

GUÍA N° 2 / 2021

GESTIÓN COMERCIAL Y TRIBUTARIA

Objetivo: Leer y utilizar información contable básica acerca de la marcha de la empresa , incluida información sobre importaciones y/o exportaciones de acuerdo a las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC) y de Información Financiera (NIIF) y a la legislación tributaria vigente.

OBJETIVO DE LA GUÍA: CONOCER Y MANEJAR LA TERMINOLOGÍA UTILIZADA EN LA GESTIÓN DE LAS IMPORTACIONES Y/O EXPORTACIONES CONFORME A LAS DISPOSICIONES LEGALES, CONTABLES Y TRIBUTARIAS VIGENTES.

CONCEPTOS BÁSICOS

- a) **EXPORTACIÓN:** Es el envío legal de **Mercancías** al extranjero, para su uso o consumo en el país de destino.
- b) **EXPORTADOR:** Es la persona, natural o jurídica, que envía las mercancías al extranjero, en forma legal, apegada a las normas del comercio internacional y del Banco Central de Chile (BCCH).
- c) **IMPORTACIÓN:** Ingreso legal al país de mercancía extranjera para su uso y consumo, la que debe pagar, previamente, si corresponde, los gravámenes aduaneros, el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y otros impuestos adicionales. Es el ingreso legal de mercancías, desde el extranjero, para su uso o consumo dentro del país.
- d) **IMPORTADOR:** Persona que importa mercancías por cuenta propia o de terceros y que cumpla con las normas de importación del Banco Central de Chile (BCCH) y con las demás disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes.
Es la persona, natural o jurídica, que recibe en forma legal las mercancías para su uso o consumo dentro del país, apegado a las normas del comercio internacional y al BCCH.
- e) **MERCANCÍAS:** Son todos aquellos productos factibles de ser importados o exportados, dentro de la normativa legal.
- f) **ADUANA:** Es el organismo del servicio público, encargado de fortalecer y agilizar la tramitación de las operaciones comerciales tanto de importación como de exportación.
- g) **AFORO:** Es la revisión de las mercancías, ya sea en forma física o documental.
- h) **XN:** Abreviatura de Exportación.
- i) **Xn:** Abreviatura de Exportador.
- j) **MN:** Abreviatura de Importación.
- k) **Mn:** Abreviatura de Importador.
- l) **Mcía.:** Abreviatura de mercancía.
- m) **S.A.G.:** Servicio Agrícola y Ganadero de Chile.

Como resumen del proceso de importación o exportación, desde el punto de vista de Chile, podemos indicar que:

- a) Si voy a **ENVIAR** mercancías  **YO SOY EL EXPORTADOR**

El que me recibe las mercancías es el Importador.

b) Si voy a **TRAER** mercancías



YO SOY EL IMPORTADOR

El que me envía las mercancías es el exportador

Importancia de las Importaciones

Las importaciones contribuyen al crecimiento y al bienestar por varias vías, algunas de las cuales han adquirido especial trascendencia en los últimos tiempos. En primer lugar, por el lado del consumo, las importaciones suponen la posibilidad de acceder a productos más baratos o más eficientes. Ello permite **aumentar el bienestar** de los consumidores.

En segundo lugar, gracias a las importaciones las empresas acceden a maquinaria y tecnología, que permiten ampliar su capacidad productiva y su potencial.

Importancia de las Exportaciones

En economía, una **exportación** es cualquier bien o servicio enviado fuera del territorio nacional.

Las exportaciones son el conjunto de bienes y servicios vendidos por un país en territorio extranjero para su utilización. Junto con las importaciones, son una herramienta imprescindible de comercio nacional

Las exportaciones contribuyen al desarrollo económico de un país gracias a la generación de divisas y empleos que éstas aportan a la economía nacional del país exportador.

Ventajas y desventajas

La exportación requiere de una baja inversión y permite a los administradores tener un control operativo mayor, sin embargo, exportar también significa perder control sobre el marketing de la empresa. Conforme una empresa crece, la oportunidad de exportar es cada vez mayor. Y aunque, por ahora, las empresas más grandes son las principales exportadoras, las empresas pequeñas también están desarrollando estrategias de exportación para entrar en el mercado de otros países. Los ingresos totales de una empresa no se correlaciona directamente con el tamaño de la empresa, esto quiere decir que la intensidad de las exportaciones se determinará sobre la base de la relación ingresos-exportaciones.

INCOTERMS 2020

Para responder a lo *que es un incoterm*, término que proviene de "international commercial terms" que en español quiere decir "Términos de Comercio Internacional", debemos saber que, como su propio nombre indica, son los **términos y requisitos** de una operación de **compraventa internacional**. Debido a ello, son los encargados de estipular cuándo y dónde se produce la **transmisión de los riesgos y la obligación en cuanto a los costos**, así como quién corre a cargo de ellos y otros factores en relación con este tipo de transacciones.

