y de las hortalizas en el caso chileno está mucho más diversificado, ya que posee dimensión planetaria, como también se encuentra aún en constante aumento. A este respecto es del caso consignar que el año 1990, Chile exportó 1.294.042 toneladas métricas y 1.383.246 en 1991 (tasa anual de 6,89%), por un valor cercano a los mil millones de dólares, suma que dobla a la de Argentina.

Esta distribución según grupos de países corresponde a los siguientes (en toneladas):

- Estados Unidos, Golfo, 28.858.
- Estados Unidos, Pacífico, 146.296.
- Estados Unidos, Atlántico, 356.057.
- Europa, norte, 569.074.
- Mediterráneo central, 52.508.

En el océano Pacífico:

- Canadá, Pacífico, 98.
- América Central, 5.331.
- Méjico, Pacífico, 719.
- Australia-Oceanía, 3.195.
- Costa oeste-sud, 28.911.
- Lejano Oriente (Japón), 27.034.

En otros destinos

- Africa, 561.
- Venezuela, Caribe, 43.461.
- Costa este Sudamérica, 25.435.
- Lejano Oriente, 27.034.
- Golfo Pérsico, Arabia, 90.095.
- Méjico, Golfo, 5.424.

En el caso de estas exportaciones, Estados Unidos juega un importante rol para Chile en los puertos de Filadelfia en la costa este, Houston en el golfo de Méjico y San Francisco en California, todos ellos de más fácil acceso para un buque que provenga de Valparaíso vía Panamá, que otro desde Buenos Aires, toda vez que las grandes plantaciones de fruta argentina pertenecen a sus provincias mediterráneas. Al respecto, es del caso hacer notar que Filadelfia se encuentra en la longitud de Valparaíso.

En cuanto a Europa, podría estimarse que

existe una equivalencia en cuanto a la ruta de la fruta chilena vía Panamá y la Argentina directamente vía Atlántico.

Los países anteriormente descritos completan todo el mercado que Argentina tiene en el rubro, además de Brasil, que lo comparte con Chile, pero no así en el ámbito del océano Pacífico, en el cual no existe ninguna presencia argentina, pero sí una rica y variada actividad chilena que suma 211.584 toneladas de fruta anuales distribuida ampliamente, tanto a través de toda la costa americana del Pacífico, hasta Seattle y Vancouver, como también la Oceanía, Australia y Japón, escenario que aún representa un foco de creciente consumo.

En tal perspectiva, el interés expuesto por personeros argentinos consiste en poder llegar también a dichos mercados y en general a todos los países de la cuenca del Pacífico con sus productos de exportación y en particular en el rubro hortofrutícola y legumbres mediante embarques efectuados a través de puertos chilenos.

Para estos efectos proponen hacerlo en conjunto con Chile; empero, es del caso señalar que nuestro país ya se encuentra en dichos mercados, cuyo acceso y permanencia le ha sido de alto costo, dados los complejos factores que se mueven tras el "marketing internacional".

Se reitera entonces que los mercados requieren ser no sólo conquistados, sino que también permanentemente renovados a través de la calidad del producto de exportación, los cumplimientos en los plazos y fechas programadas, como también ante la transmisión de plagas, de las cuales está libre Chile, pero no así Argentina.

Otra de las preocupaciones razonables que despierta para Chile la competencia potencial de Argentina hacia el Pacífico está dada por sus actuales planes de transformar gran parte de sus parronales viníferos en uva de mesa y en tal medida lograr colocaciones masivas en los mercados mundiales, tras el injerto de uva sin pepa.

A este respecto es del caso citar que Chile posee 55 mil hectáreas de plantaciones de uva y de ellas exporta más de 63 millones de cajas anuales. En la actualidad Argentina está efectuando nuevas plantaciones y al margen de reemplazar parte de sus viñedos tal cual lo dicho, espera alcanzar las 200 mil hectáreas de parronales, de las cuales una cuarta parte sería destinada exclusivamente a exportaciones dentro de la cuenca del Pacífico a través de Chile y en una cantidad que iguala a toda la venta de nuestro país a nivel planetario.

