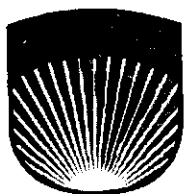


COMISION INTERGOBIERNAL DE COOPERACION ECONOMICA Y SOCIAL



PROYECTO CONJUNTO



**BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO**  
**Instituto para la Integración de América Latina**

**NACIONES UNIDAS**  
**Comisión Económica para América Latina**

**INTAL - CEPAL**

**SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL EN LOS CORREDORES**  
**LIMA-BUENOS AIRES Y LIMA-SAO PAULO**

**TOMO II : LOS SERVICIOS Y ASPECTOS**  
**INSTITUCIONALES**

**VERSION PRELIMINAR**

**Septiembre de 1974**

“Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, de parte de la secretaría de las Naciones Unidas ni del Instituto para la Integración de América Latina, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras o límites.”

Compuesto en la Unidad de Composición IBM de la CEPAL e impreso en  
las Secciones de Reproducción de Documentos de la OPS y la CEPAL

Santiago – Chile

74-9-2169

# INDICE

	Página
Presentación .....	1
Capítulo I	
El transporte terrestre internacional y la integración económica de América Latina ..	3
Capítulo II	
Posibilidades actuales de desarrollo del transporte terrestre internacional en Sudamérica .....	7
– <i>Infraestructura de transporte terrestre existente</i> .....	7
– <i>Acuerdos institucionales de carácter multilateral y bilateral en el transporte terrestre internacional</i> .....	11
– <i>Las barreras no arancelarias que existen en el campo del comercio y el transporte internacional</i> .....	14
– <i>Capacidad empresarial de los medios de transporte en relación al tráfico internacional</i> .....	15
– <i>Posibilidades de la demanda de transporte terrestre como producto de la evolución del intercambio a medida que avanza el proceso de integración económica regional</i> .....	17
Capítulo III	
Las posibilidades actuales de organizar servicios de transporte terrestre combinado de mercaderías en los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo .....	20
– <i>Posibilidades de complementación de los servicios carreteros y ferroviarios existentes dentro de un esquema de transporte combinado</i> .....	21
Capítulo IV	
Algunos problemas que se enfrentan al tratar de establecer servicios de transporte terrestre en los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo .....	28
– <i>Proceso típico de exportación e importación</i> .....	28
– <i>Objetivo y funciones de los organismos que intervienen en el proceso</i> .....	29
– <i>Procedimientos actuales que se aplican para el tráfico de mercaderías en los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo</i> .....	31
Capítulo V	
Aspectos institucionales del transporte terrestre internacional .....	41
– <i>Habilitación de empresas y circulación de vehículos</i> .....	43
– <i>Régimen aduanero de tránsito de mercadería y desaduanamiento en el lugar de destino</i> .....	45
– <i>Responsabilidad de la empresa de transporte y garantías para responder a ella</i> ..	49
Capítulo VI	
Líneas de acción futura .....	54
– <i>Características de la infraestructura de transporte</i> .....	54
– <i>Acuerdos institucionales que regulan las actividades de transporte terrestre internacional</i> .....	55
– <i>Procedimientos de comercio exterior y de transporte internacional de mercaderías</i> .....	56
– <i>Capacidad empresarial de los medios de transporte en relación con el tráfico internacional</i> .....	57
Anexo I	
Tarifas ferroviarias .....	
Anexo II	
Fletes marítimos .....	
Anexo III	
Caso: Transporte de 60 toneladas de cobre de Chile a Brasil vía Antofagasta – Socompa – Salta – Pocitos – Yacuiba – Santa Cruz – Suárez Arana – Corumbá – Baurú – São Paulo .....	
Anexo IV	
Caso: Transporte en contenedores de piezas de automóviles desde Argentina al Norte de Chile vía: Buenos Aires – Güemes – La Quiaca – Villazón – Viacha – Arica y por la variante Buenos Aires – Güemes – Socompa – Antofagasta – Arica	
Anexo V	
Caso: Transporte de piezas de televisores y de máquinas de coser desde Brasil al Perú vía: São Paulo – Corumbá – Suárez Arana – Santa Cruz – Desaguadero – Puno – Lima	

## PRESENTACION

Como resultado de la labor desarrollada conjuntamente por el Instituto para la Integración de América Latina, del Banco Interamericano de Desarrollo (INTAL) y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina (CEPAL) a fin de promover la creación y el uso de servicios intermodales de transporte terrestre internacional entre los países del Cono Sur, se publicó en mayo del presente año la versión preliminar del informe: *Servicios de transporte terrestre internacional en los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo, Tomo I: La infraestructura, (E/CN.12/L.107)*.

INTAL y CEPAL entregan ahora a la publicidad, con arreglo a ese programa conjunto, el Tomo II: *Los servicios y aspectos institucionales*. En él se trata de mostrar las posibilidades actuales de desarrollo del transporte terrestre en Sudamérica, con especial énfasis en la interconexión de los mercados subregionales andino y de la cuenca del río de la Plata.

En este informe se analizan las posibilidades que ofrece la infraestructura disponible y las necesidades de coordinación de los medios de transporte terrestre para ofrecer servicios completos de transporte en los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo. Se examinan detenidamente los problemas básicos que se enfrentan al tratar de establecer servicios de transporte terrestre combinado en ambos corredores, especialmente aquellos relacionados con la necesidad de promover la creación de empresas de transporte intermodal como medio para satisfacer las exigencias de los usuarios ofreciendo servicios completos, que incluyan, además del desplazamiento de las mercaderías, todos los servicios conexos destinados a resolver las dificultades de trasbordos, tránsito de las mercaderías, nacionalización, seguros, etc.

Los diferentes problemas que afectan la movilidad transcontinental de productos se ilustran con la presentación de algunos casos concretos, respecto de los cuales se ha reunido información sobre los flujos físicos de la carga y los procedimientos aplicados a la documentación.

Se incluye también un análisis de los aspectos institucionales del transporte terrestre internacional, en especial, aquéllos relacionados con el Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre suscrito por Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay y la Decisión 56 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.

Finalmente, se esbozan algunos lineamientos estratégicos para abordar la facilitación del transporte terrestre y el comercio internacional en el futuro tanto en lo que se refiere a la utilización de la infraestructura actual, como a la formación empresarial y perfeccionamiento institucional.

La publicación del presente tomo no habría sido posible sin la colaboración activa de organismos gubernamentales y privados vinculados al transporte terrestre internacional. El INTAL y la CEPAL dejan constancia de su reconocimiento a todos aquellos que han aportado su valiosa experiencia para la preparación del presente trabajo.

Septiembre de 1974

CAPITULO I

EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL Y LA INTEGRACION  
ECONOMICA DE AMERICA LATINA

## CAPITULO I

EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL Y LA INTEGRACION  
ECONOMICA DE AMERICA LATINA

Las metas económicas de la integración de América Latina consisten fundamentalmente en lograr un mejor rendimiento del conjunto de los recursos regionales para obtener un aumento real del ingreso por habitante.

Para lograr estas metas, aparece como esencial la creación de un mercado regional que permita superar las restricciones presentadas por los mercados nacionales, que atentan, entre otras cosas, contra las economías de escala, el mejor aprovechamiento de tecnologías especializadas y determinadas ventajas comparativas de producción.

Por otra parte, la creación de un mercado ampliado a nivel regional presupone, como es lógico, la adopción de instrumentos que, como primera medida, permitan intensificar el intercambio comercial entre los países participantes; en etapas más avanzadas, se busca lograr una completa movilidad de todos los factores de producción dentro del ámbito del mercado regional.

La intensificación del intercambio comercial, tanto en el plano nacional como regional, depende fundamentalmente de la existencia de medios de transporte adecuados cuyos costos lo hagan factible desde el punto de vista económico. De esta manera, el transporte aparece como una condición necesaria, aunque no suficiente, para que el comercio se realice.

Ahora bien, tratándose de un mercado regional, se depende aún más de los transportes porque tanto los costos explícitos del transporte como los costos financieros del capital en giro ocioso mientras dura el viaje, pueden anular el funcionamiento de otros instrumentos económicos utilizados para estimular y lograr la ampliación del mercado: la desgravación arancelaria, la programación industrial en el caso del Grupo Andino, etc.

Es reconocida la debilidad y falta de adecuación del sistema regional de transporte en América Latina. Siendo graves las deficiencias de los sistemas nacionales en varios países, al punto de constituir un obstáculo importante para el desarrollo económico, lo son mucho más aún desde el punto de vista regional.

La falta de adecuación de los medios de transporte regionales obedece a razones históricas. En efecto, Latinoamérica, con la excepción tal vez de Colombia, presenta ciertos rasgos típicos de distribución espacial, con su población y actividades económicas concentradas en las zonas próximas al mar. Los polos de desarrollo ubicados en las costas, rodeados de una pequeña periferia integrada, contrastan con grandes extensiones al interior del continente, que poco o nada se han integrado, y aún existen zonas casi inexploradas.

Esta estructura refleja un proceso de desarrollo caracterizado por la exportación de recursos naturales, en que la mayor parte de los ingresos proveerían de la exportación de materias primas a los países industrializados, con lo cual se financiaba la importación de la casi totalidad de las mercancías elaboradas. El intercambio intralatinoamericano era casi inexistente. Los centros de desarrollo más rápidos y dinámicos, casi sin excepción, fueron puertos o ciudades próximas al mar, con fácil acceso a mercados externos.

Este panorama sólo empezó a modificarse en los años posteriores a la crisis económica que precedió a la primera guerra mundial, cuando las exportaciones de materias primas mostraron sus primeros síntomas de agotamiento como apoyo de las economías latinoamericanas, y fue necesario impulsar decididamente el desarrollo de la incipiente industria manufacturera para sustituir importaciones. Como es lógico, la radicación de estos procesos de industrialización se llevó a cabo legitimando el patrón de desarrollo espacial seguido hasta entonces. Son muy recientes los esfuerzos de algunos países por crear polos de desarrollo distintos de los tradicionales e históricos, con el fin de incorporar nuevos territorios interiores al desarrollo nacional.