Clasificación y Tipos

Los **incoterms** son un factor muy relevante e imprescindible en el comercio internacional. Todos los agentes involucrados en cualquier relación comercial internacional tienen amplios conocimientos e

información sobre ellos, su gestión y aplicación; y para ello es necesario estar atentos a todas las actualizaciones que van sufriendo cada cierto tiempo.



Estos términos **no son siempre los mismos** ni se mantienen estables, sino que cada cierto tiempo (normalmente 10 años) **sufren actualizaciones** para poder dejar atrás términos que ya no se usan porque tienen unas condiciones poco adaptadas al mercado de hoy en día.

En este sentido, cuando pasa ese tiempo estipulado, se renuevan y mejoran los términos con el fin de que tengan una mayor y mejor usabilidad a día de hoy. En este sentido, los **términos** van a ir acompañados siempre de un número que va a indicar el año de la actualización de ese término en concreto. Por ejemplo, si vemos "FCA 2010" significa que es el término "Free Carrier" y que es de la actualización del año 2010. Si, ahora en 2020 con la nueva actualización el término FCA se ha mantenido, pero con algunos cambios, al ver "FCA 2020" sabremos que pertenece a la versión de 2020, con ciertas modificaciones.

Desde el **1 de enero de 2020** las **importaciones y exportaciones** se regulan mediante los nuevos **Incoterms 2020**, dejando atrás algunos de los antiguos términos e introduciendo algunas **actualizaciones**.

Fueron creados por la Cámara de Comercio Internacional (**ICC o International Chamber of Commerce, en inglés**), el año 1936, por lo que, son términos que están entre nosotros desde hace mucho tiempo y que han servido de gran ayuda, - a través de las distintas actualizaciones que han tenido lugar -, en su mayor parte, en el comercio marítimo para el que es una ventaja fundamental en cuanto a las condiciones y negociación de las partes en el [transporte internacional de mercancías](#). Actualmente la versión utilizada es la de 2010, aunque el próximo año se va a sustituir por la nueva versión de 2020.

Cambios en los Incoterms 2020

Los cambios de los Incoterms 2020 respecto a los Incoterms 2010 son:

- El Incoterm **DAT** (Delivered At Terminal) se **sustituye por DPU** (Delivered at Place Unloaded). Lo más significativo de esta modificación es el cambio de nombre, ya que las responsabilidades y obligaciones son las mismas, pero la nueva denominación DPU permite que se pueda establecer la entrega en cualquier lugar, sin que tenga que ser especialmente en terminal, aunque también podría pactarse en el contrato si así lo desean las partes.
- Se fijan nuevas condiciones a la hora de **contratar un seguro** para los Incoterms **CIF y CIP**.

- En el Incoterm **FCA** que se realice con transporte marítimo, ahora el comprador puede pedir a la naviera o a su agente que amita el BL (**Bill of Lading**) con la anotación **"on board"** para el vendedor.

Aspectos actualizados en la aplicación de los Incoterms 2020

Por otra parte, también existen algunos factores que han cambiado respecto a la aplicación de los Incoterms 2020:

- Para considerar válido el BL **"house"** tiene que indicarse en el documento que está regido por la **normativa UCP 600** (reglas que regulan los créditos documentarios, porque es el único que admite la modalidad "house").
- Siempre hay que **indicar en el contrato de venta los Incoterms utilizados**, en este caso Incoterms 2020 ya que si no se especifica puede que se apliquen los Incoterms del año 2010 o incluso los del 2000.