Paralelamente, no se debe olvidar el hecho de que si bien todos los granos argentinos son exportados a través de sus puertos, los cuales están especialmente acondicionados para ello, sus costos de carguío son altos dadas sus bajas profundidades, ya que se requiere de doble carguío, toda vez que los buques graneleros transoceánicos han aumentado tanto su calado que sólo pueden recibir una parte mínima de su cargamento en dichos terminales, debiendo ser rellenos fuera de éstos por intermedio de naves trasvasijadoras, lo que motiva un importante aumento de costos.

De lo anterior y en consideración a que a la inversa los puertos chilenos son de aguas profundas, también existe en lo potencial la posibilidad de que parte de estos cargamentos, cuyo destino final sea el Lejano Oriente, sean desviados a través de Chile.

En la actualidad el limitado tráfico en tránsito argentino se desarrolla básicamente en dos ejes, que corresponden al de Capricornio y al de Los Libertadores; este último centraliza el 95% del intercambio.

De aquí que sea probable que a través de estas vías se centralice el comercio exterior argentino en tránsito a otros países de la cuenca del Pacífico, el cual ya no sólo estaría compuesto por porotos y concentrados de plomo y zinc, sino más bien por productos agropecuarios en cantidades masivas, en particular de frutas, tales como la uva, la manzana, la pera y la naranja; de cereales como el arroz y la avena, y entre las hortalizas la papa, legumbres secas y el tomate, sin estar ausentes tampoco el azúcar, el sorgo granífero, el maíz y el trigo. Por último, habría que sumar en el rubro pecuario el ganado bovino en pie, además de las carnes rojas y sus subproductos.

De lo expuesto es fácil deducir que en lo potencial existen grandes cargamentos a la espera de ser desviados hacia terminales marítimos chilenos, en el caso de aquellos cuyo destino final corresponde a puertos de la cuenca del Pacífico, incluidas algunas exportaciones industriales, tal como el cemento, el hierro primario, acero e hidrocarburos y sus derivados.

Indudablemente que estas colocaciones irán a competir con las chilenas, en los mismos mercados hacia donde nuestro país comenzó a proyectarse vigorosamente durante la década de los años 80; por lo tanto corre el riesgo cierto de una competencia activa que a lo menos hará disminuir el precio de sus colocaciones, como también podría llegar a ser desplazado de ciertos mercados ante una situación provista de un alto dejo de ironía, puesto que serían las propias facilidades de tránsito que Chile ha

otorgado a través de su territorio las que harían rentables dichos embarques, con un alto margen de utilidad que, a su vez, no quedaría en Chile, salvo los servicios portuarios.

Sobre este último aspecto, la Cámara Marítima de Chile aboga a favor de este tránsito de cargas argentinas, el cual lo considera como una tendencia histórica incontrastable y conveniente para Chile, ya que extiende nuestro hinterland hacia el este y permite captar estos servicios.

A este respecto, los Ministros de Hacienda de las provincias argentinas de Cuyo y la Rioja estiman que sería favorable para ambos países organizar consorcios de exportación binacionales, los que integrando partes y piezas, a su decir, llegarían a los mercados de Oriente en las mejores condiciones de transporte y calidad de precios.

Paralelamente, la referida Cámara considera que es posible, dado el uso estacional de varios puertos, como por ejemplo Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, dar servicio a usuarios argentinos en forma intensiva en los meses bajos, como también superar los atoches a través de una mayor tecnificación y eficiencia propia de la empresa privada.

De lo expuesto cabe concluir que Argentina concurrirá vía Chile a los mismos mercados del Pacífico, donde hoy en día nuestro país está desde ya presente; a este respecto es del caso recordar que en la actualidad Japón constituye nuestro primer socio comercial a nivel mundial,

con un intercambio sobre los 1.650 millones de dólares anuales.