Como es natural, los sistemas nacionales de transporte se orientaron en el pasado a servir al proceso de desarrollo, llevando la producción de materias primas hacia los puertos para su exportación a mercados europeos y norteamericanos; sólo más recientemente se ha superpuesto un sistema concebido para unir entre sí los principales centros poblados de cada país.

Las rutas internas surgieron casi siempre como vías de penetración y colonización, y las conexiones internacionales han respondido más a la necesidad de integración fronteriza, que a la concepción de sistemas de transporte para el comercio internacional, especialmente en relación con los estándares de diseño y operación que ello supone. Esto explica que aún cuando existen ferrocarriles internacionales en operación desde hace medio siglo y sistemas viales con posibilidades de complementación desde hace bastante tiempo, casi todo el comercio internacional latinoamericano utiliza la vía marítima. En todo caso, como consecuencia de la configuración geográfica de América Latina y su particular patrón de desarrollo espacial, aun cuando se produzca un desarrollo importante del transporte terrestre, el transporte marítimo continuará teniendo gran significación por las ventajas que ofrece para ciertos tipos de carga y para grandes distancias.

Pese a que la participación del transporte oceánico continuará siendo significativa varios decenios más en el comercio intralatinamericano, en muchos aspectos este modo de transporte es menos adecuado que el terrestre. Los países latinoamericanos enfrentan no sólo la tarea de conectar sus economías, sino también de incorporar todas sus regiones geográficas internas a las economías nacionales.<sup>1</sup> Todas las naciones de América Latina están interesadas en extender a nuevas regiones su desarrollo industrial, localizado hoy en unos pocos centros urbanos aislados. El transporte marítimo no es un medio apropiado para alcanzar este objetivo. Por el contrario, descansar exclusivamente en el transporte marítimo tiende a aumentar la centralización industrial, ya que por la gran incidencia de los costos portuarios en los costos totales, los barcos deben minimizar el número de puertos que tocan en cada viaje. El establecimiento de nuevos centros industriales se hace más difícil cuando los productos potenciales de exportación de esos centros deben transportarse por mar.

El transporte marítimo necesita ciertas escalas mínimas en volúmenes de carga y cierta frecuencia de embarques para que su utilización resulte económica. No se implantan líneas con frecuencias regulares y con puntos iniciales y terminales en los puertos de América Latina porque las cantidades de carga son insuficientes, y la inexistencia de transportes adecuados a su vez aumenta los costos y reprime el comercio, completándose así un verdadero círculo vicioso.

Es evidente que las características físicas de las rutas marítimas entre los puertos latinoamericanos, especialmente del Atlántico y el Pacífico, imponen costos de desplazamiento elevados. La vuelta por Panamá o por el Cabo de Hornos significa en muchos casos recorrer distancias casi iguales a las que separan América Latina de otros continentes.<sup>2</sup> Si los costos de transporte entre los países de la Cuenca del Plata y los del Grupo Andino, por ejemplo, llegan a ser comparables con los costos de desplazamiento transoceánico, parece lógico esperar que estos países encuentren mayores facilidades para seguir comerciando con mercados extracontinentales.

Por otra parte, desde la creación de la ALALC se ha producido un aumento apreciable en el comercio intrasudamericano. En efecto, desde 1962 a 1972 dicho intercambio aumentó de 500 a 1 400 millones de dólares. Pero más importante aún es el aumento de la participación de las manufacturas en dicho intercambio: para casi todos los países de la región, el mercado latinoamericano es el más importante para la colocación de este tipo de productos.

Como es natural, el aumento de las manufacturas en la composición del intercambio origina una mayor demanda de medios de transporte más veloces, para contrarrestar el aumento proporcional de los capitales en giro por las mercaderías en tránsito.

La solución parece encontrarse en un sistema de transporte que opere con módulos de carga por vehículo bastante más reducidos que los del transporte marítimo y que, además, pueda

---

<sup>1</sup> La Declaración de Principios de la Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carreteras (ALATAC) es un ejemplo del consenso en círculos latinoamericanos sobre este aspecto del desarrollo espacial del continente. En su punto III destaca que "Ahora América Latina se redescubre a sí misma y se vuelve hacia sus tierras interiores, intercomunicando a sus pueblos, abriendo caminos para un intercambio más activo de bienes y productos, inaugurando nuevas posibilidades para una progresiva integración económica, esbozando las primeras líneas de la imagen presentida del futuro latinoamericano".

<sup>2</sup> Por ejemplo, la distancia entre Río de Janeiro y Callao es de 5 254 millas, mientras que entre Río de Janeiro y el puerto europeo de Amberes es de 5 275 millas.



ofrecer mayor frecuencia de despachos y velocidad. Sin duda estos atributos pueden encontrarse en sistemas de transporte terrestre cuya factibilidad es preciso demostrar, lo que se tratará de hacer en el próximo capítulo.

Sin embargo, para que un sistema de transporte terrestre ofrezca ventajas reales, es necesario que el menor costo total del desplazamiento no se neutralice con el mayor costo derivado de trabas no arancelarias al comercio. Y también la calidad de los servicios que ofrezca tiene efectos en las condiciones de comercialización que pueden ser decisivos en la elección que hagan los usuarios.

CAPITULO II

POSIBILIDADES ACTUALES DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE TERRESTRE  
INTERNACIONAL EN SUDAMERICA

## CAPITULO II

### POSIBILIDADES ACTUALES DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL EN SUDAMERICA

Para el análisis de las posibilidades actuales de desarrollo del transporte terrestre internacional en Sudamérica, es preciso distinguir los siguientes aspectos fundamentales:

- Infraestructura de transporte terrestre existente
- Acuerdos institucionales de carácter multilateral y bilateral existentes para regular y facilitar las actividades de transporte internacional en los diferentes medios de transporte terrestre
- Barreras no arancelarias que existen en el campo del comercio y el transporte internacional, especialmente en relación con aduanas, controles fitosanitarios, etc.
- Capacidad empresarial de los medios de transporte para el tráfico internacional
- Posibilidades de demanda de transporte terrestre como producto de la evolución del intercambio a medida que avanza el proceso de integración económica regional.

Para facilitar el análisis se tratará de abordar cada uno de estos temas en forma separada, hasta donde sea posible, atendida la gran interrelación que existe entre ellos.

#### *1. Infraestructura de transporte terrestre existente*

El continente sudamericano presenta diversos corredores de transporte terrestre que vinculan los centros de producción y consumo más importantes de la región, cuya infraestructura muestra grandes diferencias.

Los principales corredores son:

- i) El corredor atlántico, que vincula Brasil, Paraguay, Uruguay y Argentina;
- ii) El corredor transandino central, que une las zonas centrales de Argentina y Chile;
- iii) El corredor transcontinental altiplánico, que hace posible la unión de Argentina, Bolivia, el Norte de Chile y Perú;
- iv) El corredor transcontinental central, que conecta Perú, el Norte de Chile, Bolivia, el Norte de Argentina, Paraguay y Brasil;
- v) El corredor andino, que vincula Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile.

#### *Corredor atlántico:*

El corredor atlántico es sin duda aquél que exhibe mayor tráfico terrestre, tanto por la importancia relativa de los países que vincula, cuyo intercambio representa más de un cuarto del comercio intrasudamericano, como por la existencia de una infraestructura de transporte terrestre continua, en el caso de las carreteras. El mayor obstáculo para la movilidad en este corredor son los grandes ríos de la mesopotamia argentina, cuya travesía ha obligado a la construcción de grandes obras viales, como el túnel subterráneo entre Santa Fé y Paraná, el puente entre Resistencia y Corrientes para cruzar el Paraná-Paraguay, el puente sobre el río Pilcomayo y frente a Clorinda para unir Argentina y Paraguay, el puente sobre el río Uruguay para unir Paso de los Libres y Uruguaiana y el puente sobre el río Paraná que une Puerto Presidente Stroessner y Foz do Iguazú. En la actualidad está en plena construcción el puente ferroviario-carretero en el río de la Plata entre Zárate y Brazo Largo y se proyecta construir obras similares sobre el río Uruguay en Paysandú-Coión, Fray Bentos-Puerto Unzúe, y Salto Grande y sobre el río Paraná entre Posadas y Encarnación. Para completar la conexión terrestre entre Paraguay y Argentina establecida con la construcción del puente sobre el río Pilcomayo, se proyecta construir un puente sobre el río Paraguay frente a Asunción. En la actualidad, las conexiones viales y ferroviarias se completan con balsas y transbordadores.

La importancia otorgada por los países del corredor atlántico a la interconexión de sus redes viales, queda de manifiesto en las cuantiosas inversiones destinadas a la construcción de obras de gran envergadura, como las señaladas, y al constante mejoramiento de las infraestructuras que propician los países de la Cuenca del Plata.

El sistema ferroviario de este corredor se caracteriza por su falta de continuidad a causa de las diferentes trochas existentes en Brasil (1 metro) y en Argentina (1.435 m) y Uruguay (1.435 m). La única conexión ferroviaria entre Argentina y Paraguay, a pesar de tener una misma trocha (1.435 m), necesita dos transbordadores, entre Zárate e Ibicui y entre Posadas y Pacú Cuá.

Los sistemas ferroviarios argentino y uruguayo no están conectados, a pesar de ser ambos de trocha 1.435 m. La única posibilidad de interconexión que se prevé en el futuro es a través del coronamiento de la presa de Salto Grande, cuya construcción se ha comenzado.