CLASIFICACIÓN DE LOS INCOTERMS

Grupo E

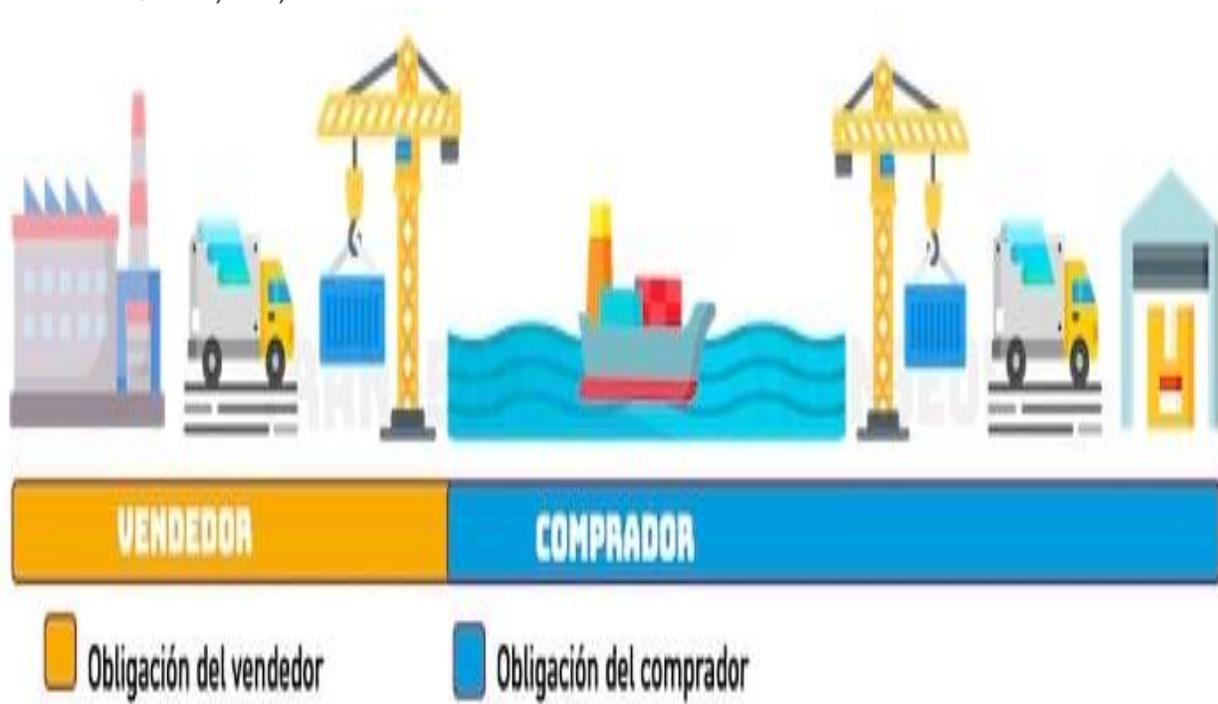
Entrega → a la salida. La parte vendedora otorga al comprador la mercancía en sus propias instalaciones (las del vendedor), lo que significa que, es el término más beneficioso para el transporte desde el punto de vista del vendedor que no tendrá que hacer nada, más que empaquetar y embalar la mercancía y esperar a que la parte compradora vaya a dárselas. Desde este punto, todos los riesgos y gastos derivados del transporte internacional corren por cuenta del comprador.

Términos → EXW.

Grupo F

Entrega → indirecta. El vendedor pone los bienes a disposición del conductor. Ese transportista contratado lo paga y lo elegirá la parte compradora. Por tanto, el vendedor no se hace cargo del pago del medio de transporte principal.

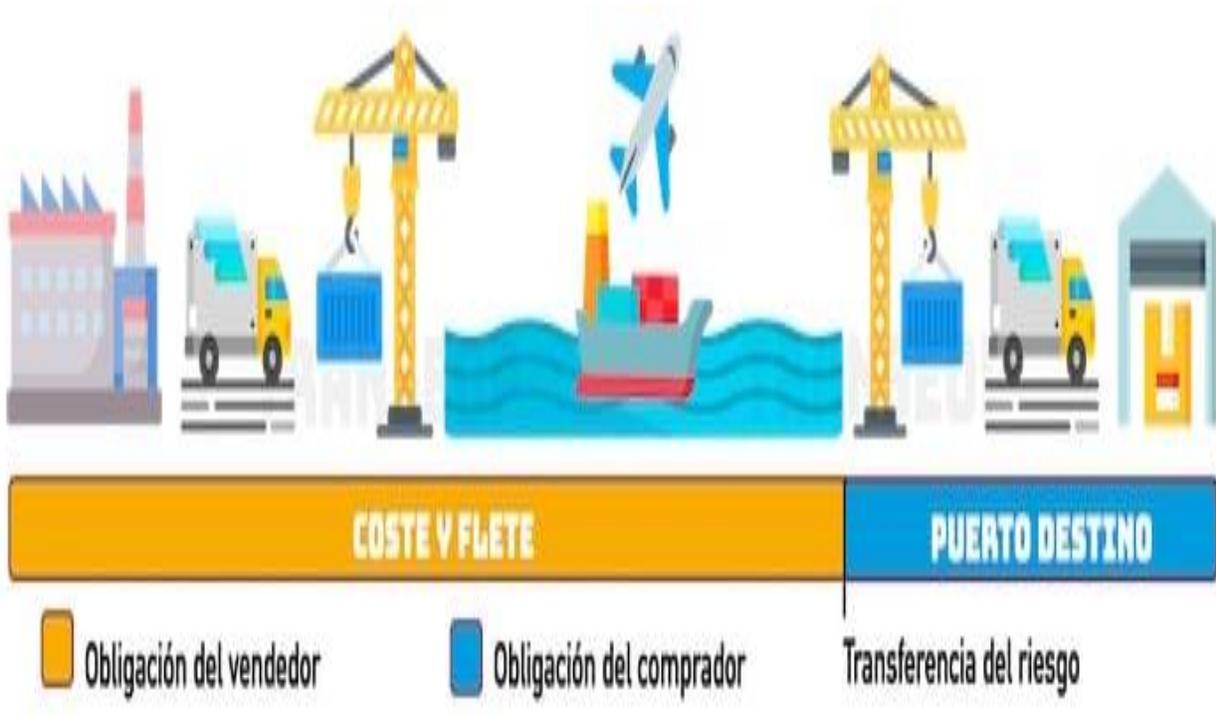
Términos → FOB, FAS, FCA.



