

DIRECTORA: NOEMÍ MELLADO
Propietario: INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA
Calle 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA
Provincia de Buenos Aires – Argentina
TEL/FAX: 54-0221-421-3202

INFORME INTEGRAR
N° 118 – OCTUBRE 2019
CORREO ELECTRÓNICO ISSN 1850-6445
EN LÍNEA ISSN 1850-6453

INFORME *INTEGRAR*

INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES

UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA

IIL-FCJS-UNLP

CALLE 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA – REPÚBLICA ARGENTINA

TEL/FAX: 54-0221-421-3202

E-MAIL integra.unlp@gmail.com

www.iil.jursoc.edu.ar

N° 118 – OCTUBRE DE 2019

SUMARIO

- **CONVERGENCIA MERCOSUR – AP: EL COMERCIO DE BIENES DE CHILE CON ARGENTINA Y BRASIL**
- **REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**
- **INFORMACIÓN INSTITUCIONAL**

CONVERGENCIA MERCOSUR – AP: EL COMERCIO DE BIENES DE CHILE CON ARGENTINA Y BRASIL *

Pamela Pretara
Abogada

Introducción

La segunda década del siglo XXI es una época de acentuada incertidumbre. La OMC, atraviesa una de sus peores crisis ante la incapacidad de manejar las nuevas problemáticas del Comercio Internacional. Esto potenció la tendencia a negociar Acuerdos de Última Generación de forma bilateral entre Estados. En la Economía Global, ha acaecido una nueva ola de proteccionismos, con el ascenso de Donald Trump en Estados Unidos, y el retorno del nacionalismo europeo. Consecuentemente el comercio, necesario para impulsar el desempeño económico de los Estados, se ha deteriorado por las restricciones al comercio y la guerra comercial entre dos potencias de la geopolítica multipolar actual, Estados Unidos y China. La proliferación de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC), posibilitó que la Economía Global se articulara en Cadenas Globales de Valor. Como resultado, la producción que antes se concentraba en el interior de las fronteras de los Estados, se ha diseminado de modo tal, que las diferentes etapas productivas han comenzado a realizarse, cada vez más, en Estados diferentes. Esta fragmentación de la producción supone un desafío que pone a los procesos de integración latinoamericanos en una situación complicada para aumentar sus volúmenes de comercio, como por ejemplo, el MERCOSUR, a consecuencia de su escasez de Acuerdos Comerciales vigentes. Una alternativa recomendada enfáticamente por la CEPAL es la convergencia entre la Alianza del Pacífico (AP) y el MERCOSUR. Pero la AP posee una estructura mucho más flexible que el MERCOSUR, porque permite a sus países miembros mantener la vigencia de sus Acuerdos bilaterales preexistentes. Por esta razón todos los países miembros de la AP mantienen vigentes Acuerdos con Países Desarrollados (PD): Estados Unidos y la Unión Europea. En este marco la problemática

* Trabajo realizado en el marco de la Maestría en Integración Latinoamericana, en la materia “Comercio y Desarrollo” a cargo del Profesor Lautaro M. Ramírez, del Instituto de Integración Latinoamericana, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales Universidad Nacional de la Plata.

abordar es determinar si las exportaciones de bienes del MERCOSUR hacia la AP podrían verse incrementadas o desplazadas por las importaciones de la AP con los PD.

Debido a la importancia que adquiere el comercio en el contexto global y regional en el presente trabajo se analizará el comercio de bienes de Chile con Brasil y Argentina, estos seleccionados por ser los principales exportadores miembros del MERCOSUR hacia la AP; y a Chile, por ser miembro de esta última y al mismo tiempo, uno de los principales importadores de productos del MERCOSUR.

I. Crecimiento y desarrollo

Los países latinoamericanos han perseguido la meta del Desarrollo, desde mediados del siglo XX hasta hoy en día, pero sin éxito. De todos modos, a algunos les ha ido un poco mejor que a otros dependiendo el Modelo que hayan decidido seguir.

Si bien no existe una única forma de medir el Desarrollo (Índice de Desarrollo Humano – IDH- y Felicidad Nacional Bruta -FNB-, etc.), ni una única definición, se puede hacer una distinción con el crecimiento económico del PBI. Sin embargo, el Desarrollo implica, además, un aumento en las condiciones sociales.

El término Desarrollo comenzó a tener repercusión a mediados del siglo XX. Mencionado por primera vez en un discurso del presidente Truman en 1947, una de las primeras teorías al respecto fue la de las Etapas del Desarrollo de Rostow. Esta teoría surgió en el marco de la Guerra Fría y fue creada para describir las etapas del desarrollo económico de EEUU para difundir la idea de que el crecimiento económico se puede alcanzar con un Sistema Capitalista, y que el Comunismo no es la única opción. Por ese motivo fue el fundamento teórico de la “Alianza para el Progreso” impulsada por el presidente Kennedy. “La teoría general había sido imperiosamente esbozada en un afortunado folleto del profesor W. W. Rostow, asesor del nuevo presidente; su «manifiesto no comunista» titulado Las etapas del desarrollo económico hacía del desarrollo autosostenido alcanzado por las sociedades industriales maduras algo más que la meta a la cual se encaminaban todas las restantes” (Halperín Donghi 2005, p. 523). En la misma época, y hasta entrada la década del 70, fueron emergiendo muchos Estados africanos y asiáticos al plano internacional, producto del proceso de descolonización, aumentando el número de los Países no Desarrollados. En consecuencia, aumentaron también las ansias de alcanzar

además de la independencia política, la económica. En este contexto surgen la CEPAL y el pensamiento de Prebisch, que después influirían a nivel internacional. Esta corriente de pensamiento proponía alcanzar el Desarrollo mediante la aplicación del modelo al que llamó “Industrialización por Sustitución de Importaciones” (ISI). Para Prebisch (1962-1963) “el deterioro era producto del desigual reparto de los frutos del progreso técnico que conformó un orden económico capitalista mundial como un único sistema de relaciones económicas.” (Mellado, 2016, 93). Este modelo de ISI caracterizó en América Latina la etapa del Regionalismo Cerrado. Caracterizado por la búsqueda del crecimiento “hacia adentro” basaba en el argumento de la “Industria Naciente”. Pero hacia la década del 70 este modelo se había estancado y surgieron las críticas:

La industrialización mediante sustitución de importaciones empezó a perder apoyos cuando se hizo patente que los países que estaban aplicando esta política no estaban alcanzando a los países avanzados. De hecho, algunos se rezagaban respecto a los países avanzados incluso cuando estaban desarrollando una base manufacturera nacional. India era más pobre, respecto a Estados Unidos, en 1980 de lo que había sido en 1950, el primer año tras su independencia. ¿Por qué no funcionó de la manera esperada la industrialización mediante sustitución de importaciones? La razón más importante parece ser la de que el argumento de la industria naciente no era tan universalmente válido como mucha gente suponía. Un periodo de protección no crea un sector manufacturero competitivo si hay razones fundamentales por las que un país carece de ventajas comparativas en la producción de manufacturas. La experiencia ha demostrado que las razones del fracaso del desarrollo a menudo son más profundas que una simple falta de experiencia en la producción de manufacturas. (Krugman, 2012, p. 269)

Otro motivo, (del fracaso del modelo de ISI) es que a medida que el proceso de industrialización se desarrolla, requiere insumos importados, generalmente, de los PD.