El sistema carretero es adecuado a las necesidades del transporte internacional, a pesar de que existen varios tramos en territorio argentino cuya pavimentación se está realizando conforme a los planes de Vialidad Nacional de dicho país. La terminación de esas obras y la construcción de los puentes que se señalaron antes, mejorarán notablemente las condiciones de transporte por carretera en el futuro. En todo caso, la infraestructura actual de ningún modo limita el transporte internacional; prueba de ello es el crecimiento sostenido del intercambio por Paso de los Libres-Uruguayana, que de 6.6 millones de dólares de exportaciones mutuas en 1966 pasó a 72 millones en 1971, y de 22 500 toneladas en 1966 llegó a 250 000 en 1971.<sup>3</sup>

#### *Corredor trasandino central*

El corredor trasandino central, que une las zonas centrales de Argentina y Chile, tiene una infraestructura ferroviaria bastante desarrollada, constituida en Argentina por las líneas del Ferrocarril General Belgrano, cuya trocha es de un metro, entre Buenos Aires, Córdoba, Mendoza y la frontera en Las Cuevas. Además, existe una línea férrea de trocha de 1.676 m perteneciente al Ferrocarril General San Martín, entre Buenos Aires y Mendoza, la que se utiliza frecuentemente a pesar del trasbordo que es preciso realizar en Mendoza, por ser el enlace más directo entre ambos puntos. En Chile la infraestructura ferroviaria está constituida por las líneas de trocha de un metro del Ferrocarril Trasandino entre la frontera y Los Andes, donde se realiza cambio de boguies a los vagones para permitir su paso hasta Valparaíso, Santiago o el sur del país, cuyo enlace es de trocha de 1.676 m. Una gran parte de la carga es desaduanada en Los Andes y continúa hasta su destino final en camiones.

La carretera entre Buenos Aires y Mendoza está totalmente pavimentada y entre este último punto y la localidad de Las Cuevas, en la frontera, se realizan trabajos de pavimentación con financiamiento otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo, (BID). En el tramo chileno la carretera está totalmente pavimentada desde la localidad fronteriza de Caracoles hasta Valparaíso y Santiago. Aún no se ha dado una solución definitiva al paso de la cordillera entre Las Cuevas y Caracoles; en la actualidad se utiliza el túnel ferroviario para el tráfico mixto, pero por su estado sólo se permite el paso de vehículos livianos y no se autoriza el de camiones cargados. El proyecto de habilitar dicho túnel para tráfico mixto con el fin de permitir el paso de todo tipo de vehículos fue dejado de lado por el alto costo al que llegaron las licitaciones internacionales abiertas con tal objeto (aproximadamente 20 millones de dólares). En la actualidad se proyecta la construcción de un nuevo túnel de una sola vía, con un costo aproximado de 10 millones de dólares.

Pese a que la carretera no constituye aún una opción de transporte en este corredor, se advierte un incremento de los volúmenes transportados en él por vía terrestre, como muestran las estadísticas de tráfico ferroviario: de 103 000 toneladas en 1968 a 143 000 en 1970. Las cifras anteriores no dan una visión exacta de la verdadera demanda de transporte terrestre, en parte por la inexistencia de transporte por carretera y también por la reducida capacidad de transporte del ferrocarril como resultado de una pendiente máxima de 8 por ciento y de la vejez del equipo tractor en Chile. Hay gran demanda insatisfecha, al tener que restringir los ferrocarriles la provisión de vagones a los usuarios por fuertes atochamientos de tráfico en Mendoza y Los Andes.

---

<sup>3</sup> John C. Elac, Asesoría de Integración del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), *Intercambio comercial en Sudamérica 1962-1971 y análisis de vías de transporte utilizadas entre Argentina y Brasil*, documento presentado al Seminario sobre transporte internacional por carretera en América del Sur (Washington, diciembre de 1972).

Existe una posibilidad de conectar Argentina y Chile por un corredor transandino sur entre la región del Comahue y la del Bío-Bío, enlazando el Puerto de Bahía Blanca con el de Talcahuano. Esto supone la construcción de un enlace ferroviario entre Zapala y Lonquimay de aproximadamente 200 kilómetros de longitud por el paso cordillerano de Mallín Chileno, para unir las redes de trocha ancha de ambos países (1.676 m). Las características de este enlace son óptimas, dada la altura máxima de 1 750 metros, la posibilidad de un desarrollo con pendientes máximas de 2 por ciento y una situación en terreno bastante abierto que lo haría muy poco vulnerable a los rodados. Esto abre la posibilidad de tráfico continuo durante toda época del año, en contraposición al paso por Juncal entre Los Andes y Mendoza, donde los rodados son muy frecuentes e interrumpen el tráfico por largo tiempo durante el invierno (60 días anuales en promedio). Esta conexión ferroviaria, unida a las soluciones carreteras que se proyectan y de las cuales la carretera Bariloche-Osorno por Puyehue ya está siendo utilizada en forma permanente para el tráfico de carga, pueden constituir un corredor optativo de grandes proyecciones en la integración de ambos países.

*Corredor transcontinental altiplánico.<sup>4</sup>*

En el corredor transcontinental altiplánico que conecta Argentina, Bolivia, el norte de Chile y Perú, sólo hay tráfico bilateral entre los países limítrofes. Así, por ejemplo, entre Argentina y Bolivia existen dos conexiones ferroviarias, una hacia el oriente boliviano por Pocitos-Yacuiba hasta Santa Cruz, y otra en el occidente por La Quiaca-Villazón hasta La Paz, cuyos tráficos en ambos sentidos en 1971 fueron de 137 400 y 139 900 toneladas respectivamente, según estadísticas de la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia. Entre Argentina y Chile la infraestructura ferroviaria del corredor está constituida por el Ferrocarril Salta-Antofagasta con un tráfico bilateral de 41 000 toneladas en 1971.

El resto de las conexiones ferroviarias internacionales corresponde a los ferrocarriles de Bolivia al Pacífico, de los cuales el ferrocarril por Antofagasta transportó en ambos sentidos 220 000 toneladas en 1971, el de Arica 121 000 y el de Matarani 78 000. Casi todo este tráfico corresponde al comercio en tránsito de Bolivia hacia y desde ultramar. No se tiene información respecto a tráfico bilateral, pero éste es insignificante.

Las carreteras en Bolivia constituyen el mayor obstáculo dentro del corredor, pues es preciso franquear innumerables cordones montañosos antes de llegar al altiplano en Oruro, donde las dificultades topográficas desaparecen casi, y sigue una carretera pavimentada en buenas condiciones de circulación hasta La Paz. De La Paz al Pacífico existe en la actualidad una sola conexión utilizable a través del paso fronterizo con Perú en Desaguadero, que bordea el Lago Titicaca hasta Puno para descender desde allí en dirección a Matarani por un trazado que, a pesar de sus múltiples dificultades, no impide a los camioneros bolivianos mantener un tráfico constante y cada vez mayor. Este tráfico entre La Paz y el puerto de Matarani, frente a Arequipa, demuestra el tesón de los camioneros bolivianos, y las posibilidades y perspectivas del transporte terrestre en esta región a medida que se mejore la infraestructura. La calidad y condiciones de circulación de los caminos bolivianos determina la utilización de camiones no mayores de 12 toneladas, con costos y condiciones de operación poco aptos para el transporte de larga distancia o para tráfico que permitiera utilizar vehículos mayores.

En este corredor, la atención de los países y de los organismos de integración deben centrarse en mejorar y construir carreteras adecuadas en Bolivia, para eliminar el estrangulamiento que causa la infraestructura vial de dicho país para el transporte transcontinental. En todo caso, las condiciones actuales no impiden del todo el tráfico, pero hacen preciso, introducir el concepto de transporte combinado a través de la complementación de la infraestructura ferroviaria y vial que existe. Para encarar este verdadero desafío a los países y organismos de integración se necesitará un gran esfuerzo de coordinación y la promoción de una

---

<sup>4</sup> Este corredor corresponde al corredor Lima-Buenos Aires, cuya infraestructura se describe en forma detallada en CEPAL/INTAL, *Servicios de transporte terrestre internacional en los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-Sao Paulo*, E/CN.12/L.107, mayo de 1974, tomo I de este informe sobre el Proyecto Conjunto CEPAL/INTAL.

nueva mentalidad empresarial que busque prestar servicios completos al usuario, con gran flexibilidad y sin considerar los intereses parciales de los modos de transporte utilizados.

Desde hace tres años se está realizando el transporte de partes y piezas automotrices entre Buenos Aires y Arica y viceversa, luego de un convenio suscrito por la empresa Citroën con los ferrocarriles de Argentina, Bolivia y Chile. El tráfico se realiza en contenedores de 20 pies arrendados por el usuario y en plataformas aportadas por los tres ferrocarriles; las condiciones han sido consideradas por la Citroën más satisfactorias que las del transporte marítimo utilizado anteriormente, especialmente por su efecto en la disminución de existencias a causa de la mayor frecuencia y menores plazos del transporte. Este es sin duda un ejemplo concreto de las posibilidades que brinda la complementación entre empresas ferroviarias en el transporte internacional. La extensión más al norte de Arica de un sistema de transporte similar, con trasbordo a camiones, no debiera presentar mayores problemas.

#### *Corredor transcontinental central<sup>5</sup>*

La infraestructura ferroviaria del corredor es completa en Brasil desde Santos y São Paulo hasta la frontera con Bolivia frente a Corumbá, donde empalma con la red oriental boliviana para continuar sin cambiar de trocha (1 m) hasta Santa Cruz de la Sierra. La red oriental de Bolivia no está unida al sistema ferroviario del oriente y la conexión ferroviaria hacia el Pacífico debe continuar mediante la unión férrea de Santa Cruz a Yacuiba, que está vinculada en territorio argentino a Salta y desde allí a Antofagasta. Esta ruta ferroviaria, cuya trocha es de un metro en toda su extensión, tiene una longitud aproximada de 4 200 km entre Santos y Antofagasta.

Las carreteras en Brasil sólo presentan una conexión de buena calidad hasta Campo Grande, sin que exista todavía un enlace hasta la frontera boliviana. En Bolivia no existe carretera entre la frontera brasileña y Santa Cruz; sólo a partir de este punto se inicia la infraestructura vial que conecta el oriente boliviano con la región altiplánica, a través de una carretera pavimentada hasta Cochabamba, para continuar desde allí a Oruro por un camino de grava de difícil circulación, similar al resto de las carreteras que atraviesan la cordillera de Los Andes en Bolivia.