Grupo C

Entrega → indirecta. En los términos con la inicial "C", la parte vendedora será la encargada de pagar el vehículo de transporte principal que vaya a utilizarse para el transporte. No obstante, cabe destacar que si el producto padece algún daño o extravío durante el trayecto ninguna de las partes es responsable de ello, tal y como ocurre con el pago de los costes adicionales que pueden tener lugar en el momento en que la mercancía está siendo transportada.

Términos → CIP, CIF, CPT, CFR.



Grupo D

Entrega → directa. Aquí el vendedor es el que correrá a cargo de los costes y los riesgos del traslado de las mercancías hasta que esté en el destino acordado en el contrato. En el momento en que han



llegado a este lugar, los peligros y gastos pasarán a ser cargo de la parte compradora.

Términos → DAP, DAT, DDP.



⇒ *: Los asteriscos son los Incoterms que han cambiado en esta nueva versión de 2020.

Los 11 tipos de **Incoterms** vigentes desde el 1 de enero de **2020** son: EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP, DPU, DAP, DDP. El vendedor / exportador le entrega la mercancía al comprador en sus propios almacenes (los del vendedor), por lo que solo tendrá que ocuparse de embalar la mercancía.

EXW → EX WORKS / EN FÁBRICA

- El **vendedor / exportador** le entrega la mercancía al comprador en sus propios almacenes (los del vendedor), por lo que solo tendrá que ocuparse de embalar la mercancía.
- El **comprador / importador** se encarga de todos los gastos y corre con todos los riesgos desde que recoge la mercancía en el almacén del vendedor. Una vez que sale del almacén, antes de cargarla, el comprador tiene todas las responsabilidades sobre la carga. El seguro no es obligatorio, pero si se contrata corre a cargo del comprador, que es el que asume el riesgo.

Por tanto, el Incoterm 2020 EXW solo debe utilizarse cuando el vendedor entregue la mercancía en sus instalaciones, si se hace en cualquier otro lugar debe utilizarse otro término.

FCA → FREE CARRIER / LIBRE TRANSPORTISTA

- El **vendedor** entrega la mercancía al comprador en un punto pactado previamente y asume los costes y los riesgos hasta que se entrega la mercancía en dicho punto, incluyendo los costes del despacho aduanero para la exportación. Es decir, el vendedor se encarga del transporte interior y las gestiones aduaneras de exportación, menos si el sitio pactado son las instalaciones del vendedor (FCA almacén), circunstancia en la que se entrega en dicho punto una vez cargada en los medios de transporte dispuestos por el comprador, que es el que asumirá el coste de la carga.
- El **comprador**, como hemos comentado, es el que asume los gastos desde la carga a bordo hasta la descarga, incluyendo el seguro en el caso de contratarlo ya que es la persona que corre con el riesgo a la hora de cargar la mercancía en el primer medio de transporte.

Como **novedad** del FCA respecto a los Incoterms 2010 es que cuando se utilice para el transporte marítimo el comprador puede indicar a su transportista que emita un BL (Bill of Lading / Conocimiento de Embarque) al vendedor acompañado del término "on board" (a bordo) para justificar la entrega de la mercancía y facilitar la operativa de los créditos documentarios y que se abone así el crédito al vendedor como garantía del Banco pero que no es parte en el contrato de transporte.

FAS → FREE ALONGSIDE SHIP / LIBRE AL COSTADO DEL BUQUE

El **vendedor**, como su propio nombre indica, entrega la mercancía en el muelle de carga del puerto de origen al lado del buque donde se transportará la mercancía. El vendedor es quien asume todos los gastos hasta la entrega, incluidos los trámites aduaneros de exportación.

El **comprador** se encarga de la carga mientras vaya a bordo del buque, además de su estiba, flete y demás gastos hasta que se entrega en destino, incluido el despacho de importación y el seguro (si se ha contratado por acuerdo entre las partes, ya que no es obligatorio). Igualmente, asume los riesgos en el momento en que la mercancía se encuentra en el muelle de carga antes de subirla al buque.

Este Incoterm **solo se utiliza para el transporte marítimo**, normalmente para productos especiales por sus necesidades de carga. No suele ser muy común en cargas paletizadas o en contenedores.

FOB → FREE ON BOARD / LIBRE A BORDO

El **vendedor** corre con todos los gastos y riesgos hasta que la mercancía se sube a bordo del medio de transporte, así como del despacho de exportación y gastos en origen. Por otra parte, también se encarga de contratar el transporte en caso de que corra por cuenta del comprador.

El **comprador** se encarga de los costes del flete, descarga, trámites de importación, entrega en destino y del seguro en caso de que se haya contratado. Los riesgos se transmiten en el momento en que la mercancía está a bordo.