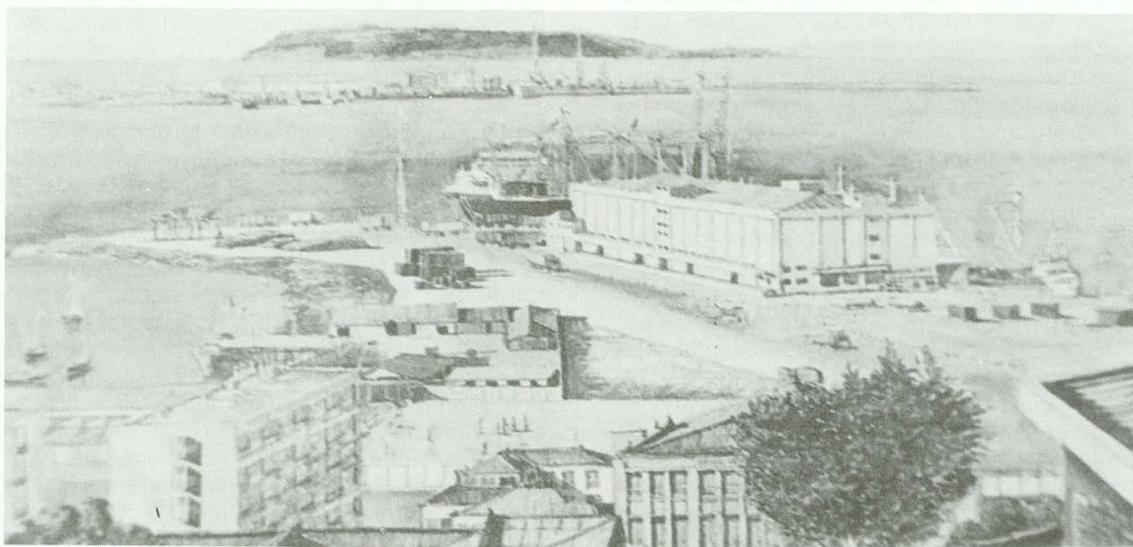
Además, Argentina exporta la misma fruta que Chile, como también aspira a que este país le sirva de promotor de sus colocaciones y luego operar a través de consorcios conjuntos, cuyos alcances son inciertos puesto que dicha modalidad, al margen de beneficiar sólo a una parte, no puede ser aplicada por decreto a la empresa privada, aunque sí a las organizaciones del Estado.

Los factores zoo y fitosanitarios

Chile se encuentra libre de la presencia de la fiebre aftosa y de más de quince plagas con cuarentena de la fruta, las que existen en la Argentina y otros de sus países vecinos.

Según la Sociedad Nacional de Agricultura (SNA) como también de Fedefruta, el tránsito de productos hortofrutícolas trasandinos, aunque sean trasladados en camiones y contenedores sellados, no otorgan las garantías necesarias y por ello exigen que, para que se haga efectivo el convenio, Argentina debe establecer un completo programa fitosanitario que lo libere de las citadas plagas, las que, en particular, afectan la uva, no sólo por intermedio de la mosca de la fruta sino también de otros insectos de la orden de los lepidópteros, además de diversos géneros de hongos patógenos y del mildía de la vid.

En dicho contexto, Chile ha logrado colocar su fruta en mercados exigentes y a precios



Puerto de Talcahuano

ventajosos gracias al costoso programa de control de plagas que ha realizado con resultados exitosos; de lo contrario no podría haber accedido al mercado japonés.

De todos modos, lo anterior constituye una ventaja comparativa a favor de Chile que representa en el hecho ingresos de varios millones de dólares por las razones antedichas, utilidad que no debiera sacrificar y menos a cambio de nada.