A pesar de las condiciones poco propicias del corredor, la empresa brasileña transportadora CORAL ha organizado con éxito transportes combinados entre São Paulo y Lima, utilizando el ferrocarril hasta Santa Cruz para transbordar desde allí a camiones bolivianos de 10 a 12 toneladas los que continúan vía Cochabamba, Oruro, Desaguadero, Puno y Arequipa hasta Lima. Mediante este servicio, pionero en su tipo, se han transportado bulbos de televisión y partes de máquinas de coser producidos en Brasil para la industria peruana. Es este un buen ejemplo de mentalidad empresarial aplicada al transporte combinado, que la región debe apoyar y promover para resolver sus problemas de transporte terrestre en el futuro.

#### *Corredor andino*

La infraestructura ferroviaria de este corredor es escasa y está constituida solamente por los ferrocarriles de Bolivia al Pacífico. No existen ferrocarriles integrados en esta subregión, y las posibilidades futuras de tenerlos son muy escasas.

En cambio, muy distinto es el cuadro vial, ya que la carretera panamericana está totalmente pavimentada desde Santiago hasta Lima y Quito. Próximo a la frontera colombiana, en el Ecuador, existe un tramo no pavimentado donde hay obras de mejoramiento en ejecución, y lo mismo sucede entre el puente Rumichaca, Pasto y Popayan en Colombia. El resto de la carretera, en territorio colombiano y venezolano hasta Caracas, está totalmente pavimentado. La situación de las carreteras en Bolivia ya ha sido reseñada al hablarse de los corredores transcontinentales altiplánico y central.

El transporte terrestre en el corredor andino ha sido escaso en el pasado, sobre todo por el poco intercambio comercial entre los países andinos y la falta de convenios sobre transporte carretero internacional. La Junta del Acuerdo de Cartagena, "considerando que el

---

<sup>5</sup> Este corredor corresponde al corredor Lima-Sao Paulo, cuya infraestructura se describe en forma detallada en CEPAL/INTAL, *Servicios de transporte terrestre internacional en los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-Sao Paulo*, op.cit.

sector de los transportes terrestres merece prioridad y acciones urgentes destinadas a promover la integración física del Area y a la creación del mercado subregional", ha adoptado la Decisión 56, que constituye un convenio sobre el transporte internacional por carretera que se efectúa entre los países miembros y, en lo que corresponde, al transporte internacional por carretera en tránsito, ya sea entre países miembros o entre éstos y terceros países. Esta decisión aún no ha sido ratificada por tres países de la subregión, como precisa para entrar en vigencia.

En la actualidad existen ciertas corrientes de transporte por carretera entre Venezuela y Colombia, que se realizan con trasbordo en la frontera de Colombia por exigencias de este país, cuya legislación no admite, salvo contadas excepciones, el paso de vehículos de otro país por su territorio. Esto limita mucho el desarrollo del transporte terrestre internacional, y solo podrá obviarse con la puesta en práctica de la Decisión 56.

Entre Perú y Ecuador hay también tráfico de camiones que se realiza aparentemente sin mayores dificultades; tampoco las hay en el movimiento entre Perú y Bolivia, la mayor parte del cual corresponde a transporte en tránsito y desde ultramar por el Puerto de Matarani. Se conocen también algunos casos de transporte desde Colombia en tránsito por Ecuador y Perú hacia Bolivia. Entre Perú y Chile el escaso tráfico que se observa se hace con trasbordo en las ciudades próximas a la frontera, como Arica y Tacna, sin que haya una corriente de camiones que crucen el territorio del otro país hasta el lugar de destino sin trasbordo de las mercaderías, salvo algunas escasas excepciones.

## *2. Acuerdos institucionales de carácter multilateral y bilateral en el transporte terrestre internacional*

### *a) Transporte por carreteras*

La preocupación de los países del Atlántico por el transporte automotor internacional por carretera tuvo su primera expresión en disposiciones de carácter interno destinadas a reglamentar el tráfico de carga a través de las fronteras nacionales por vía terrestre. En el Uruguay, el 28 de junio de 1962 se dictó sobre la base de la reciprocidad, la primera de estas disposiciones gubernamentales, aplicable al ingreso de vehículos automotores de carga perteneciente a los países de la ALALC. El 8 de marzo de 1963 el Gobierno del Brasil dictó el Decreto N° 51.813-A, que autorizó la entrada al país de camiones que transportaran carga regularmente manifestada, procedente de los países con los cuales el Brasil tiene conexiones viales provistas de puestos aduaneros y que, en reciprocidad, den en sus territorios tratamiento equivalente a los camiones procedentes del Brasil. Luego de esta disposición se hizo posible el tráfico de camiones entre el Brasil y el Uruguay.

Posteriormente, el 19 de agosto de 1963 se dictó en la Argentina la Resolución General N° 10/63 de Aduanas de la Nación; se estableció en ella que las mercaderías procedentes de países limítrofes que lleguen a la República Argentina por carretera podrán nacionalizarse en el mismo medio de transporte, o a su costado, y seguir viaje a su destino en los vehículos extranjeros de países que ofrezcan reciprocidad de tratamiento y que cumplan con las condiciones establecidas en la resolución. Con esta disposición del Gobierno Argentino se ampliaba el intercambio a tres países.

Las dificultades surgidas por la falta de armonización y uniformidad de criterios para la aplicación práctica de estas disposiciones, llevó a los gobiernos de Argentina, Brasil y Uruguay a examinar las posibilidades de establecer un tratamiento uniforme y conjunto para facilitar la expansión del transporte vial de pasajeros y carga entre los tres países, en una reunión celebrada en Buenos Aires del 9 al 16 de diciembre de 1965. Como resultado de esta reunión, los tres países elaboraron un proyecto de convenio que quedó abierto a la firma de los tres gobiernos y también a la adhesión de cualquier país miembro de la ALALC.

Finalmente, el 19 de octubre de 1966 los gobiernos de Argentina, Brasil y Uruguay suscribieron el texto del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre, al que posteriormente, en 1967, adhirieron Chile y Paraguay. En la actualidad se conoce a este convenio como el Convenio Quintopartito. Los objetivos expresados por las partes en este convenio son los de posibilitar la expansión del intercambio comercial recíproco y el turismo y asegurar el logro de

los objetivos de integración propiciados por la ALALC. Sobre la base de estos objetivos se acordó una reglamentación conjunta para el tráfico internacional terrestre de pasajeros y carga, suficientemente elástica para adaptarse a las variaciones coasiales de la demanda y con carácter provisional, dada la poca experiencia en la materia a la fecha de firmarse el convenio.<sup>6</sup>

Los elementos más importantes de este convenio, por orden de aparición en el mismo, son los siguientes:

- Autorización para el ingreso a los países signatarios y salida de ellos, de vehículos que transportan carga, pasajeros o ambos, a través de los puntos habilitados, de acuerdo con las leyes y reglamentos vigentes en cada país y con las siguientes modalidades:
  - Tráfico bilateral a través de una frontera común;
  - Tráfico bilateral con tránsito por terceros países, y
  - Tránsito hacia terceros países limítrofes.
- Los vehículos de un país no podrán realizar transportes intermedios (cabotaje) en territorio de ningún otro.
- Los permisos para realizar transportes en el territorio de un país sólo serán otorgados por las autoridades a empresas de otro país previamente reconocidas en ese carácter por el país de origen.
- Las Partes Contratantes se reservan la facultad de no conceder licencia de operación a una empresa habilitada por otra Parte, o de revocar tal licencia, cuando no estuviere suficientemente caracterizado qué, parte sustancial de la propiedad y del control efectivo de la empresa están en manos de nacionales de la otra Parte.
- A las empresas y a los servicios que prestan se aplican todas las leyes y reglamentaciones del país en cuyo territorio operen, sin discriminación alguna en razón de su procedencia.
- Cada Parte Contratante asegura a las empresas habilitadas de las demás Partes un tratamiento justo, equitativo, y equivalente, sobre la base de la reciprocidad.
- La nacionalización de la carga podrá realizarse en la frontera en el mismo vehículo o a su costado, comprometiéndose las partes a estudiar un sistema de nacionalización en destino para las mercaderías transportadas en contenedores o remolques cerrados y precintados.
- Los vehículos deberán salir del país en un plazo máximo de 60 días después de su ingreso.
- Las empresas estarán obligadas a asegurarse contra todos sus riesgos, incluyendo daños a terceros, y los seguros deben contratarse indefectiblemente en el país en que se interna temporalmente el vehículo.

El Convenio incluye cuatro anexos en los que se tratan los aspectos aduaneros, técnicos y migratorios y los formularios de documentación.

Entre los países del Acuerdo de Cartagena, en virtud de la Decisión 56 se estableció el Reglamento de Transporte Internacional por Carretera en el Grupo Andino (9<sup>o</sup> período de sesiones, julio-agosto de 1972).

La Decisión 56 consta de un articulado principal y dos anexos. El primer anexo trata de aspectos operativos, el contrato de transporte internacional por carretera, aspectos aduaneros y de migración. En el segundo anexo se establecen los formularios para los diversos documentos de transporte subregional. El articulado principal está dividido en cinco capítulos que tratan de las definiciones de la terminología que se usa en dicho instrumento y sus anexos, el campo de aplicación de sus disposiciones, las condiciones del transporte internacional, la Comisión Administradora del Convenio y su Secretaría Técnica Permanente, y disposiciones generales.

La Decisión 56 tuvo como precedente el Convenio Quintopartito y todas las deliberaciones y proyectos de la ALALC para el establecimiento de un Convenio Regional. Aunque esta Decisión todavía no ha entrado en vigor, ya que para ello deben ratificarla al menos tres países, lo que aún no ha ocurrido, se puede adelantar que es un instrumento bastante positivo en materias tales como:

---

<sup>6</sup>Para redactar dicho acuerdo no se contaba con precedentes en el orden internacional ya que, como se sabe, los países europeos, a pesar de tener entre ellos un tráfico por carretera de gran importancia, carece aún de un acuerdo multilateral que lo regule.