A partir de la década del 70, con la Crisis del Petróleo, el fin del Patrón Oro y la incapacidad de la teoría keynesiana para solucionar la estanflación, el modelo por el cual los países latinoamericanos buscaban el Desarrollo, se fue modificando:

Se criticó la intervención del Estado, las estrategias de industrialización por sustitución de importaciones y se defendió la liberalización interna y externa – apertura comercial y financiera–. Con el advenimiento del neoliberalismo a nivel mundial, el tema del desarrollo fue reemplazado por el problema de la inserción económica de los países en la economía global. Paralelamente, la CEPAL incorporó “el regionalismo abierto” en el debate teórico latinoamericano, tratando de conciliar la interdependencia emergente de los acuerdos de carácter preferencial y la impulsada por el mercado resultante de la liberalización comercial. La integración sería un complemento de las políticas aperturistas tendientes a promover una mejor inserción en la economía mundial. (Mellado, 2016, p. 94)

El Regionalismo Abierto, a diferencia del Regionalismo Cerrado que buscaba el crecimiento “hacia adentro”, buscaba el crecimiento “hacia afuera”. Esto significa que buscó el crecimiento económico sobre la base de la inserción en la Economía Internacional.

Un segundo regionalismo, cuyo crecimiento se puede encontrar en la década del 90, es un proceso orientado hacia afuera, que incentiva el crecimiento de la región a través de la integración al mundo. Así el núcleo de la regionalización se encontraba en las ideas de regionalismo abierto. Es decir, en una vocación manifiesta de que hayan negociaciones comerciales con otros mercados extra-región, siempre abiertos a la adhesión de otros participantes. (Aranda y Riquelme en Pizarro 2017, p. 81)

Un modelo de Desarrollo latinoamericano que ha combinado los dos modelos anteriormente mencionados es el seguido por Chile. Este país desde la década del 70 ha decidido desarrollar su economía a través de la apertura comercial, pero protegiendo industrias estratégicas como la del cobre, el acero, y el petróleo. El rol del Estado es el de fomentar las condiciones para que sus empresas privadas nacionales prosperen en el exterior, articulando así su economía nacional con la internacional.

En consecuencia, no es único el modelo que los Estados pueden seguir en pos de alcanzar el Desarrollo. Sin embargo, es muy difícil que un Estado logre desarrollarse sin crecer económicamente. En el contexto internacional actual, no es absurdo que el

Regionalismo del Siglo XXI presente características más similares al Regionalismo Abierto que al Regionalismo Cerrado de los comienzos. El desafío sigue siendo encontrar la prosperidad en el comercio internacional, dadas las asimetrías que siguen existiendo entre países desarrollados y países en desarrollo.

II. Alianza del Pacífico

La Alianza del Pacífico surgió en 2001 entre Chile, Colombia, México y Perú, como una iniciativa de Integración Regional y crecimiento económico para alcanzar el Desarrollo. En el inc. B del art. 3 de su Acuerdo Marco, lo establece de la siguiente manera: “Impulsar un mayor crecimiento, desarrollo y competitividad de las economías de las Partes, con miras a lograr un mayor bienestar, la superación de la desigualdad socioeconómica y la inclusión social de sus habitantes”. Además, prevé integrar también a los Estados de Asia Pacífico.

Sus países miembros salvo Colombia y Perú, que pertenecen a la vez a otro Proceso de Integración, la CAN, el resto se relaciona entre sí por Acuerdos bilaterales en el marco de ALADI:

Con la única excepción de COLOMBIA y PERÚ (cuya interacción económica y comercial se ajusta a la normativa de la Comunidad Andina de Naciones (CAN)), los restantes vínculos bilaterales entre los países miembros de la Alianza del Pacífico están regidos por TLC registrados en ALADI: CHILE-COLOMBIA (noveno protocolo adicional al AAP.CE 24); CHILE-MÉXICO (AAP.CE 41); CHILE-PERÚ (tercer protocolo adicional al AAP.CE 38); COLOMBIA-MÉXICO (octavo protocolo adicional al AAP.CE 33); y MÉXICO-PERÚ a través del “Acuerdo de Integración Comercial” con el que culmina un proceso iniciado a través del AAP.CE 67). Como una sombrilla de legitimación común a todos ellos fue suscrito el 6 de junio de 2012 en Antofagasta, Chile, apenas un “Acuerdo Marco. (Halperin, 2018, p. 44)

Se trata de un Proceso de Integración mucho más flexible que, por ejemplo, el MERCOSUR, porque permite a sus países miembros mantener la vigencia de sus acuerdos bilaterales preexistentes. Esto se recepta en el art. 8 del Acuerdo Marco: “Las decisiones del Consejo de Ministros y otros acuerdos adoptados en el ámbito de la Alianza del Pacífico no reemplazarán, ni modificarán los acuerdos económicos,

comerciales y de integración bilaterales, regionales o multilaterales vigentes entre las Partes”.

En textos normativos unificados cada Estado de la AP fija su programa de desgravación y los requisitos específicos de origen frente a los restantes tres Estados. Pero a su vez todas las cláusulas del Protocolo se presumen compatibles con los vínculos bilaterales preexistentes. Todo ello surge del “Protocolo Adicional al Acuerdo Marco de la Alianza del Pacífico”. El Protocolo, que tiene también las características de un TLC, se firmó el 10 de febrero de 2014 y rige desde el 1 de mayo de 2016. Dicho Protocolo es un ordenamiento de sistematización –y no de sustitución- de los compromisos previamente contraídos en aquellos TLC bilaterales (conforme artículo 1.2). (Halperin, 2018, p. 44)

Los Acuerdos bilaterales vigentes entre miembros de la Alianza del Pacífico y terceros países desarrollados son:

(a) en el caso de CHILE, sus TLC con EUA; UE; AELC (Suiza, Liechtenstein, Islandia y Noruega); China; Canadá; Corea; Malasia; Turquía; Hong Kong China; Australia; Japón; Vietnam; Tailandia; y Nueva Zelandia-Singapur-Brunei (P 4); (b) en el caso de COLOMBIA, sus TLC con EUA; Canadá; UE; AELC; Corea; (c) en el caso de MÉXICO, sus TLC con EUA y CANADÁ (NAFTA); UE; AELC; Japón; Israel; (d) en el caso de PERÚ, sus TLC con EUA; UE; AELC; China; Canadá; Corea; Japón; Singapur; Tailandia”. (Halperin, 2018, p. 45)

La Alianza del Pacífico, a diferencia del MERCOSUR, se ha conformado por fuera del marco de ALADI. Esto se evidencia en la misma normativa del Acuerdo Marco, porque recepta la adhesión de nuevos miembros de forma esencialmente diferente a lo que establece el TM80 de ALADI.

b) El Acuerdo Marco de la AP prevé la posibilidad de la adhesión de nuevos Estados al acuerdo siempre y cuando el Consejo de Ministros así lo autorice por unanimidad; ello es diferente con lo previsto en el Régimen de la ALADI de multilateralización de conformidad con el Tratado de Montevideo de 1980, que expresamente dispone que los acuerdos de alcance parcial –tal como sería el acuerdo por el cual se constituye la Alianza, de aplicarse la analogía normativa– deberán estar abiertos a la adhesión,

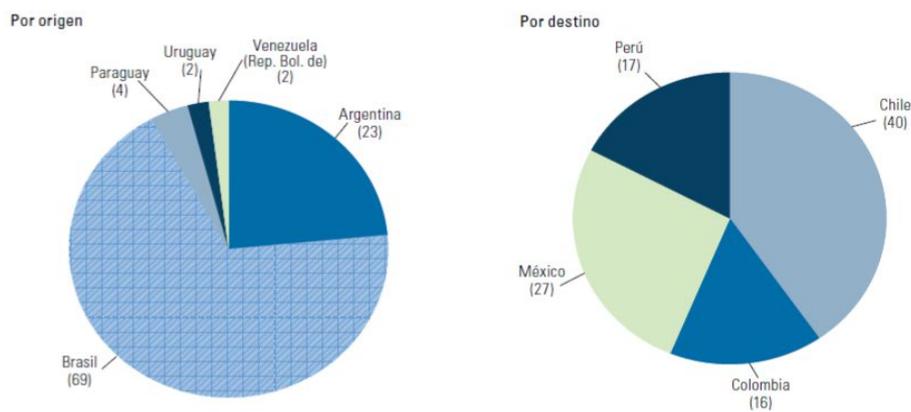
previa negociación, de los demás países miembros según su art. 9 inciso (a). Es decir que para adherirse al acuerdo marco deberán contar con el aval de los cuatro Estados. c) La adhesión de nuevos socios en el Acuerdo Marco se condiciona a que el Estado que solicita su ingreso tenga acuerdos de libre comercio vigentes con cada una de las partes; requisito que en la ALADI no se exige para poder adherir a los acuerdos de alcance parcial que se realicen y notifiquen entre sus socios. (Ramírez, 2016, p. 230)

Los países del MERCOSUR cuentan con escasos Acuerdos vigentes con terceros Países Desarrollados. En su totalidad son en bloque, debido a la decisión 32/00 del Consejo Mercado Común, que no permite a los países miembros del MERCOSUR negociar Acuerdos bilateralmente. A pesar de que no siempre se ha respetado esta normativa, a nivel extrarregional, los países miembros del MERCOSUR no tienen acuerdos vigentes con terceros Países Desarrollados.

El comercio entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR, se da mayoritariamente entre Chile, Brasil, México y Argentina. Chile es el principal importador de los productos del MERCOSUR y Argentina y Brasil los principales exportadores a la Alianza del Pacífico.

Gráfico I: exportaciones del Mercosur a la AP

B. Exportaciones del MERCOSUR a la Alianza del Pacífico



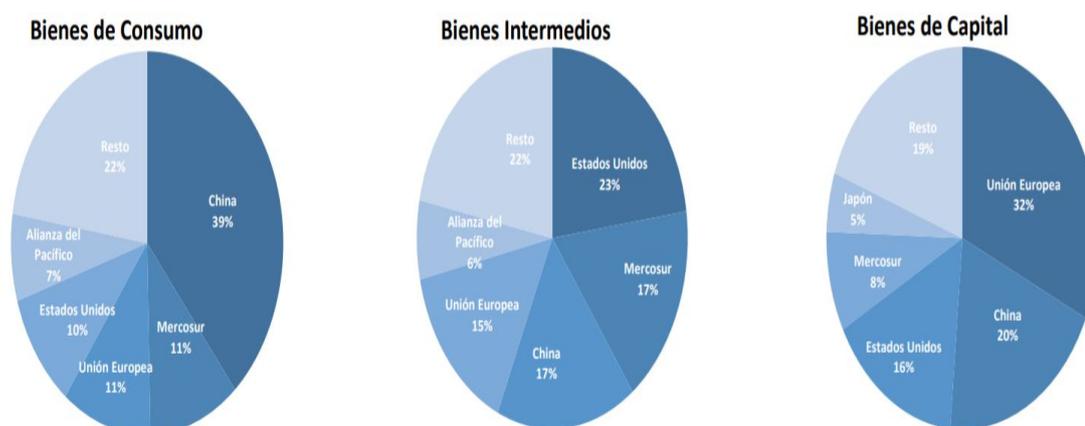
Fuente: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), sobre la base de Base de Datos Estadísticos de las Naciones Unidas sobre el Comercio de Productos Básicos (COMTRADE).

Fuente: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/43614/1/S1800528_es.pdf

A pesar de que las importaciones chilenas en la región provienen mayoritariamente del MERCOSUR, fuera del ámbito regional la mayoría de las importaciones provienen de Países Desarrollados. A pesar de esto, el gráfico II muestra que la mayoría de las importaciones chilenas provienen de países extrarregionales desarrollados y, según el tipo de bien importado, el origen mayoritario de las exportaciones varía: para los bienes de consumo la mayoría proviene de China, para los bienes intermedios de Estados Unidos y para los bienes de capital de la UE.

Gráfico II: Importaciones de bienes de Chile por origen

Gráfico 1-3: Importaciones de bienes por origen, 2016



Fuente: Departamento de Estudios, DIRECON, en base a cifras del Banco Central de Chile.

III. Principales exportaciones de Argentina y Brasil y principales destinos

A continuación, se detallan sobre la base de la información proporcionada por el Observatory of Economic Complexity (OEC), las principales exportaciones de Argentina y Brasil. Posteriormente, se indicarán los principales destinos para cada producto.