El Incoterm FOB **solo se utiliza para el transporte marítimo** y no debe utilizarse para la mercancía que vaya en contenedores ya que la responsabilidad se transmite cuando la mercancía se carga a bordo del buque, es decir, cuando los productos tocan físicamente el suelo del buque, pero en el caso de los contenedores no se cargan en cuanto llegan a la terminal, por lo que si la mercancía sufre algún daño mientras está en el contenedor sería muy complicado establecer el momento en el que ocurrió.

CFR → COST, INSURANCE AND FREIGHT / COSTO, SEGURO Y FLETE

El **vendedor** se encarga de todos los costos hasta que la mercancía llega al puerto de destino, incluyendo el despacho de exportación, los gastos de origen, el flete y normalmente los gastos de descarga.

El **comprador** corre con los trámites de importación y el transporte interior hasta el destino. Asume los riesgos desde que la mercancía está a bordo, por lo que suele ser frecuente contratar un seguro, aunque no es obligatorio.

Solo se utiliza en el transporte marítimo.

CIF → COST, INSURANCE AND FREIGHT / COSTO, SEGURO Y FLETE

El **vendedor** corre con todos los gastos hasta que la mercancía llega al puerto de destino al igual que el CFR (despacho de importación, gastos en origen, flete y normalmente los gastos de descarga). Además, el CIF requiere de un seguro desde el origen, aunque el riesgo sea transferido al comprador en el momento en que la mercancía está a bordo del buque.

El **comprador** asume los gastos de importación el transporte interior hasta el destino.

Este Incoterm incluye una **novedad** en su versión actualizada de 2020 referida a las coberturas del seguro que tiene que contratar el vendedor. Las coberturas del seguro deben ser las mismas que las proporcionadas por las Cláusulas C de las Institute Cargo Clauses, es decir, el seguro tiene que cubrir hasta que la mercancía llegue al puerto de destino.

Por otra parte, **solo se utiliza en el transporte marítimo**. Es uno de los más utilizados ya que determina el valor en aduana.

CPT → CARRIAGE PAID TO / TRANSPORTE PAGADO HASTA

En el **CPT el vendedor** corre con todos los gastos hasta que la mercancía se pone a disposición del vendedor en el lugar acordado por las dos partes, lo que supone gastos de origen, despacho de exportación, pago del transporte principal y normalmente, los gastos de destino (p.ej: transporte interior)

El **comprador** se encarga de los trámites de importación y el seguro en caso de que se contrate. En cuanto al riesgo, pasa a ser del comprador cuando la mercancía se carga en el primer medio de transporte contratado por el vendedor.

El incoterm CPT sirve para **todos los medios de transporte**

CIP → CARRIAGE AND INSURANCE PAID / TRANSPORTE Y SEGURO PAGADOS HASTA

El **vendedor** los gastos corren a su cargo hasta entregar los productos en el destino convenido, es decir, los gastos de origen, despacho de exportación, flete marítimo y el seguro, que en esta ocasión es obligatorio.

El **comprador**, por su parte, tiene que asumir los trámites de importación y la entrega en destino. El riesgo se traspa cuando la mercancía se carga en el primer medio de transporte.

Novedad: Hay una modificación en las coberturas del seguro, que además de ser obligatorio tiene que contener las mismas coberturas que las establecidas por las Cláusulas A de las Institute Cargo Clause. Los productos tienen que estar asegurados hasta que lleguen a su destino final.

DPU → DELIVERED AT PLACE UNLOADED / ENTREGADA EN LUGAR DESCARGADA

El **vendedor** cuenta con los costes y riesgos de todos los trámites de origen, es decir, embalaje, carga, despacho de exportación, flete, descarga en destino y entrega en el punto pactado previamente entre las partes.

El **comprador** se encarga de todos los trámites del despacho de importación.

Novedad: Si ya conoces la versión antigua de estos términos (Incoterms 2010) te habrás dado cuenta de que este es un término nuevo que sustituye al DAT. La novedad consiste en que se amplían las alternativas de entrega. Antes con el DAT la entrega tenía que llevarse a cabo en la terminal y ahora con DPU puede realizarse en cualquier otro punto de entrega que sea previamente acordado entre las partes, sin que tenga que ser la terminal.

DAP → DELIVERED AT PLACE / ENTREGADO EN UN PUNTO

El **vendedor** se encarga de todos los riesgos y gastos del trato excepto el despacho de importación y los gastos de descarga en destino. Por tanto, el vendedor asume los gastos de origen, el flete y el transporte interior. En caso de que se contrate un seguro (no es obligatorio) sería el vendedor quien asumiese los gastos.

El **comprador**, por tanto, solo corre con el despacho de importación y los gastos de descarga. Se puede utilizar con **todos los medios de transporte**.

DDP → DELIVERED DUTY PAID / ENTREGADO CON DERECHOS PAGADOS

El **vendedor** pagará todos los gastos y riesgos que tengan lugar desde el embalaje de la mercancía y su correspondiente verificación en el almacén hasta que los productos lleguen a su destino final, incluyendo los despachos de importación y exportación, flete y seguro en caso de que se contrate.