La importante serie de definiciones sobre la terminología técnica empleada;

La institucionalización de una Comisión Administradora y su Secretaría Técnica permanente;

La descripción de todos los aspectos del contrato de transporte;

La obligatoriedad de adoptar dentro de los 120 días de vigencia de la Decisión un sistema de nacionalización en el lugar de destino de las mercaderías transportadas en contenedores o en vehículos cerrados y precintados, y

La inclusión del transporte combinado en sus disposiciones.

La Decisión 56 no aporta nada en materia de mecanismos para determinar la participación de cada país en el tráfico internacional, y remite este aspecto a la "reciprocidad" en términos bilaterales.

La institucionalización de la Comisión Administradora y su Secretaría Técnica Permanente puede representar en la Decisión 56 un marco de negociación permanente para su adecuación futura, dadas sus atribuciones para llevar a la Comisión del Acuerdo de Cartagena a través de la Junta, las proposiciones relativas a la modificación de los términos de la Decisión o su reglamentación.

Los problemas derivados de la aplicación de estos convenios se analizarán en el Capítulo V de este trabajo.<sup>7</sup>

#### b) Transporte ferroviario

Las experiencias de transporte ferroviario entre los países cuyas redes están interconectadas se reducen hasta ahora al intercambio bilateral y en consecuencia los convenios de tráfico existentes sólo tienen este carácter. No existe aún ningún convenio multilateral<sup>8</sup> y sólo recientemente, como consecuencia del viaje transcontinental Antofagasta-Santos, realizado en noviembre de 1973 con el auspicio de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) y como una iniciativa del proyecto conjunto CEPAL-INTAL, se ha considerado la posibilidad de desarrollar tráficos ferroviarios internacionales que involucren las redes de más de dos países. Las diferencias que presentan los convenios bilaterales en relación a las tasas de arrendamiento de vagones, hacen prácticamente imposible el tránsito de éstos por terceros países, impidiendo la realización de tráficos multilaterales sin traspaso. Esta situación, y la necesidad de otras regulaciones de menor importancia han llevado a los ferrocarriles a promover la adopción de un Convenio Multilateral de Tráfico Internacional por Ferrocarril, cuyas primeras discusiones se han realizado recientemente en Bolivia sobre la base de un anteproyecto elaborado por la ALAF.

En la actualidad existen convenios bilaterales de tráfico ferroviario internacional entre las redes de los siguientes países:

Argentina	Bolivia
Argentina	Brasil
Argentina	Chile
Argentina	Paraguay
Bolivia	Brasil
Bolivia	Chile
Bolivia	Perú
Brasil	Uruguay

Desde sus primeras reuniones, la ALAF ha manifestado gran preocupación por estandarizar y armonizar los diferentes convenios bilaterales con miras a la suscripción de un convenio único que abarque los aspectos más generales, con anexos que contengan las

<sup>7</sup> Una visión crítica del Convenio Quintopartito es la que ofrece Elio Carlos Cipolatti, "Transporte internacional por carretera en América del Sur. Acuerdos que lo regulan y proyectos existentes", *Revista de la integración* N° 14, BID/INTAL; véase también el estudio realizado por el Departamento Técnico de la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas, "Fijación de cupos en los mercados internacionales de transporte automotor de cargas", publicado por la Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carreteras (ALATAC), en su Cuaderno N° 3, 1972.

<sup>8</sup> Con excepción del convenio de Citroën con los ferrocarriles argentinos, bolivianos y chilenos para el transporte de partes y piezas para vehículos automotores entre Buenos Aires y Arica y viceversa.

regulaciones más específicas y propias de las características del tráfico particular de cada par de países. A fin de alcanzar este objetivo se estudió, para regular el tráfico entre Argentina y Chile, un nuevo convenio que sirviera de modelo para los demás países. Dicho Convenio se suscribió en mayo de 1972, y desde entonces ha venido considerándose para la modificación de los demás convenios bilaterales. El mismo convenio sirvió de base para elaborar el Convenio de Tráfico Multinacional de carga que se negocia en la actualidad.

La aplicación de los convenios bilaterales de los ferrocarriles no confronta mayores inconvenientes con los niveles de tráfico actuales. Pero si este aumenta significativamente en el futuro, tal vez sea preciso negociar tasas de arrendamiento de vagones que concuerden más con los costos en que se incurre para disponer de un vagón y con la utilidad marginal de su uso, ya que las tasas actuales significan en la mayoría de los casos transferencias netas en favor de quienes usan vagones arrendados.

### *3. Las barreras no arancelarias que existen en el campo del comercio y el transporte internacional*

El comercio internacional es para la mayoría de los países sudamericanos uno de los factores que más limita sus economías, por lo cual el control por parte de los países sobre el sector externo es fuerte. Estos controles, aunque son muy necesarios, constituyen a veces, por su heterogeneidad y falta de coordinación, un grave obstáculo para el desplazamiento de las mercaderías, y por ende, para el comercio internacional. Esto se hace particularmente más notorio cuando se trata de intercambios relativamente nuevos, como aquellos que surgen de los avances de la integración regional.

El comercio internacional sudamericano se basó en el pasado en el intercambio con países de ultramar, tradicionalmente por vía marítima, de modo que fue en los puertos donde se realizó la mayor cantidad de operaciones de exportación e importación, con la natural concentración de servicios en ellos. La extensión de los servicios de exportación e importación a los aeropuertos y puntos interiores en la frontera en respuesta al desarrollo del transporte aéreo y terrestre, se ha realizado sin considerar las particulares condiciones de estos medios de transporte. Como es natural, la internación de las mercaderías llegadas por mar se realiza en los puertos, donde hay instalaciones y servicios de despacho; sin embargo, la aplicación de un concepto similar al transporte terrestre acarrea un sinnúmero de inconvenientes ya que por lo general los puntos fronterizos están en regiones apartadas y carecen de los servicios administrativos necesarios para tales trámites. Además, en muchos casos los flujos de documentación y la transmisión de datos a través de los mecanismos oficiales establecidos son más lentos que el transporte de la carga, sin que se produzca la coincidencia indispensable de ambos elementos en los puntos fronterizos, demorando los trámites de internación o tránsito de la carga.

El transporte terrestre justifica la adopción de procedimientos más adecuados a sus características, para poder aprovechar sus ventajas inherentes en cuanto a flexibilidad y rapidez.

Aunque no se ha evaluado el efecto de las trabas burocráticas y de la proliferación de documentos sobre los costos del transporte internacional, es significativo que algunas empresas de transporte que operan entre Brasil y Argentina hayan tenido que establecer una frondosa organización en el punto fronterizo de Uruguaiana-Paso de Los Libres, con gran cantidad de personal, como única manera de agilizar sus despachos y disminuir la paralización de sus camiones en la frontera. A pesar de esto, dichas empresas declaran que sus camiones sufren como término medio una demora de cinco a seis días. La mayor demora y los mayores costos consiguientes, que a la larga siempre recaen en los usuarios y consumidores, amenaza con eliminar las ventajas potenciales del transporte carretero en comparación con otros medios de transporte.

La condición de empresas estatales que exhiben los ferrocarriles hace que se les dé un tratamiento mucho más favorable. Desde la iniciación de las operaciones de transporte internacional por parte de los ferrocarriles, se han evaluado debidamente los inconvenientes de paralizar el equipo ferroviario en las fronteras, y se ha permitido con mayor soltura su intervención en ciudades próximas a la frontera, cuando no en el lugar de destino. A ello ha contribuido indudablemente el que los ferrocarriles dispongan de vagones cerrados que pueden

sellarse y están respaldados por una organización empresarial que da garantías de seriedad. En todo caso, condiciones similares pueden darse en el transporte carretero, al menos en aquellas empresas que deben cumplir con una serie de requisitos previos para que se las autorice a trabajar en tráfico internacional.

La aparición del transporte terrestre internacional, y en especial su evolución futura, plantean un gran desafío a los organismos nacionales y regionales. En los próximos años la facilitación del comercio y el transporte internacional serán una gran tarea continental, que los países y los organismos regionales deberán abordar con una nueva mentalidad capaz de concebir modernos mecanismos y procedimientos para el comercio y transporte internacional, que junto con jugar su papel de control, permitan eliminar la proliferación burocrática y la falta de expedición. Para que los medios de transporte puedan desempeñar el papel que les corresponde en este proceso, es preciso que las normas y medidas de fomento respeten al máximo las ventajas que cada medio ofrece.

#### *4. Capacidad empresarial de los medios de transporte en relación al tráfico internacional*

Los distintos medios de transporte tienen sus propias ventajas inherentes, que varían de acuerdo a las innovaciones técnicas y las necesidades de los usuarios, pero que confieren a cada uno ciertas características de servicio que pueden explotar a su favor. Precisamente porque estas ventajas no son inmutables, es preciso cultivarlas a través de una buena gestión empresarial y evitar que una mala organización y administración las anule totalmente.

La experiencia de los países sudamericanos en el transporte terrestre internacional se redujo en el pasado casi exclusivamente a los intercambios por ferrocarril entre pares de países que tienen conexiones ferroviarias internacionales, lo que ocurre exclusivamente en el Cono Sur. Sólo ultimamente se ha superpuesto un transporte carretero que va en ascenso gracias al mejoramiento y la construcción de conexiones internacionales y el desarrollo técnico del transporte vial, cuya participación en el transporte interno de muchos países es elevada. La incursión del transporte carretero en operaciones internacionales es una consecuencia lógica del proceso de integración regional, que exige servicios más ágiles, versátiles y rápidos, en especial por el aumento de las manufacturas en el intercambio regional.