Lo mismo sucede con otras plagas; por dicha razón Fedefruta ha insistido en hacer ver que Argentina no sólo podría contaminar nuestras vides sino también las plantaciones de limones, naranjas y mandarinas, entre otras, por intermedio de la plaga denominada *cancrosis cítrica*, sin que exista un antídoto conocido en contra de dicha bacteria, razón por la cual ante el supuesto que nuestra producción fuese contaminada desde Argentina, Chile quedaría automáticamente excluido del mercado internacional de las frutas cítricas y, por proyección, de otros rubros.

Conclusiones en términos de evaluar los efectos del cumplimiento del Tratado y Acuerdos Complementarios en cuanto a riesgos y oportunidades

1. Chile y Argentina firmaron el 2 de agosto de 1991 un conjunto de acuerdos, cuyos efectos alteran profundamente su base de convivencia y destinos paralelos yuxtapuestos en un eje norte-sur, por otro este-oeste sobrepuesto, enfoque referente al cual no existen experiencias y cuyos resultados se pueden traducir tanto en armonización y cooperación, como también en competencia, rivalidad y hostilidad, dependiendo de la convergencia o divergencia de los intereses en juego.

2. La comunidad internacional vive en la actualidad la era de la globalización de la economía, en relación a las experiencias que aporta la CEE; no obstante, se trata de acuerdos multilaterales sobre la base de cesiones jurisdiccionales en beneficio de una supraorganización y no de una contraparte que podría potencialmente utilizar el proceso con fines hegemónicos e intervencionistas.

3. Argentina no está dispuesta a otorgar a Chile ninguna compensación por los efectos negativos que le pueda producir su tráfico en tránsito a través de sus puertos, para ser transferido hacia y desde la cuenca del Pacífico, en cuanto a:

—Encarecimiento de costos del comercio

exterior de Chile por mayor demanda de carguío y descarga en sus propios puertos.

—Competencia argentina en los mismos mercados de la cuenca, con los cuales Chile ya tiene un intercambio establecido, de modo que al haber mayor oferta hará bajar los precios de los productos chilenos iguales o similares.

—Obligación que asumiría Chile de tener que desarrollar, con sus propias inversiones, la ampliación de vías de transporte y de terminales marítimos, más su infraestructura conexas.

Lo anterior porque la Argentina considera que la compensación está otorgada *a priori* ante la reciprocidad que significaría el uso por igual de los puertos argentinos por parte de Chile.

4. Existiría una escasa presencia chilena en cuanto a su comercio exterior en tránsito vía puertos argentinos por ser antieconómico, no así a la inversa por presentar para la Argentina una fuerte utilidad en el costo de sus fletes.

5. Chile corre el riesgo evidente que la Argentina pretenda construir sus propios almacenes e infraestructuras de acopio de su tráfico en tránsito, como también, a la larga, presionar para invertir en obras portuarias con el claro propósito de lograr autonomía, incluida la gestión en zonas francas, con lo cual desaparecería la única retribución o ventaja que Chile recibiría a cambio como país prestador de servicios, en cuya actividad cifran sus vigorosas esperanzas tanto la Cámara Marítima de Chile como la Asociación Nacional de Armadores.

6. El comercio exterior chileno se encuentra, gracias y desde el Gobierno anterior, en franco proceso de incremento, estimándose para este año que lo hará bajo una tasa del 8,2%.

Lo dicho tiende a saturar los terminales marítimos con nuestra propia actividad a la luz de las cifras entregadas por Emporchi, según el grado de ocupación en porcentaje: Valparaíso, 64%; San Antonio, 60%; San Vicente, 58%; Talcahuano, 79%, etc.

De lo anterior y de acuerdo a las curvas de tendencias, los 14.130.919 toneladas que la Empresa movilizó en 1991 se convertirían en 20 millones el año 2000, exclusivamente con carga nacional, copando toda la capacidad disponible de los terminales antedichos.