Principales exportaciones de Argentina:

- I- Torta de aceite de soja y de residuos sólidos 15%,
- II- Maíz 6,8%,
- III- aceite de soja sin modificar químicamente 6,6%,

- IV- vehículos para transporte de mercancías 5,6%
- V- Oro 3,7%
- VI- automóviles de turismo y demás automóviles (etc.) 2,6%,
- VII- ácidos grasos monocarboxílicos industriales aceites ácidos del refinado, alcoholes grasos industriales 2,2%
- VIII- Crustáceos 2,1%
- IX- partes y accesorios de vehículos de las partidas 8701 a 8705 1,4%,

Principales destinos de las exportaciones argentinas:

- I- Torta de aceite de soja:
Vietnam 14% Indonesia 10% Italia 6,1% España 5,9% Polonia 5,4% Argelia 4,2% Egipto 3,9% Australia 3% Ecuador 1%
- II- Maíz:
Vietnam 17% Malasia 10% Argelia 13% Egipto 12% **Chile** 1,1%
- III- Aceite de soja:
India: 48% Bangladesh 10% Perú 8 %
- IV- Vehículos para transporte de mercancías:
Brasil 54% **Chile** 6,1% Perú 5,6% Australia 5,6% México 4,4%
- V- Oro:
Suiza 51% Canadá 46%
- VI- Automóviles de turismo y demás automóviles para transporte de personas:
Brasil 86% Colombia 3,1% Perú 2%
- VII- Crustáceos:
España 31% China 18% Japón 10% Italia 9,6% Estados Unidos 6,2%
- VIII- Partes y accesorios de vehículos de las partidas 8701 a 8705:
Brasil 58% **Chile** 2,8% Alemania 14% México 5,4%
- IX- Ácidos grasos monocarboxílicos industriales aceites ácidos del refinado, alcoholes grasos industriales:
Estados Unidos 56% Países Bajos 17% Malta 12% España 6,4%
Bélgica-Luxemburgo 2,7% Perú 2,7%

Principales exportaciones de Brasil:

- I- Soja, incluso quebrantadas
- II- Minerales de hierro y sus concentrados incluidas piratas de hierro
- III- Petróleo crudo de petróleo o minerales bituminosos
- IV- Azúcar de caña o de remolacha y sacarosa químicamente pura, en estado sólido.
- V- Automóviles de turismo y demás vehículos para transporte de personas
- VI- Carnes y despojos comestibles de las aves de 0105
- VII- Café 2.2%
- VIII- Maíz 2.1%
- IX- Las demás aeronaves
- X- Carne bovina congelada
- XI- Vehículos para transporte de mercancías
- XII- Partes y accesorios de vehículos de las partidas 8701 a 8705

- I- Soja, incluso quebrantada:
China 79% España 2,9% Tailandia 2,4% Países Bajos 2,2%
- II- Minerales de hierro y sus concentrados incluidas piratas de hierro
China 52% Japón 8,4% Malasia 5,5% Corea del Sur 3,3%
(en América Latina, México 0,49%, Arg. 1,7%)
- III- Petróleo crudo de petróleo o minerales bituminosos
China 43% Estados Unidos 17% **Chile** 9,5% India 8,6%
España 6,2% Uruguay 4,3%
- IV- Azúcar de caña o de remolacha y sacarosa químicamente pura, en estado sólido.
Bangladesh 9,5% India 8,2% Argelia 7,9% Emiratos Árabes Unidos 7,7%
Malasia 5,8% Egipto 5,1% Arabia Saudita 4,9% Nigeria 4,8% Marruecos 3,8%
(Am. Lat. Uruguay 0,35%, Colombia 0,34%, Perú 0,29% **Chile** 0,25%)
- V- Automóviles de turismo y demás vehículos para transporte de personas
Argentina 71% México 7,1% **Chile** 3,7% Uruguay 3,9% Arabia Saudita 2,6%
Colombia 2,5% Perú 2,2%
- VI- Carnes y despojos comestibles de las aves de 0105
Arabia Saudita 15% Japón 14% China 12% Emiratos Árabes Unidos 12%

- Hong Kong 5,9% Sudáfrica 4,1% Egipto 3,6 % México 3% Corea del Sur 2,5%
Kuwait 2,9% Irak 2,9% Singapur 2,5% Qatar 1,9% Rusia 1,9% Chile 1,6%
- VII- Café
Estados Unidos 21% Alemania 18% Italia 10% Japón 7% Bélgica Luxemburgo
5,3% Suiza 3,3% Francia 2,7%
(Am. Lat. Argentina 1,4, **Chile** 0,64%)
- VIII- Maíz
Irán 17% Egipto 11% Japón 9,5% España 9,1% Vietnam 8,8%
Malasia 6,4%
- IX- Las demás aeronaves
Estados Unidos 54% China 9,6% Países Bajos 4,7% Alemania 3,8%
Rusia 3,8%
- X- Carne bovina congelada
Arabia Saudita 15% Japón 14% China 12% Emiratos Árabes Unidos 7,9%
Hong Kong 5,9% Sudáfrica 4,1% Egipto 3,6% México 3%
- XI- Vehículos para transporte de mercancías
Argentina 64% México 8,8% **Chile** 7.0% Perú 4,1% Uruguay 3,9%
- XIII- Partes y accesorios de vehículos de las partidas 8701 a 8705
Argentina 49% Estados Unidos 14% México 8,2% Alemania 4,2%
Colombia 3% Tailandia 2,1%

Según los datos detallados anteriormente, de los principales productos que exportan Argentina y Brasil, Chile mayoritariamente importa:

- De Argentina: maíz, **vehículos para transporte de mercancías, partes y accesorios de vehículos de las partidas 8701 a 8705.**
- De Brasil: **vehículos para transporte de mercancías y accesorios de vehículos de las partidas 8701 a 8705**, café, **automóviles de turismo y demás vehículos para transporte de personas**, azúcar de caña o de remolacha y sacarosa químicamente pura, en estado sólido, **petróleo crudo de petróleo o minerales bituminosos.**

Un producto que no se encuentra entre las principales exportaciones de Argentina y Brasil, pero que se encuentra entre las principales importaciones chilenas de estos dos orígenes es el plástico.

De todos modos, de entre los productos que principalmente exportan Argentina y Brasil, el mayor volumen de importaciones chilenas se concentra en productos como petróleo, autopartes e industria automotriz.

Según Rita Giacalone (2017): “Si la AP tiene éxito económico, puede aumentar la demanda de bienes del Mercosur, pero también estos pueden ser desplazados por bienes similares provenientes de otros mercados con los que los miembros de la AP tienen acuerdos comerciales (Peyrani y Geffner, 2013). Este es un factor importante para que Mercosur explore la posibilidad de convergencia.” (p. 53). De acuerdo con la siguiente tabla, los productos mayoritariamente importados por Chile coinciden con los mayoritariamente exportados por Brasil y Argentina. Estos son: petróleo perteneciente al código 270900, vehículos para el transporte de mercancías 870421 y vehículos de turismo 870323.