Los ferrocarriles constituyen en cada país grandes organizaciones, en su mayoría estatales, con elevados patrimonios y mucho personal. Para la mayoría de estas empresas el transporte internacional tiene mucho menos importancia que el interno, excepción hecha tal vez de los ferrocarriles bolivianos y paraguayos. La creación de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) en 1964 puso de relieve la colaboración regional para asegurar una participación más importante de este medio en el proceso de integración.

Los resultados de la colaboración entre las empresas en el seno de la ALAF se manifiestan en un incremento porcentual importante del intercambio por ferrocarril, aunque este todavía se mantiene en volúmenes relativamente bajos. La visión de la ALAF que se materializó en la creación y funcionamiento de sus Grupos Zonales, verdaderos equipos de coordinación del tráfico internacional, ha sido tal vez su mayor contribución. Como producto del trabajo de esos grupos se han perfeccionado los convenios de tráfico entre empresas, y se buscó su armonización y estandarización en un convenio tipo entre Argentina y Chile, que se puso en vigencia en mayo de 1972 y que se está considerando como modelo para la modificación y adecuación de los convenios de tráfico de las demás empresas. En la actualidad se estudia un convenio para el tráfico multilateral, sobre las mismas bases, que sería suscrito por todas las redes interconectadas.

No cabe duda de que la capacidad empresarial de los ferrocarriles en materia de transporte internacional ha aumentado enormemente desde la creación de la ALAF. Sin embargo, por su naturaleza, el transporte internacional exige una mayor flexibilidad y el desarrollo de servicios complementarios que las empresas ferroviarias, en su mayoría, no han logrado establecer aún en sus operaciones internas, dificulta la adecuación de la oferta de servicios ferroviarios al crecimiento del transporte terrestre internacional. En todo caso, la actitud de muchas empresas ferroviarias en el plano nacional está variando en tal sentido, y es razonable esperar que ello

tendrá un efecto multiplicador en la región. La acción de los Grupos Zonales de la ALAF está insistiendo cada vez más en las condiciones para una operación moderna, ágil y eficiente.

En el transporte carretero, por su parte, no se observa la misma cohesión empresarial; llama la atención comprobar que el gran dinamismo mostrado en su desarrollo no ha ido acompañado por una evolución igualmente significativa de su organización empresarial ni por una adecuada ordenación de la competencia a través de disposiciones legales y reglamentarias tendientes a regular el ejercicio de la profesión.

En líneas generales, falta una legislación orgánica que armonice en sus aspectos técnicos, administrativos, económicos y laborales, las condiciones en que debe desarrollarse la actividad del transporte automotor en cuanto a la competencia dentro del medio y en relación a los otros. Existe además, en muchos casos, dispersión de atribuciones entre distintos organismos con jurisdicción sobre aspectos parciales de las operaciones de transporte.

En la mayoría de los países hay una proliferación excesiva de transportistas y empresas artesanales, que ha llevado en muchos casos a grandes desequilibrios entre la demanda de servicios y la capacidad de carga ofrecida y a una excesiva competencia, casi siempre con resultados deplorables. Sin embargo, también se dan condiciones favorables para el establecimiento y desarrollo de empresas medianas y aun relativamente grandes en caso de tráficos regulares y de alta densidad que requieren vehículos de gran capacidad; lo mismo sucede cuando se trata de tráficos especializados que permiten estandarizar las condiciones de operación.

El desarrollo del transporte carretero internacional exhibe marcado desequilibrio entre los países de la región. Existen países con industrias automotrices bastante más desarrolladas que las de otros, cuyos parques automotores se forman exclusivamente con importaciones. Dentro de estos últimos se observan también diferencias visibles en las políticas de internación de vehículos, aranceles y contingente. También hay desniveles entre países en la edad media del parque, precio de las unidades en el mercado interno, precio de los combustibles, salarios, régimen tributario, etc., elementos todos que se reflejan en los costos de los servicios de transporte que las empresas están en condiciones de ofrecer.

Esta disparidad de condiciones contribuye enormemente a contrarrestar las posibilidades de una integración regional del transporte carretero y el avance de los transportes internacionales, y crea trabas de todo tipo a la aceptación y facilitación del transporte internacional, interpuestas principalmente por aquellos países que se encuentran en una posición competitiva relativamente más débil frente a otros que se hallan en mejor situación para abordar el transporte internacional dentro de un mercado ampliado.

Así, en los Convenios de Transporte Internacional la "reciprocidad" ha sido un obstáculo importante para el acrecentamiento del tráfico. Ningún país está dispuesto a permitir la aplicación de estos convenios en gran escala, si no está seguro de no salir perjudicado con ella. La dificultad de definir las condiciones de reciprocidad ha hecho que las negociaciones colectivas desemboquen en acuerdos bilaterales, dificultándose así la movilidad y proyecciones de las empresas interesadas en el transporte internacional.

La colaboración de las empresas en el ámbito regional se inició con la creación de la Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carreteras (ALATAC), cuyo origen se remonta a los primeros contactos entre empresarios del transporte automotor de Argentina y Brasil, realizados en Buenos Aires en agosto de 1963; a ellos siguió la reunión de empresarios argentinos, brasileños y uruguayos en julio de 1964, también en Buenos Aires. Después de reuniones en São Paulo en mayo de 1965 y en Montevideo en mayo de 1966, en la Primera Conferencia Latinoamericana del Transporte Automotor por Carreteras, inaugurada en Buenos Aires el 28 de noviembre de 1966, se creó la ALATAC.

Desde su creación, la ALATAC ha colaborado estrechamente con los organismos de integración regional; ALALC la reconoce como órgano de consulta en las reuniones técnicas que organiza en materias de su competencia.

El futuro del transporte terrestre internacional está estrechamente ligado al desenvolvimiento de la ALATAC y a la capacidad de gestión de los empresarios de transporte latinoamericanos y, fundamentalmente, a su capacidad de adaptación a las necesidades de los

usuarios. Las operaciones de transporte internacional no sólo abarcan el traslado de las mercaderías de un punto a otro, sino que además deben incluir una serie de servicios complementarios. La diferencia entre el transporte nacional y el internacional está precisamente en esos servicios complementarios (principalmente embalaje, seguros, documentación, transbordo y trámites aduaneros y fitosanitarios). Las empresas deben ser ágiles, eficientes y flexibles, tener un desarrollado concepto del servicio de transporte —cuyas prestaciones deben incluir la solución de todos los problemas y dificultades que confrontan los usuarios del transporte internacional— y poder informar a éstos del costo total de desplazamiento de las mercaderías, para permitirles comparar entre las diferentes posibilidades que se les ofrece. Es evidente entonces que los empresarios individuales o artesanales encontrarían enormes dificultades para cumplir con tales exigencias y enfrentar la competencia de empresas organizadas.

Para formar empresas de transporte internacional no es preciso disponer de grandes capitales. Es más, una empresa podría organizar conjuntos de servicios y ofrecerlos a los usuarios aun sin poseer vehículos de transporte: subcontrataría el traslado mismo de las mercaderías pero organizaría las conexiones a lo largo de la ruta, resolvería todos los problemas adicionales propios de una operación de transporte internacional y respondería ante el cliente por el servicio completo.

Las empresas de servicios de transporte internacional, por tanto, deberían tener las características siguientes:

i) Incluir en sus servicios, además del transporte mismo, todas las operaciones complementarias que requiere el traslado de las mercaderías desde su lugar de origen al de destino, y cobrar al usuario el costo total del desplazamiento;

ii) Tener gran flexibilidad en cuanto a capacidad de transporte, sin que ella esté limitada al equipo propio;

iii) Utilizar todas las posibilidades del transporte combinado para brindar a los usuarios la mejor combinación de los medios de transporte disponibles.

En aquellos corredores en que el transporte carretero presenta un mayor desarrollo relativo, como el Corredor Atlántico, especialmente en el eje Argentina-Brasil y los tráficos entre Brasil y Chile, existen algunas empresas cuya estructura y condiciones de operación, se ajustan a estos criterios.

El efecto demostrativo y multiplicador de estos ejemplos es la mejor arma para eliminar las restricciones que impone la capacidad empresarial al desarrollo del transporte terrestre internacional en América del Sur.

##### *5. Posibilidades de la demanda de transporte terrestre como producto de la evolución del intercambio a medida que avanza el proceso de integración económica regional*

El comercio entre los 10 países sudamericanos miembros de la ALALC ha aumentado notablemente desde la firma del Tratado de Montevideo. En los cuadros 1, 2 y 3 se observa cómo el intercambio entre estos 10 países creció entre 1962 y 1967 de 605.3 a 872.2 millones de dólares, lo que implica una tasa media de 7.6 por ciento anual, mientras que en igual período las exportaciones de los mismos países al resto del mundo crecieron de 6 334.2 a 8 091.0 millones de dólares, con una tasa media equivalente a 5 por ciento anual. Entre 1967 y 1972 el comercio entre ellos creció de 872.2 a 1 357.8 millones de dólares, es decir, a una tasa media de 9.3 por ciento anual y las exportaciones al resto del mundo crecieron de 8 091 a 11 913.4 millones de dólares, con una tasa media de 8 por ciento anual. Lo anterior muestra que en estos diez años el comercio entre los 10 países considerados ha sido mucho más dinámico que el de los mismos países con el resto del mundo. Las cifras de 1972 incluyen el aumento registrado en los precios de las materias primas, que influye en el mayor incremento relativo de las exportaciones al resto del mundo entre el primero y el segundo de los quinquenios señalados.