El **comprador** solo se encarga de recibir la mercancía y normalmente de su descarga, aunque no es obligatorio que se ocupe él sino que también puede hacerlo el comprador (según acuerdo).

Como podrás observar, este Incoterm es el opuesto al EXW, ya que el vendedor es el que asume todos los riesgos y gastos.

Consejos para usar los Incoterms de forma adecuada

- **Acordar el término específico** con la otra parte antes de empezar con el transporte.
- Asegurarse de que el término usado es **apto para el medio** elegido.
- Confirmar que **las dos partes entienden las obligaciones** indicadas en el contrato de compraventa internacional.
- Indicar sin errores el **tipo acordado en la factura comercial** del envío.
- **Comprobar periódicamente los términos** utilizados y, revisar sus derechos y obligaciones, en el caso de que sea necesario.

Incoterms más utilizados en el transporte internacional

- **FAS (Free Alongside Ship)**. "Franco al costado del barco, puerto convenido." Aquí, es el vendedor el que tiene esta obligación a colocar la mercancía al lado del barco en el puerto, es la **parte vendedora la que debe llevar a cabo toda la gestión de la exportación**. En cambio, es la **parte compradora la que corre a cargo de los riesgos en lo que se refiere al viaje, gastos de carga y flete**.

- **FOB (Free on Board)**. "Libre a bordo, puerto de carga convenido". La parte vendedora cargará los productos en el buque, mientras que, **todos los riesgos y costos una vez que la mercancía ha sido cargada** pasan a estar a cargo del comprador.
- **FCA (Free Carrier)**. "Franco Transportista" el **vendedor hace entrega de los productos que previamente han pasado por el despacho de exportación** designado por el comprador en lugar convenido, si la entrega tiene lugar en las instalaciones del vendedor, es este quien asume el coste de la carga en el traslado, en cambio, si se lleva a cabo en otro sitio, la parte vendedora no se hace responsable.
- **CFR (Cost and Freight)**. "Coste y flete", puerto de destino designado: **El vendedor corre con los costos y la carga hasta que llega al puerto convenido**. El riesgo se transfiere a la parte compradora en el momento en que los productos se han cargado en el barco.
- **CIF (Cost Insurance Freight)**. Costo, seguro y flete (puerto designado) **El vendedor paga un seguro y el flete** para entregar los bienes en el lugar indicado.

Errores más frecuentes al usar los Incoterms

1. **Utilización de términos que no existen:** A excepción de estos once términos: EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP; no hay más, y no serán reconocidos otros supuestos incoterms. Usar condiciones inventadas es bastante común. Expresiones como EXW Docks, C+F, etc, parecen provenir de uno de los once, al cual, se le varían ciertas estipulaciones, derecho y responsabilidad eliminando, sustituyendo o implementando algún factor más. Esto no es intencionado, solo se debe al poco conocimiento respecto a alguno de estos once incoterms oficiales y vigentes- **Los términos se deben cumplir como parte del contrato mercantil acordado entre dos partes.**

2. **Uso de incoterms para contratos de compra-venta nacionales:** Los incoterms están hechos para operaciones internacionales. Se utilizarán en contratos para la compra venta en los que las mercancías tienen su origen en un país y el destino en otro.

Los términos que empiezan por E y por F, la entrega de las mercancías se produce en el país originario, es decir, el vendedor no asumirá ningún gasto una vez que las mercancías hayan salido del país de origen para su transporte internacional hasta el destino indicado. Si nos encontramos un término que comienza por las letras C o D, por tanto, sabremos que la entrega de la mercancía tendrá lugar en el país que se acuerde entre las partes para el destino.

3. **Nombrar de forma incompleta el Incoterm elegido:** Después de las tres letras debe seguir el lugar especificado para la entrega, sino no tiene ningún significado. Lo mejor es indicar la dirección completa en la que se tiene que entregar a continuación de las tres letras del, tal cual, ya sea un punto kilométrico en una carretera, un número de una calle, o un código postal. Así quedará determinado sin equivocaciones el lugar exacto en el que se entregará la mercancía y toda la **información relativa a los riesgos y costes en lo respectivo al comercio exterior, derechos de aduanas, medios de transporte, seguro, etc., que deben asumir las dos partes** quedará clara sin dar lugar a ninguna duda.

4. **Usar Incoterms no previstos para el modo de transporte elegido:** La gran mayoría de los envíos necesitan la combinación de dos o más modos de transporte, siendo el terrestre por carretera el que usa como auxiliar al ferroviario, **aéreo y marítimo casi siempre. Los Incoterms CFR y CIF** son el claro ejemplo. Están **pensados para uso en transacciones en las que todo el transporte discurre por mar** o por vías navegables interiores. Es decir, quedaría reservado su uso a mercancías producidas en las terminales portuarias o aquellas que viajan hasta estas por conducciones o tuberías, como ocurre con los graneles sólidos, líquidos y gases. **La alternativa a CFR y CIF es el uso del CPT y CIP** respectivamente.