Tabla I: Principales exportaciones e importaciones de Chile

Principales cinco exportaciones e importaciones de productos a nivel de 6 dígitos del SA				
Exportaciones		Importaciones		
①	Minerales de cobre y ...	17,404,251.33	① Aceites de petróleo ...	3,849,948.65
①	Cobre refinado:- - C ...	14,731,568.21	① Aceites crudos de pe ...	3,132,451.36
①	Cobre sin refinar; a ...	2,406,047.41	① Emisores receptores ...	2,528,499.50
①	Los demás vinos; most ...	1,607,629.97	① Vehículos de turismo ...	2,123,254.38
①	Uvas	1,231,430.23	① Vehículos para trans ...	1,225,732.15

Fuente World Integrate Trade Solution:

<https://wits.worldbank.org/countrysnapshot/es/CHL>

Los principales socios comerciales de Chile, de acuerdo a la web SIGCI de CEPAL son:

Tabla II: Intensidad importadora de Chile

Intensidad importadora : Total of all SITC Rev.2 commodities : 2018 : CHL				
ISO	País	Millones de US\$	Porcentaje	Acumulado
CHN	China	17504.36	23.65	23.65
USA	USA	13999.80	18.92	42.57
BRA	Brazil	6678.07	9.02	51.59
ARG	Argentina	3402.32	4.60	56.19
DEU	Germany	2913.77	3.94	60.13
JPN	Japan	2490.93	3.37	63.49
MEX	Mexico	2427.88	3.28	66.77
KOR	Rep. of Korea	1870.91	2.53	69.30
ESP	Spain	1686.50	2.28	71.58
ECU	Ecuador	1615.84	2.18	73.76
null	Areas, nes	1592.70	2.15	75.92
COL	Colombia	1419.41	1.92	77.83
FRA	France	1398.88	1.89	79.72
ITA	Italy	1290.32	1.74	81.47
PER	Peru	1155.61	1.56	83.03
THA	Thailand	986.56	1.33	84.36

Fuente SIGCI: <https://sgo-win12-we-e1.cepal.org/dcii/sigci/sigci.html>

Si las exportaciones argentinas y brasileñas no son desplazadas por las de otros países con los que Chile tiene Acuerdos bilaterales, siguiendo a Giacalone (2017), al darse la Convergencia entre AP y MERCOSUR, las exportaciones de Argentina y Brasil tendrían oportunidad de incrementarse.

A continuación, se analizarán los TLC que Chile tiene vigentes con dos Países Desarrollados: Chile-Estados Unidos y Chile-UE.

IV. TLC Chile – EE.UU.

Chile tiene vigente un TLC con Estados Unidos desde 2004, en el Anexo 3.3 del mencionado Acuerdo se describe el Cronograma de Desgravación Arancelaria.

Respecto a las exportaciones de petróleo de Brasil hacia Chile, que representa el 9,5% de las exportaciones brasileñas de este producto (Código 27090020) a Chile, el TLC entre Chile y Estados Unidos establece el código perteneciente al producto exportado por Brasil en la categoría A, que según el Anexo 3.3 del Acuerdo son de eliminación automática al entrar el acuerdo en vigor: “(a) los aranceles aduaneros sobre las mercancías incluidas en

las fracciones de la Categoría A en la Lista de una Parte serán eliminados íntegramente y dichas mercancías quedarán libres de derechos a partir de la entrada en vigor de este Tratado”.

I- Anexo 3.3 del TLC Chile-EEUU

	igual al 65 % en volúmen a 250 °C, según la norma ASTM D 86		
2707.60.00	- Fenoles	6.0	A
	- Los demás:		
2707.91.00	-- Aceites de creosota	6.0	A
2707.99.00	-- Los demás	6.0	A
27.08	Brea y coque de brea de alquitrán de hulla o de otros alquitranes minerales.		
2708.10.00	- Brea	6.0	A
2708.20.00	- Coque de brea	6.0	A
27.09	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso.		
2709.00.10	- Con grados API inferior a 25	6.0	A
2709.00.20	- Con grados API superior o igual a 25	6.0	A
27.10	Aceites de petróleo o de mineral bituminoso, excepto los aceites crudos; preparaciones no expresadas ni		

Fuente SICE: http://www.sice.oas.org/Trade/chiusa_s/AnxIIIChim_s.pdf

Otro producto que integra las principales exportaciones de Argentina y Brasil hacia Chile, son los vehículos para transporte de mercancías y autopartes (Código 87042121; 87042351; 87042271), se encuentra clasificado dentro de la categoría A en el Anexo 3.3:

II- Anexo 3.3 del Acuerdo Chile-EEUU

8704.21.21	---- Camionetas	6.0	A
8704.21.29	---- Los demás	6.0	A
8704.21.30	--- Con capacidad de carga útil superior a 2.000 kilos	6.0	A
8704.21.40	--- Vehículos para el transporte fuera de carretera	6.0	A
8704.21.50	--- Coches blindados para el transporte de valores	6.0	A
	--- Chasis cabinados de vehículos para el transporte de mercancías, con capacidad de carga útil superior a 500 kilos pero inferior o igual a 2.000 kilos:		
8704.21.61	---- Para camionetas	6.0	A
8704.21.69	---- Los demás	6.0	A
8704.21.70	--- Chasis cabinados de vehículos para el transporte de	6.0	A

Fuente SICE: http://www.sice.oas.org/Trade/chiusa_s/AnxIIIChim_s.pdf

III- Anexo 3.3 del Acuerdo Chile-EEUU

	2.000 kilos:		
8704.23.51	---- Para camiones de carretera	6.0	A
8704.23.59	---- Los demás	6.0	A
8704.23.60	--- Los demás chasis cabinados	6.0	A
8704.23.90	--- Los demás	6.0	A
	- Los demás, con motor de émbolo (pistón), de encendido por chispa:		

Fuente SICE: http://www.sice.oas.org/Trade/chiusa_s/AnxIIIChim_s.pdf

IV- Anexo 3.3 del Acuerdo Chile-EEUU

	2.000 kilos:		
8704.22.71	---- Para camiones de carretera	6.0	A
8704.22.79	---- Los demás	6.0	A
8704.22.80	--- Los demás chasis cabinados	6.0	A
8704.22.90	--- Los demás	6.0	A
8704.23	-- De peso total con carga máxima superior a 20 t:		

Fuente SICE: http://www.sice.oas.org/Trade/chiusa_s/AnxIIIChim_s.pdf

Otros principales productos exportados por Argentina y Brasil a Chile: Automóviles de Turismo y transporte de personas pertenecientes a los códigos 87032391; 87032291.