Lamentablemente, las estadísticas disponibles no permiten mostrar un cuadro similar para las cifras del intercambio de manufacturas entre los mismos países sudamericanos. Para mostrar como ha ido evolucionando la composición del intercambio, en los cuadros 5 y 6 se presentan las exportaciones de productos primarios y manufacturados, según destino, para el caso

Cuadro 1

## COMERCIO ENTRE LOS PAISES SUDAMERICANOS, 1962

(Valores c.i.f. de las importaciones en millones de dólares)

País exportador \ País importador											Exportaciones recíprocas	Exportaciones a todo el mundo <sup>a</sup>
	Argentina	Bolivia	Brasil	Colombia	Chile	Ecuador	Paraguay	Perú	Uruguay	Venezuela		
Argentina	—	8.0	85.6	2.3	42.8	0.1	5.7	30.0	8.6	6.9	190.0	1 216.9
Bolivia	2.0	—	0.5	-	0.2	-	-	0.2	-	-	2.9	
Brasil	62.6	0.6	—	0.1	7.1	0.1	-	1.9	20.5	0.4	93.3	1 214.6
Colombia	0.8	-	-	—	0.3	2.3	-	4.7	0.1	1.0	9.2	
Chile	15.1	4.3	15.6	0.2	—	0.6	-	3.5	1.1	1.3	41.7	531.9
Ecuador	0.4	-	-	4.9	2.5	—	-	3.2	-	-	11.0	
Paraguay	9.5	-	1.0	-	-	-	—	-	1.8	0.3	12.6	33.6
Perú	10.6	1.6	13.5	0.9	24.0	0.4	-	—	1.2	1.8	54.0	
Uruguay	2.5	-	2.6	2.4	0.9	0.2	0.3	0.1	—	-	9.0	153.3
Venezuela	48.0	-	107.7	1.6	10.4	-	-	3.3	10.6	—	181.6	
Importaciones recíprocas	151.5	14.5	226.5	12.4	88.2	3.7	6.0	46.9	43.9	11.7	605.3	6 939.5
Importaciones desde todo el mundo	1 357.0	97.9	1 475.5	536.7	511.4	96.2	39.7	537.3	230.7	1 112.2	5 994.6	—

Fuente: CEPAL.

<sup>a</sup>Valores f.o.b.

Cuadro 2

## COMERCIO ENTRE LOS PAISES SUDAMERICANOS, 1967

(Valores c.i.f. de las importaciones en millones de dólares)

País exportador \ País importador											Exportaciones recíprocas	Exportaciones a todo el mundo <sup>a</sup>
	Argentina	Bolivia	Brasil	Colombia	Chile	Ecuador	Paraguay	Perú	Uruguay	Venezuela		
Argentina	-	9.0	123.3	8.8	77.1	1.9	15.0	52.5	11.3	5.0	303.9	1 464.9
Bolivia	6.0	-	0.4	-	1.4	-	-	0.2	-	-	8.0	170.5
Brasil	124.1	3.0	-	2.9	22.8	0.6	-	6.1	20.8	4.5	184.8	1 654.6
Colombia	8.2	-	1.2	-	2.4	5.3	-	8.2	0.1	5.1	30.5	509.6
Chile	37.2	2.1	16.1	1.7	-	1.8	-	10.9	3.9	5.8	79.5	913.1
Ecuador	3.5	-	-	5.9	7.3	-	-	4.3	-	0.1	21.1	156.5
Paraguay	14.7	-	0.8	-	1.3	-	-	-	4.2	0.1	21.1	48.3
Perú	10.5	1.7	6.8	4.3	7.3	0.9	-	-	1.4	5.6	38.5	774.0
Uruguay	3.2	-	5.3	2.7	2.2	0.2	0.9	1.4	-	0.1	16.0	158.7
Venezuela	35.5	-	54.6	6.0	42.7	16.2	-	11.1	2.7	-	168.8	3 113.0
Importaciones recíprocas	242.9	15.8	208.5	32.3	164.5	26.9	15.9	94.7	44.4	26.3	872.2	8 963.2
Importaciones desde todo el mundo	1 095.6	151.1	1 670.2	496.6	726.6	212.1	70.8	813.4	171.9	1 478.9	6 887.2	-

Fuente: CEPAL.

<sup>a</sup>Valores f.o.b.

Cuadro 3

## COMERCIO ENTRE LOS PAISES SUDAMERICANOS, 1972

(Valores c.i.f. de las importaciones en millones de dólares)

País exportador \ País importador											Exportaciones recíprocas	Exportaciones a todo el mundo <sup>a</sup>
	Argentina	Bolivia	Brasil	Colombia	Chile	Ecuador	Paraguay	Perú	Uruguay	Venezuela		
Argentina	—	17.4	217.6	14.1	144.0	3.0	11.8	19.4	27.5	13.0	467.8	1 941.2
Bolivia <sup>b</sup>	28.4	—	11.8	1.2	7.3	-	-	10.5	-	-	59.2	203.1
Brasil	175.0	7.6	—	10.2	38.9	5.8	11.4	12.3	35.9	23.9	321.0	3 941.1
Colombia	13.8	1.1	4.8	—	9.5	20.7	-	38.8	0.2	14.6	103.5	935.9
Chile	55.7	3.1	22.9	12.0	—	1.6	0.4	8.4	2.5	4.6	111.2	855.2
Ecuador	5.7	0.1	3.5	9.2	14.6	—	0.1	7.8	0.2	0.2	41.4	323.2
Paraguay	19.8	-	6.2	0.6	2.6	0.6	—	0.3	1.1	-	31.3	86.0
Perú	17.8	4.1	15.2	6.7	8.1	3.7	-	—	0.5	3.7	59.8	945.7
Uruguay	5.6	0.3	12.6	2.7	7.5	0.1	1.3	0.7	—	0.2	31.0	242.0
Venezuela <sup>b</sup>	32.2	-	53.9	6.0	9.1	15.1	0.1	14.7	0.5	—	131.6	3 797.8
Importaciones recíprocas	354.0	33.7	348.6	62.7	241.6	50.6	25.1	112.9	68.4	60.2	1 357.8	13 271.2
Importaciones desde todo el mundo	1 656.8	195.7	4 193.0	815.4	1 203.9	366.6	82.9	840.3	178.7	2 342.9	11 876.2	—

Fuente: Naciones Unidas, Estudio Económico de América Latina, 1973, Volumen I, "América Latina y la evolución de la economía mundial", E/CN.12/974 (julio de 1974), cuadros 3 y 7.

<sup>a</sup>Valores f.o.b., incluyen oro no monetario.<sup>b</sup>Estimaciones sobre la base de datos parciales.



Cuadro 4

## EXPORTACIONES DE PRODUCTOS PRIMARIOS Y MANUFACTURADOS SEGUN SU DESTINO

(Valores f.o.b. en millones de dólares)

Países	Año	Total mundial			América Latina <sup>a</sup>			Resto del mundo		
		Productos primarios	Manufac-turas	Total	Productos primarios	Manufac-turas	Total	Productos primarios	Manufac-turas	Total
Argentina	1960	1 034.9	44.3	1 079.2	159.4	11.2	170.6	875.5	33.1	908.6
	1965	1 409.2	84.2	1 493.4	208.8	41.2	250.0	1 200.5	42.9	1 243.4
	1969	1 392.2	219.9	1 612.1	255.4	115.6	371.0	1 136.8	104.3	1 241.1
	1970	1 527.2	245.9	1 773.2	243.5	127.9	371.4	1 383.8	117.9	1 401.7
	1971	1 482.5	257.9	1 740.4	256.0	114.0	370.0	1 226.5	143.9	1 370.4
Brasil	1960	1 240.4	28.4	1 268.8	81.4	7.5	88.9	1 159.0	20.9	1 179.9
	1965	1 470.0	123.5	1 595.5	128.6	73.4	202.0	1 343.4	50.1	1 393.5
	1969	2 088.5	222.6	2 311.1	155.0	104.2	259.2	1 933.6	118.4	2 052.0
	1970	2 318.4	420.5	2 738.9	135.0	179.0	314.0	2 183.4	241.6	2 425.0
	1971	2 320.8	582.8	2 903.6	115.5	250.0	365.5	2 205.3	332.8	2 538.1
Total ALALC	1960	6 920.6	205.9	7 126.5	541.6	64.0	605.0	6 379.0	141.9	6 520.9
	1965	8 562.5	469.0	9 031.5	872.4	206.6	1 079.0	7 890.1	262.4	7 952.5
	1969	10 075.2	920.4	10 995.6	1 096.8	400.2	1 497.0	8 978.6	520.1	9 498.7
	1970	11 032.9	1 259.7	12 292.6	1 103.7	511.6	1 615.3	9 929.2	748.0	10 677.2
	1971	10 876.2	1 545.7	12 421.9	1 090.6	595.5	1 686.1	9 785.5	950.3	10 735.8

Fuente: CEPAL, "América Latina: Exportaciones de productos primarios y manufacturados según destino" (ECLA/EST/DRAFT/70), 22 de Noviembre de 1972.

<sup>a</sup>Incluye las exportaciones a los 23 países latinoamericanos miembros de la CEPAL, se excluye Cuba.

Cuadro 5

**PARTICIPACION DE LAS MANUFACTURAS EN LAS EXPORTACIONES TOTALES,  
A AMERICA LATINA Y AL RESTO DEL MUNDO**

(Porcentajes)

Países	Año	Total mundial		América Latina <sup>a</sup>		Resto del mundo	
		Productos primarios	Manufac-turas	Productos primarios	Manufac-turas	Productos primarios	Manufac-turas
Argentina	1960	95.9	4.1	93.4	6.6	96.4	3.6
	1965	94.4	5.6	83.5	16.5	96.5	3.5
	1969	86.4	13.6	68.8	31.2	91.6	8.4
	1970	86.1	13.9	65.5	34.5	91.6	8.4
	1971	85.2	14.8	69.2	30.8	89.5	10.5
Brasil	1960	97.8	2.2	91.6	8.4	98.2	1.8
	1965	92.3	7.7	63.7	36.3	96.4	3.6
	1969	90.4	9.6	59.8	40.2	94.2	5.8
	1970	84.6	15.4	43.0	57.0	90.0	10.0
	1971	79.9	10.1	31.6	68.4	86.9	13.1
Total ALALC	1960	97.1	2.9	89.4	10.6	97.8	2.2
	1965	94.8	5.2	80.9	19.1	96.7	3.3
	1969	91.6	8.4	73.3	26.7	94.5	5.5
	1970	89.8	10.2	68.3	31.7	93.0	7.0
	1971	87.6	12.4	64.7	35.3	91.2	8.8

Fuente: CEPAL, "América Latina: Exportaciones de productos primarios y manufacturados según destino", ECLA/EST/DRAF/70, 22 de Noviembre de 1972.