5. **No valorar los riesgos para nuestra empresa en cada incoterm:** Todas las disposiciones llevan consigo ventajas y desventajas para compradores y vendedores, pero los sobresaltos serán mucho menores al igual que sus posibles consecuencias si se intenta minimizar los riesgos para nuestra empresa y conociendo a los que finalmente estamos expuestos.

⇒ **¿Qué Incoterm debo utilizar?**

Se recomienda usar los **Incoterms** con la ayuda de una **empresa de transporte** con personal especializado en este tipo de operaciones con el fin de **minimizar los riesgos** que supone un uso indebido o incompleto.

HISTORIA DEL SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS

La historia del Servicio Nacional de Aduanas, se inicia en tiempos de la Colonia, cuando la Reina Isabel de Castilla estableció la llamada Casa de Contratación de Sevilla, en 1503.



ADUANAS DEL PASADO

La llamada Casa de Contratación de Sevilla o "Aduana" de Sevilla, fue creada a pocos años del descubrimiento de América por Colón (1492), con el fin de centralizar desde allí las mercancías que salían a las nuevas colonias americanas. Tiempo después, en 1545, surge un verdadero derecho de aduana: el almojarifazgo o derechos de entrada sobre el valor de las mercancías.

Históricamente y a nivel mundial, las aduanas nacieron para impedir la entrada de productos a un determinado territorio. A través del tiempo, los países latinoamericanos han definido a la Aduana como el "Organismo encargado de aplicar la legislación relativa a la importación y exportación de mercancías y a los otros gravámenes aduaneros: percibir y hacer percibir los impuestos que les sean aplicables".

En 1774, el Gobernador Don Agustín de Jáuregui estableció en forma definitiva la Aduana, poniendo punto final al remate de las rentas o empleos públicos. Se debe a este Gobernador la organización del primer Servicio de Aduanas de Chile, cuya sede principal se radicó en Santiago, conocido en esa época con el nombre de Administración de Aduanas. Tras la declaración de la Independencia de Chile en 1810, se promulga al año siguiente la Ley de Libertad de Comercio, siendo ésta la primera ley de la República, que aporta interesantes artículos de incidencia aduanera vinculados con el comercio exterior. Esta disposición decretó la libertad de comercio para los puertos de Coquimbo, Valparaíso, Talcahuano y Valdivia.

Ese mismo año se dicta la primera Ordenanza de Aduanas, al permitirse desde el 21 de Febrero de 1811, el comercio recíproco con naciones amigas o neutrales con respecto a España. Posteriormente, el Reglamento Constitucional de 1813, establece la revisión de las mercancías en Valparaíso antes que éstas fueran remitidas a Santiago.

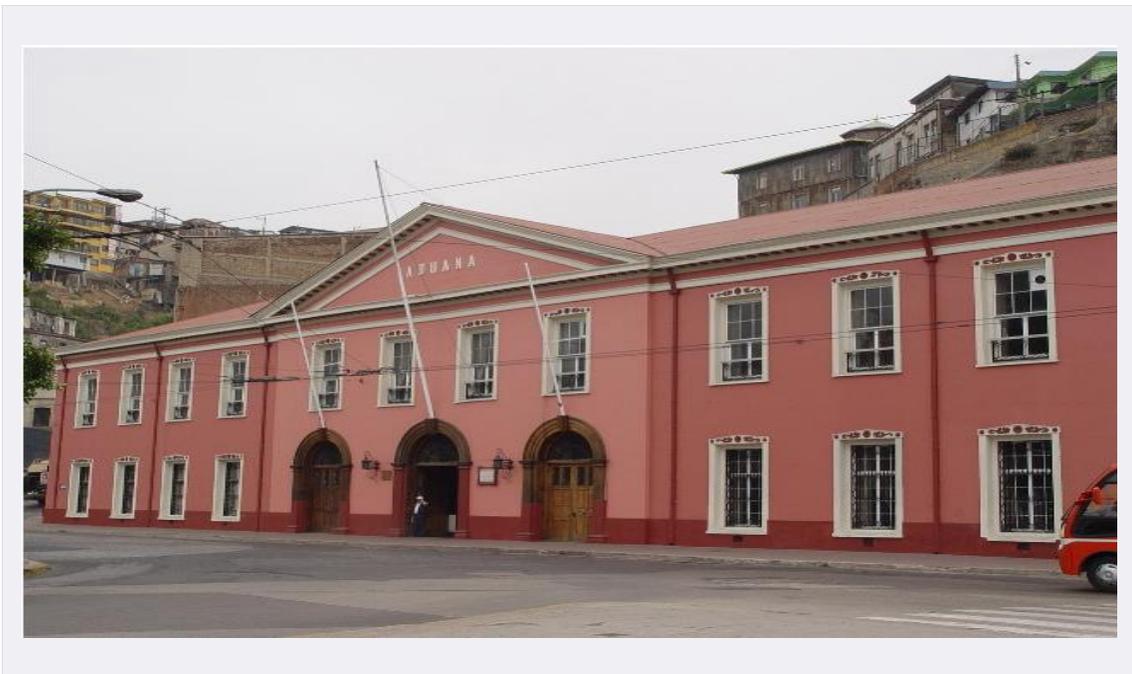
Más adelante, en 1820, se acordó crear una Aduana en Valparaíso para aforar y liquidar las mercancías. En el año 1831 se traslada definitivamente, la Aduana Mayor o Superintendencia de Aduanas, desde Santiago a Valparaíso. Dos años después se crean los "Almacenes de Aduana".