V- Anexo III del Acuerdo Chile-EEUU

	--- Los demás:		
8703.23.91	---- Automóviles de turismo	6.0	A
8703.23.99	---- Los demás	6.0	A
8703.24	-- De cilindrada superior a 3.000 cm ³ :		
	--- Tipo jeep y similares con tracción en las cuatro ruedas:		

VI- Anexo III del Acuerdo Chile-EEUU

	--- Los demás:		
8703.22.91	---- Automóviles de turismo	6.0	A
8703.22.99	---- Los demás	6.0	A
8703.23	-- De cilindrada superior a 1.500 cm ³ pero inferior o igual		

V. TLC Chile – UE

Chile tiene en vigencia desde 2003 un TLC con la Unión Europea (UE). El Anexo II describe la lista de productos y el Cronograma de Desgravación Arancelaria para las importaciones de la UE hacia Chile.

Respecto a las exportaciones de petróleo de Brasil hacia Chile, que representa el 9,5% de las exportaciones brasileñas de este producto (Código 27090020) a Chile, el TLC entre Chile y la UE establece en el inciso b de la nota introductoria las siguientes categorías:

"Categoría": la categoría o categorías en que se incluye el producto de que se trate a efecto de la reducción arancelaria. Tal como se establece en los artículos 66, 69 y 72, las categorías aplicables a las importaciones en Chile procedentes de la Comunidad son las siguientes: "Year 0": liberalización a la entrada en vigor del

Acuerdo; "Year 5": liberalización durante un periodo transitorio de cinco años; "Year 7": liberalización durante un periodo transitorio de siete años; "Year 10": liberalización durante un periodo transitorio de diez años".

Según esta clasificación de categorías, el producto perteneciente al código 27990020

VII- Anexo II del Acuerdo Chile-UE

Partida S.A.	Descripción	Base	Categoría
2709.00.10	- Con grados API inferior a 25	6	Year 5
2709.00.20	- Con grados API superior o igual a 25	6	Year 5
27.10	Aceites de petróleo o de mineral bituminoso, excepto los aceites crudos; preparaciones no expresadas ni comprendidas en otra parte, con un contenido de		

Fuente SICE: http://www.sice.oas.org/Trade/ChiEU_s/Anx3.pdf

Otros productos que integran las principales exportaciones de Argentina y Brasil hacia Chile, son los vehículos para transporte de mercancías y autopartes pertenecientes a los códigos 87042121; 87042351; 87042271.

VIII- Anexo III del Acuerdo Chile-UE

8704.21.21	--- Camionetas	6	Year 0
8704.21.29	--- Los demás	6	Year 0
8704.21.30	--- Con capacidad de carga útil superior a 2.000 kilos	6	Year 0
8704.21.40	--- Vehículos para el transporte fuera de carretera	6	Year 0

Fuente SICE: http://www.sice.oas.org/Trade/ChiEU_s/Anx3.pdf

IX- Anexo III del Acuerdo Chile-UE

	2.000 kilos:		
8704.23.51	--- Para camiones de carretera	6	Year 0
8704.23.59	--- Los demás	6	Year 0
8704.23.60	--- Los demás chasis cabinados	6	Year 0
8704.23.90	--- Los demás	6	Year 0

Fuente SICE: http://www.sice.oas.org/Trade/ChiEU_s/Anx3.pdf

X- Anexo III del Acuerdo Chile-UE

	2.000 kilos:		
8704.22.71	--- Para camiones de carretera	6	Year 0
8704.22.79	--- Los demás	6	Year 0
8704.22.80	--- Los demás chasis cabinados	6	Year 0
8704.22.90	--- Los demás	6	Year 0

Fuente SICE: http://www.sice.oas.org/Trade/ChiEU_s/Anx3.pdf

Automóviles de Turismo y transporte de personas pertenecientes a los códigos 87032391; 87032291.

XI- Anexo III del Acuerdo Chile-UE

	-- Los demás:		
8703.23.91	---- Automóviles de turismo	6	Year 0
8703.23.99	---- Los demás	6	Year 0

Fuente SICE: http://www.sice.oas.org/Trade/ChiEU_s/Anx3.pdf

XII- Anexo III del Acuerdo Chile-UE

8703.22.91	---- Automóviles de turismo	6	Year 0
8703.22.99	---- Los demás	6	Year 0
8703.23	-- De cilindrada superior a 1.500 cm ³ pero inferior o igual		

Fuente SICE: http://www.sice.oas.org/Trade/ChiEU_s/Anx3.pdf

El artículo 66 del Acuerdo entre Chile y la UE, para los productos industrializados exportados de Chile desde la UE, establece el siguiente Cronograma de Desgravación Arancelaria según corresponda a la categoría “Year 0”, “Year 5”, o “Year7”:

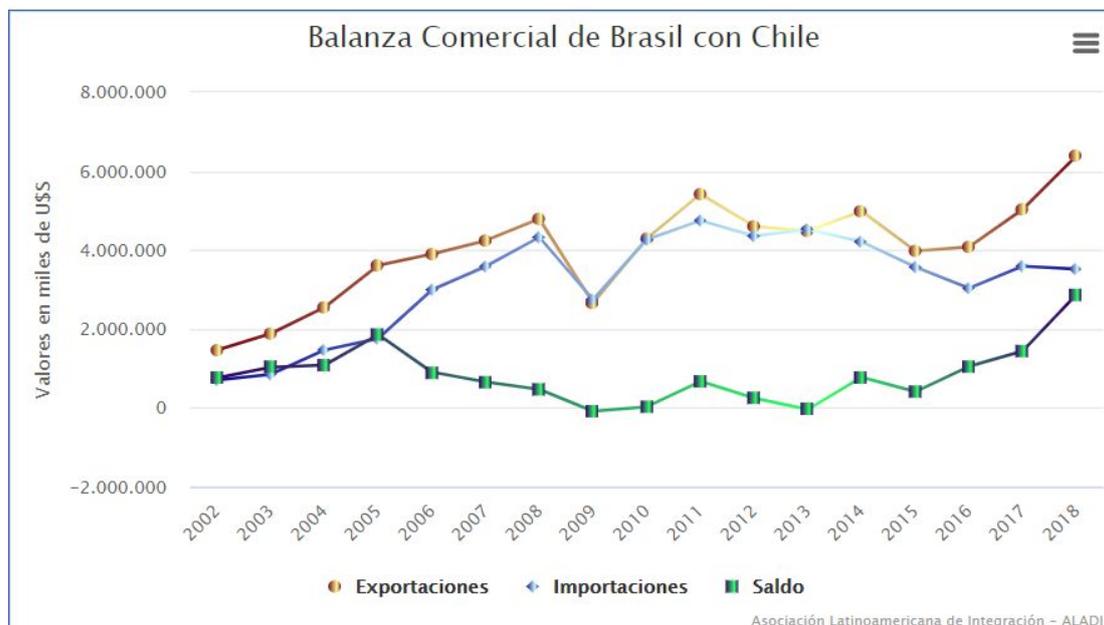
XIII- Artículo 66 el acuerdo Chile-UE

Categoría	Entrada en vigor	1.1.04	1.1.05	1.1.06	1.1.07	1.1.08	1.1.09	1.1.10
Year 0		100%						
Year 5	16,7%	33,3%	50%	66,7%	83,3%	100%		
Year 7	12,5%	25%	37,5%	50%	62,5%	75%	87,5%	100%