7. En lo que respecta a los puertos operados por la empresa privada, éstos son especializados y orientados a la operación de cargas técnicas y específicas, en particular minerales; por lo tanto, para estos efectos son descartadas de las conclusiones; no obstante, es del caso considerar que Lirquén aumentará, para los efectos del embarque de celulosa, su capacidad

actual de 3 millones, al doble de aquí al año 1997, como también que en forma progresiva durante el período el nuevo puerto de Corral se sumará para aportar otros casi dos millones de toneladas, no obstante las ingentes inversiones efectuadas en la industria forestal, que permitirán aumentar su producción actual en 2,5 veces, coparán todas estas nuevas infraestructuras.

Por otra parte, la ampliación de Ventanas, aunque se trata de un puerto industrial, podría operar con un remanente de tráfico general para aliviar la futura sobrecarga de los puertos de la V Región; empero, también tiende a ser sobrepasado al año 2000, quedando disponibilidades de carga únicamente en el norte del país, incluido el pequeño puerto de Caldera.

8. El comercio exterior histórico argentino, a través de puertos chilenos, ha sido mínimo e incluso hasta ahora no tiene significación en el total, ya que sus 122 mil t/año movilizadas en 1991 representan menos del 0,5% del movimiento nacional, el cual correspondió en el mismo período a 34.253.476 toneladas.

9. Argentina podría desviar hacia Chile, en los próximos años, embarques progresivos para completar un millón de toneladas a fines del siglo, como cálculo mínimo y conservador; empero, lo más probable es que a partir de 1996 se produzca un efecto de avalancha que tienda a continuación a alcanzar la cota de los 5 millones de toneladas a fines del decenio, movilización que interferiría nuestro propio comercio exterior, dados los resultados ya analizados, encareciendo los costos operacionales que gravan nuestras exportaciones debido a esperas y congestiones.

10. Los productos de exportación argentinos son en muchos casos coincidentes con los de Chile, en particular la fruta, por lo cual se convertirá en un competidor nuestro en los mercados del Pacífico al aumentar la oferta, con todo lo que ello significa.

11. El actual comercio bilateral chileno-argentino, el cual se encuentra además en constante aumento, movilizó en 1991 a través de rodovías chilenas 1.043.531 toneladas en 70.541 viajes de camión (ultramarino únicamente el 10%). Este tráfico bilateral ya ha significado dificultades en el paso Los Libertadores, las que serían graves en caso que se intensificara más aún, dado que en ciertos períodos del invierno queda paralizado.

12. Las actuales proyecciones del propio movimiento exportador chileno, sumado al probable tráfico argentino, colmarán no sólo nuestros terminales marítimos, de aquí a fin de siglo, sino que también todo el sistema de ro-

dovías del eje Los Libertadores V Región y Valle Central, lo que obligará a urgentes inversiones en carreteras y puertos, además que el paso Los Libertadores quedaría copado a partir de 1994 al alcanzar la cifra operativa de 350 camiones diarios.

13. Chile estará obligado a efectuar fuertes inversiones en infraestructura para movilizar su propio comercio exterior y aquel otro en tránsito de países vecinos, en circunstancias que el Ministerio de Obras Públicas y Emporchi tienen limitaciones presupuestarias, y dados los compromisos adquiridos con Argentina, los pagos de peaje y otros servicios serán los mismos que los que cancelan los usuarios chilenos y por lo tanto contribuirán únicamente por mayor movimiento al incremento de los ingresos. Lo anterior obligará al país a contraer fuertes empréstitos con estos fines, cuyos costos de mantenimiento debieran ser prorrateados. En particular, se sugiere un pago de peaje extra a los extranjeros para ayudar a su financiamiento, ya que no pagan impuestos en Chile.

14. La marina mercante argentina se haría presente en los puertos chilenos para transportar hacia y desde terminales de ultramar su carga en tránsito, además de solicitar su participación para movilizar parte del comercio exterior chileno.

15. De contaminarse la fruta chilena con las plagas argentinas, dadas las facilidades de tránsito otorgadas por el tratado, nos hará perder nuestros propios mercados o a lo menos disminuir sus precios de venta, con las consiguientes pérdidas que no nos serán compensadas.