En los años siguientes, mediante diversos cuerpos legales se dictan normas y procedimientos aduaneros, como también se van creando nuevas aduanas en distintos puntos del país; tales como: Coquimbo, Los Andes, Caldera, Talcahuano, Mejillones, Carrizal Bajo, Chañaral, Tomé, Arica, Taltal, entre otras. Algunas continúan vigentes, mientras que otras fueron suprimidas con el paso del tiempo.

GÉNESIS DE UN MONUMENTO HISTÓRICO

En 1844, se inició la construcción del edificio de la Aduana de Valparaíso, actual Dirección Regional.

La obra estuvo inicialmente a cargo del ingeniero Augusto Charme. Sin embargo, los trabajos se suspendieron por 2 años, debido a diversos inconvenientes y fueron reanudados en el año 1846, por el constructor John Brown Diffin. El constructor–arquitecto, oriundo de Estados Unidos, realizó varios trámites con la intención de continuar la obra, presentó nuevos y diferentes planos, para finalmente, dar término a la construcción de este noble inmueble. Cabe destacar que el reconocido arquitecto se hizo cargo también de las diligencias para la construcción de los almacenes aduaneros en 1833.



Edificio de la Dirección Regional Aduana de Valparaíso

La inauguración oficial del edificio de Aduana se realizó el 1 de Septiembre de 1855, manteniéndose hasta hoy como el edificio institucional más antiguo de la ciudad-puerto, ya que ha soportado incólume a terremotos como el de 1906, incendios, bombardeos, violentos temporales, etc.

El edificio de la Aduana presenta un estilo de construcción muy característico de la ciudad de Valparaíso de aquella época. Es una construcción de dos pisos, compacta, que responde a la alta valorización del terreno plano; sólida, de arquitectura simple y proporciones armónicas, de composición de plantas y fachadas resueltas en forma simétrica.

La edificación se estructura sobre la base de gruesos muros de ladrillos estucados de 1.20 metros de espesor sobre fundaciones de piedra. Destaca el excelente trabajo de carpintería en los entramados

de entrepiso, la escalera y la estructura de la techumbre, con sus tijerales resueltos en alerce. Con este edificio, Brown logró una versión porteña del estilo post-colonial de la arquitectura norteamericana.

Finalmente, cabe señalar que a partir del año 1976, esta reliquia arquitectónica forma parte de nuestro Patrimonio Nacional. En la actualidad, además de sus funciones aduaneras, es sede de importantes iniciativas culturales y artísticas.

OTRAS CONSTRUCCIONES ADUANERAS

En 1936 en la Plaza Sotomayor, se inició la construcción de un edificio para albergar a la Superintendencia de Aduanas y para el Resguardo Marítimo de la Aduana de Valparaíso. Actualmente, ahí se encuentra la Dirección Nacional de Aduanas.

En Enero de 1994, el Servicio Nacional de Aduanas adquirió el edificio que pertenecía al Banco Central de Chile, construido en 1928, en calle Esmeralda de Valparaíso.

ADUANAS DEL PRESENTE



Edificio Dirección Nacional de Aduanas

Diversos personajes e iniciativas han ido marcando la larga marcha del Servicio Nacional de Aduanas de Chile. En la actualidad, en virtud de la inserción internacional de nuestro país y de los nuevos Tratados de Libre Comercio y Acuerdos Comerciales suscritos por Chile, el rol que le cabe a Aduanas es preponderante. En efecto, su tarea ya no sólo radica en la recaudación de los derechos aduaneros y de impuestos de carácter interno a las importaciones, sino que ahora, le corresponde implementar la puesta en marcha de dichos acuerdos internacionales, siendo un ente facilitador del comercio exterior, que fiscaliza de manera exacta y oportuna.

ACTIVIDAD:

Luego de leer responsablemente la presente Guía, realice las siguientes actividades:

- 1.- Defina: Importación, Exportación, Aduana, Aforo, Importador, Exportador.
- 2.- Describa cada uno de los Incoterms utilizados desde 2020.
- 3.- Realice una línea de tiempo con la historia de las Aduanas en Chile

NO OLVIDE LA PUNTUACIÓN, REDACCIÓN Y ORTOGRAFÍA, PUES SERÁ CONSIDERADA EN SU EVALUACIÓN.