Fuente SICE: http://www.sice.oas.org/Trade/ChiEU_s/chieu_s.asp#ARTÍCULO_66

De acuerdo con el Calendario de Desgravación Arancelaria y a la categoría asignada a los productos seleccionados para el análisis, se evidencia la gran mayoría de los productos principalmente exportados por Argentina y Brasil a Chile, son productos libres de aranceles para los mismos productos exportados desde EE.UU. y la UE. A pesar de eso, las exportaciones de Argentina y Brasil hacia Chile no han disminuido a partir del año 2005:

Gráfico IV: Balanza comercial de Brasil con Chile



Fuente ALADI:

http://consultawebv2.aladi.org/sicoexV2/jsfComercio/totales_comercio_exterior.seam?cid=823131

Gráfico V: Balanza comercial de Argentina con Chile



Fuente ALADI:

[Http://consultawebv2.aladi.org/sicoexV2/jsfComercio/totales_comercio_exterior.seam?cid=823131](http://consultawebv2.aladi.org/sicoexV2/jsfComercio/totales_comercio_exterior.seam?cid=823131)

VI. Una ventaja para el comercio intrarregional: el Convenio de Pagos y Créditos Recíprocos de ALADI

ALADI brinda una ventaja al comercio entre los países de la región por sobre los terceros PD como Estados Unidos o los miembros de la UE.

Tanto los países miembros de la AP como del MERCOSUR pertenecen a la ALADI. El Convenio de Pagos y Créditos Recíprocos fue suscrito en el marco de ALADI durante la década del 80 por los Bancos Centrales de los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela y de la República Dominicana. Se trata de un sistema de pagos con la finalidad de financiar el comercio entre los países miembros, entre los cuales se encuentran los países que integran la AP y el MERCOSUR. ALADI define al Convenio como:

Un Convenio suscrito por doce bancos centrales de la región, a través del cual se cursan y compensan entre ellos, durante períodos de cuatro meses, los pagos derivados del comercio de los países miembros, de bienes originarios y de servicios efectuados por personas residentes (comprendidos en acuerdos que celebren pares o grupos de bancos centrales), de modo que al final de cada cuatrimestre (período de compensación) sólo se transfiere o recibe, según resulte deficitario o superavitario, el saldo global del banco central de cada país con el resto. (ALADI, 2013, p.7)

Este sistema otorga una ventaja interesante a los países suscriptores porque, a diferencia de las importaciones a países no miembros que exigen el pago al momento de la transferencia, los países dentro de este Convenio pueden aplazar el pago de las importaciones que realice desde otro estado miembro. Las operaciones cubiertas por este Convenio son:

Operaciones de comercio; de bienes originarios; y, de mediar acuerdos bilaterales entre los bancos centrales, servicios efectuados por personas residentes. También, previo acuerdo entre los bancos centrales miembros, está previsto la canalización de operaciones de financiamiento de transacciones comerciales mediante descuento de documentos en un tercer país miembro (mecanismo de descuento de instrumentos) o un tercer país no integrante, y la canalización de pagos de

triangulación comercial entre países miembros. Por último, está prohibido cursar operaciones financieras puras, entendiéndose por éstas aquellas que implican una transferencia de fondos no relacionada con una operación de comercio. (ALADI, 2013, p. 8)

La existencia de este Convenio plantea el siguiente interrogante: si al darse la convergencia entre AP y MERCOSUR, este Convenio seguirá vigente. Incluso aunque la AP no se encuentre en el marco de ALADI, el art. 8 del Acuerdo Marco pareciera indicar que el Convenio seguiría vigente: “Las decisiones del Consejo de Ministros y otros acuerdos adoptados en el ámbito de la Alianza del Pacífico no reemplazarán, ni modificarán los acuerdos económicos, comerciales y de integración bilaterales, regionales o multilaterales vigentes entre las Partes”.

VII. Conclusiones

Si bien la entrada en vigor de los TLC de Chile con EE.UU en 2004, y de Chile con la UE en 2003 no generaron disminuciones en las exportaciones de Argentina y Brasil hacia Chile, estas son de todos modos escasas. El comercio intrarregional es muy bajo con respecto al extrarregional. De los productos pertenecientes a las principales exportaciones brasileñas y argentinas, el porcentaje que se importa en la región es mínimo, a pesar de contar con ventajas otorgadas por ALADI como el Convenio de Pagos y Créditos Recíprocos.

La composición de las principales exportaciones de los dos socios más grandes del MERCOSUR no presenta un elevado nivel de industrialización, salvo las pertenecientes al sector automotriz, el cual en realidad no se encuentra desempeñado por empresas nacionales, sino pertenecientes a países extranjeros.

Por estas razones, de darse un proceso de convergencia que englobe a la AP y MERCOSUR, sin perjuicio de otras circunstancias no abordadas en el presente trabajo, si el comercio entre los países miembros llegara a incrementarse quizás no sería muy significativo.

Bibliografía

ALADI. (2013). Convenio de Pagos y Créditos Recíprocos. Recuperado de [http://www2.aladi.org/nsfaladi/convenio.nsf/2F867B10A3C9CD8183257D8900481CB1/\\$FILE/Convenio de Pagos - principales aspectos 2013.pdf](http://www2.aladi.org/nsfaladi/convenio.nsf/2F867B10A3C9CD8183257D8900481CB1/$FILE/Convenio de Pagos - principales aspectos 2013.pdf)

Halperin, M. (2018). Negociaciones de integración económica encaradas por países latinoamericanos: seguimiento de tratados de libre comercio (TLC) y profundización y diversificación de acuerdos preferenciales. Novedades producidas en el bienio 2017-2018. *Boletín Informe Integrar*, (113), 2-53. Recuperado de <http://www.iil.jursoc.unlp.edu.ar/textos/informe/>

Halperín Donghi, T. (2005). Historia Contemporánea de América Latina. Madrid, España: Alianza Editorial.