Recomendación en términos de acciones concretas a seguir con el objeto de maximizar las ventajas que podrían existir para Chile

—La solución de los problemas limítrofes pendientes que contempla el paquete de acuerdos constituye una posibilidad de eliminar por fin, ahora, las controversias territoriales, las cuales desde 1878 adelante nos han tenido a las puertas de iniciar un conflicto bélico con la Argentina. Esta coyuntura debe ser entonces hecha propicia para cerrar definitivamente esta causal.

Epílogo.

Palabras y concepto final orientador

Nuestro país no puede renunciar al ejercicio soberano de regular el flujo de tránsito ha-

cia su territorio, unilateralmente año a año, ya que, al contrario, subyace la intención de fijar un libre paso sujeto al arbitrio de una comisión conjunta, toda vez que al margen de la cesión de atribuciones implícitas el país no puede arriesgarse a ver afectado su propio sistema de transportes, su actividad diaria y su comercio exterior, dada una invasión de este orden, por muy pacífica que ésta sea, dados sus efectos económicos y paralizantes.

Asimismo, tampoco puede desistir con ello de la posibilidad de otorgar este servicio a otros países del Cono Sur, bajo una decisión soberana y equitativa, ya que esta alternativa requerirá de una distribución proporcional.

Nuestras rodovías y puertos se han hecho estrechos, lo que atenta aún más contra los propios intereses nacionales si acaso renunciamos a fijar soberanamente cupos de paso sobre la base de posibilidades reales existentes.

Es evidente que hacia el futuro se perciben dos grandes ejes de intercambio bioceánico, Capricornio y Los Libertadores; empero, requerirán de grandes faenas de infraestructura rodoviaria y ferroviaria, como también portuaria y obras de arte cordilleranas, todo de un elevado costo, actividad que por razones de justicia y sensatez requiere de tiempo y de una debida compensación.

Al tener en cuenta todos los elementos intervinientes señalados, necesariamente debemos, en primera instancia, no proceder en forma precipitada y, en segunda, no crear expectativas desmedidas ante requerimientos que no descansen sobre bases equilibradas, ya que su sinónimo es el conflicto.

De no ser así habríamos cerrado una puerta con el paquete de Acuerdos de 2 de agosto de 1991, para abrir otra aún más compleja e incierta.

BIBLIOGRAFIA

- **Asseff, Alberto E.:** *Proyección continental de la Argentina*, Editorial Pleamar, Buenos Aires, Argentina, 1980.
- **Barros Charlín, Raymundo:** *Nuevas perspectivas de la integración latinoamericana*, Editorial Universitaria, Santiago, Chile, 1978.
- **Cámara Marítima de Chile:** Memorias Anuales N° 46/1989 y 48/1991.
- **Idem,** "Informativos" en números varios.
- **Ferrer F., Hernán:** "La Argentina, ¿potencia emergente hacia el año 2000?", Colección Biblioteca Militar, Santiago, 1985.
- **Orrego, Francisco:** Editor, *Chile y Argentina: Nuevos enfoques para una relación constructiva*, Editorial Pehuén, Santiago, 1989.
- **Patillo Berger, Alejandro:** *El conjunto portuario* (Valparaíso, Quintero, San Antonio), Inpater, Colección Terra Nostra, 1989.
- **Rioja Rodríguez, Felipe:** *El sistema portuario de la V Región como polo de desarrollo*, Impater, Colección Terra Nostra, 1989, Santiago.
- **Storni, Segundo R.:** *Intereses argentinos en el mar*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, Argentina, 1967. Edición original 1916.
- **The Economist:** *Argentina Country Report* N°1, 1992, London, 1992.
- "Textos de los Acuerdos de Complementación Económica e Integración en las Repúblicas de Chile y de la Argentina, 2 de agosto de 1991".
- *El Mercurio* de Santiago, de 4 de junio de 1992, "Transporte terrestre", edición especial.

* * *