Krugman, P., Obstfeld, M. & Melitz, M. (2012). Economía Internacional: teoría y política. Madrid, España: Pearson Education.

Mellado, N. & Tetaz, M. (2016). (Cap. IV). La estrategia de inserción externa del MERCOSUR. En N. B. Mellado. (Edit.), *Latinoamérica: inserción global e integración regional* (pp. 91-123). Córdoba, Argentina: Lerner. Recuperado de: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/59807>

Mora Mora, J. & Osorio-Caballero, M. et al. (2017). La Alianza del Pacífico: nuevos retos e implicaciones para Latinoamérica. Cali, Colombia: Sello Editorial Javeriano. Recuperado de: <https://www.javerianacali.edu.co/la-alianza-del-pacifico-nuevos-retos-e-implicaciones-para-latinoamerica>

Pizarro, L. (2017). La convergencia entre el Mercosur y la Alianza del Pacífico: incrementando la integración en América Latina. *Revista de Economía y Comercio Internacional*. (7), 77-95.

Ramírez, L.M. (2016). Un novedoso paradigma de la integración económica: el caso de Perú. En N. B. Mellado et al. (Edit.), *Latinoamérica: inserción global e integración regional* (pp. 91-123). Córdoba, Argentina: Ediciones Lerner.

• REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Halperin, Marcelo. El Imaginario y la simbología en los sistemas de dominación. Ediciones Ciccus, diciembre de 2018, 111 páginas.

El texto analizado reviste un contenido puramente filosófico y, si bien se encuentra estructurado en el desarrollo de nueve capítulos, teniendo en cuenta la conectividad que existe entre los ellos, resulta pertinente realizar una descripción de los conceptos principales expresados en esta obra.

El análisis filosófico del autor parte de la premisa que establece que el individuo humano adopta su condición social a partir del establecimiento de un orden inexorable y compulsivo que tiende a sacralizar, es decir, darle un orden supremo o sagrado. A partir de allí se establece el concepto de “*sistema de dominación social*” entendiéndolo como el régimen o estatuto que ordena la convivencia social bajo un modo de producción prevaleciente que se caracteriza por fases.

Partiendo entonces de este supuesto, la obra refleja el concepto relacionado con la caracterización de los *sistemas de dominación social* que presentan imaginarios y simbologías que demarcan distintas zonas de resistencia que buscan escapar a la disolución de dichos sistemas.

El concepto que refleja lo dicho *supra* y que sirve de apertura a la obra tratada es el de “*inmanencia*”, es decir, toda actividad que pertenece a un ser y que resulta ser la cara de opuesta de la trascendencia. A partir de esta definición se busca relacionar la pertenencia de la actividad productiva del ser humano como algo que le es propio con los sistemas de dominación, apoyados fundamentalmente en la descripción de distintas simbologías que han variado con el paso del tiempo y los avances que ha mostrado el ser humano a través de su evolución y organización.

El ser humano ha desarrollado conductas inteligibles, por tanto, dotadas de coherencia y racionalidad, ya sea en el desarrollo de técnicas de producción como asimismo en el establecimiento de relaciones con otros individuos. La consecuencia de esta inteligibilidad es una lógica interacción social con sus pares y el establecimiento de los sistemas de dominación. Entonces, cabe hacerse la siguiente pregunta: ¿Cómo hacen los seres

DIRECTORA: NOEMÍ MELLADO

Propietario: INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA

Calle 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA

Provincia de Buenos Aires – Argentina

TEL/FAX: 54-0221-421-3202

INFORME INTEGRAR

N° 118– OCTUBRE 2019

CORREO ELECTRÓNICO ISSN 1850-6445

EN LÍNEA ISSN 1850-6453

humanos para cooperar y complementarse? La respuesta debe encontrarse en el uso del lenguaje entendido como un sistema de pensamiento relacional que se plasma en un segundo instrumento: la escritura. A partir de ellos corresponde sentar las bases para la consolidación de las relaciones en sistemas de dominación social.

Entonces cabe concluir, según el autor, que los sistemas de dominación tienen un proceso, una evolución que los lleva a una cierta madurez con dos elementos bien claros: el pensamiento entendido como una carga de tipo simbólica y el lenguaje que constituye una carga imaginaria. Los sistemas de dominación entonces tienden a declinar y hasta incluso desaparecer, cuando su carga simbólica y su carga imaginaria se empobrecen. Ejemplo claro de esta situación se apoya en la definición de posmodernidad: la carga simbólica se reduce a expensas de una práctica sostenida por las consignas mientras que la carga imaginaria se reduce a una serie de imágenes, empezando por la del propio portador del dispositivo que las exhibe. ■R-M

DIRECTORA: NOEMÍ MELLADO
Propietario: INSTITUTO DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA
Calle 10 N° 1074 – (1900) LA PLATA
Provincia de Buenos Aires – Argentina
TEL/FAX: 54-0221-421-3202

INFORME INTEGRAR
N° 118 – OCTUBRE 2019
CORREO ELECTRÓNICO ISSN 1850-6445
EN LÍNEA ISSN 1850-6453

● INFORMACIÓN INSTITUCIONAL

Se invita a la **escritura y recepción de artículos para la Revista N.º 41 Aportes para la integración latinoamericana** editada por este instituto. Cabe aclarar que los trabajos se someten a un arbitraje, el cual tiene por objeto estudiar la pertinencia del tema propuesto por el autor en cuanto a los lineamientos de investigación de la revista. El sistema de arbitraje seleccionado ha sido el doble ciego, en el que interviene dos árbitros externos. El proceso es confidencial y se reserva la identidad de los autores y árbitros. El link de la revista: <https://revistas.unlp.edu.ar/aportes/>

Además, se encuentra **abierta la inscripción a la Maestría en Integración Latinoamericana y a la Especialización en Políticas de Integración**. Para mayor información, consultar al mail del Instituto que se indica debajo o en la página web.

INFORMES: De lunes a viernes en el horario de 8 a 14 horas en el Instituto de Integración Latinoamericana, calle 10 N° 1074, La Plata, Argentina.

E-mail: integra.unlp@gmail.com **Teléfono:** 0054-221-421-3202; **Web:** www.iil.jursoc.edu.ar

AUTORIDADES DEL IIL-UNLP	INFORME INTEGRAR
DIRECTORA NOEMÍ MELLADO	DIRECTORA – EDITORA NOEMÍ MELLADO
SUBDIRECTORA RITA GAJATE	CORRECTORA DE ESTILO MARÍA CORBETTA
SECRETARIO ROBERTO MIRABELLI	
SECRETARIO DE LA MAESTRÍA MARCELO HALPERÍN	