<sup>a</sup>Incluye las exportaciones a los 23 países latinoamericanos miembros de la CEPAL, se excluye Cuba.

Cuadro 6  
EXPORTACIONES SEGUN MEDIO DE TRANSPORTE, 1972

Origen	Destino		Vía aérea		Ferrocarril		Carretera		Vía marítima <sup>a</sup>		Total	
			Tone- ladas	Miles de dólares	Tone- ladas	Miles de dólares	Tone- ladas	Miles de dólares	Tone- ladas	Miles de dólares	Tone- ladas	Miles de dólares
Argentina	Bolivia	Tráfico	327	999	97 741	17 173	16 379	2 741	18 849	1 921	133 296	22 834
		Porcentaje	1	4	73	75	12	12	14	9	100	100
		Valor por tonelada		3 054		176		167		102		171
Argentina	Brasil	Tráfico	937	6 448	1 092	246	174 475	59 779	1 291 336	119 258	1 467 840	185 731
		Porcentaje		4			12	32	88	64	100	100
		Valor por tonelada		6 878		225		343		92		127
Argentina	Chile	Tráfico	23 811	29 921	75 906	55 713	14 990	7 534	351 127	69 682	465 834	162 850
		Porcentaje	5	18	16	34	3	5	76	43	100	100
		Valor por tonelada		1 257		734		503		198		350
Argentina	Paraguay	Tráfico	429	649	25 310	2 156	6 253	3 965	65 226	6 299	97 218	13 059
		Porcentaje	1	5	26	17	6	30	67	48	100	100
		Valor por tonelada		1 513		85		634		97		134
Argentina	Perú	Tráfico	1 000	4 029	748	488	337	148	22 575	16 977	24 660	21 642
		Porcentaje	4	19	3	2	1	1	92	78	100	100
		Valor por tonelada		4 028		652		441		752		878
Argentina	Uruguay	Tráfico	412	1 843	4	2	353	289	131 079	24 110	131 848	26 244
		Porcentaje	1	7				1	99	92	100	100
		Valor por tonelada		4 474		478		817		184		199
Brasil	Argentina	Tráfico	532	11 326	4 677	630	151 477	36 770	1 397 705	104 531	1 554 391	153 257
		Porcentaje		7		1	10	24	90	68	100	100
		Valor por tonelada		21 293		135		243		75		99
Brasil	Chile	Tráfico	162	2 294			10 338	19 572	173 606	30 902	184 106	52 768
		Porcentaje		4			6	37	94	59	100	100
		Valor por tonelada		14 198				1 893		178		287
Chile	Argentina	Tráfico	542	530	24 817	16 647	6 929	695	206 192	33 184	238 480	51 056
		Porcentaje		1	10	33	3	1	87	65	100	100
		Valor por tonelada		978		671		100		161		214
Chile	Brasil	Tráfico	2 419	974	4 477	3 835	189	140	83 619	14 398	90 704	19 347
		Porcentaje	3	5	5	20		1	92	74	100	100
		Valor por tonelada		403		857		738		172		213
		Total: Tráfico	30 571	59 013	234 772	36 890	381 720	131 633	3 741 314	421 262	4 368 377	785 798
		Porcentaje	1	8	5	14	9	19	85	59	100	100
Valor por tonelada		1 930		413		345		113		162		

Fuente: INTAL.

<sup>a</sup>Incluye vía postal, lacustre y fluvial.

de Argentina y Brasil, cuyo comercio con los países latinoamericanos representa un 44 por ciento del comercio intrazonal, y se da además el total para los países de la ALALC.

En el caso de la Argentina, el valor del intercambio de manufacturas con los países latinoamericanos aumentó 10 veces entre 1960 y 1971, mientras que con el resto del mundo se ha acrecentado en poco más de cuatro veces; el intercambio de productos primarios con América Latina no alcanzó siquiera a duplicarse en igual período. Brasil ha aumentado su intercambio de manufacturas con América Latina de 7.5 a 250 millones de dólares, es decir 33 veces, mientras que con el resto del mundo el aumento es de 20.9 a 332.8 millones de dólares, es decir, aproximadamente 16 veces. El intercambio de materias primas del Brasil con los países latinoamericanos, en cambio, ha aumentado menos del 50 por ciento en todo el período.

Los países de la ALALC exhiben un aumento de 64.0 a 595 millones de dólares para el intercambio de manufacturas con los países latinoamericanos, mientras que los productos primarios apenas duplicaron su valor entre 1960 y 1971.

Aunque las cifras anteriores se refieren al comercio con los 23 países que son miembros de la CEPAL, se puede afirmar que en el comercio entre los 10 países sudamericanos considerado sucede algo parecido, y es posible que entre los países de América del Sur cuyo comercio recíproco es más activo, haya un aumento aún mayor de las manufacturas en su intercambio.

El incremento que se observa en la participación de las manufacturas en el intercambio intrazonal hace subir el valor por tonelada de los productos que se comercian, y reduce a la vez la importancia que los fletes tienen en el valor final de los productos; en cambio, adquiere importancia en los negocios el tiempo total de desplazamiento de las mercaderías, por su efecto en los valores de las existencias inmovilizadas y en viaje. Esta situación explica el incremento de la demanda de servicios de transporte más rápidos y eficientes en el desplazamiento total de puerta a puerta, que se observa en los diferentes corredores de transporte internacional.<sup>9</sup>

En el cuadro 6 aparecen las exportaciones efectuadas en 1972 entre algunos pares de países sudamericanos, según los medios de transporte utilizados. El promedio del valor por tonelada de los productos transportados por avión es de 1 930 dólares, mientras que en el ferrocarril tal valor alcanza a 413 dólares, en el transporte vial a 345 dólares y por vía marítima a 113 dólares. El transporte aéreo es todavía muy reducido y la mayor cifra que corresponde al intercambio entre Argentina y Chile se debe al transporte de carne. El tráfico aéreo entre Chile y Brasil corresponde al transporte de fruta fresca. Ambos tráficos, que por el valor de las mercaderías no son propiamente aéreos, se deben a la falta de medios de transporte terrestre o marítimo adecuados durante todo el año para productos perecibles, como la carne y la fruta fresca. En cambio, los valores medios del transporte por ferrocarril y carretera se explican por la importante participación de las manufacturas en dichos tráficos.

Este análisis somero, que se ha realizado con datos muy parciales e incompletos, permite asegurar que, en la medida en que avance el proceso de integración económica entre los países sudamericanos, las manufacturas irán tomando cada vez mayor importancia en el intercambio regional,<sup>10</sup> y el transporte terrestre deberá hacer frente a una demanda cada vez mayor en materia de tráfico internacional.

<sup>9</sup> Véase John C. Etac, *op. cit.*

<sup>10</sup> Si se mantiene la tendencia de crecimiento que se observa en el cuadro 4 en 1970-1971 para el intercambio de manufacturas entre los países de la ALALC y los de América Latina, en 1975 el intercambio de estos productos superará los 1 000 millones de dólares. Parte muy importante de este intercambio corresponderá a los países sudamericanos.

**CAPITULO III**

**LAS POSIBILIDADES ACTUALES DE ORGANIZAR SERVICIOS DE TRANSPORTE  
TERRESTRE COMBINADO DE MERCADERIAS EN LOS CORREDORES  
LIMA-BUENOS AIRES Y LIMA-SAO PAULO**

### CAPITULO III

#### LAS POSIBILIDADES ACTUALES DE ORGANIZAR SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE COMBINADO DE MERCADERIAS EN LOS CORREDORES LIMA-BUENOS AIRES Y LIMA-SAO PAULO

Anteriormente se analizaron los diferentes aspectos que determinan las posibilidades de desarrollo del transporte terrestre internacional en Sudamérica. Dentro del marco general del análisis anterior, se tratará en este capítulo de examinar los aspectos considerados más relevantes para la organización de servicios de transporte terrestre en algunos corredores de transporte que vinculan la Cuenca del Plata y el Grupo Andino.

Al examinar la infraestructura existente en los diferentes corredores de transporte sudamericanos se observaba que la restricción más importante en los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo era la falta de vinculaciones continuas en ambos medios de transporte terrestre: el carretero y el ferroviario. Las mayores dificultades procedían de la falta de carreteras adecuadas y de tránsito permanente en Bolivia y en el occidente brasileño entre Campo Grande y Corumbá. Afortunadamente, existen posibilidades de complementación muy favorables entre las vías férreas y carreteras, que ofrecen solución inmediata y con los medios existentes para el tráfico transcontinental. La variedad de opciones, especialmente en el corredor Lima-Buenos Aires, es un factor adicional de confianza en las soluciones que se vislumbran.

Sin embargo, el transporte de mercancías plantea una difícil tarea de coordinación entre los medios de transporte terrestre. Los usuarios potenciales del transporte terrestre en ambos corredores sólo estarán dispuestos a utilizar servicios que lleven la carga de puerta a puerta y que solucione todos los inconvenientes que provengan de las necesidades de tránsito, transbordo, documentación, seguros, etc. Es imprescindible entonces analizar los atributos y características que los usuarios exigirán de los servicios de transporte; en otras palabras, el concepto de servicio de transporte desde el punto de vista de los usuarios.

Es preciso tener en cuenta que los servicios de transporte terrestre del continente deberán competir con el transporte marítimo usado en la actualidad y, en muchos casos, abrir nuevas rutas y servicios para posibilitar nuevos intercambios.

Las características del servicio de transportes que interesan a los usuarios son fundamentalmente las siguientes:

- a) Posibilidad de enviar las cantidades que el usuario desea en el momento que lo desea;
- b) Tiempo total del transporte desde el lugar de origen al de destino;
- c) Frecuencia del servicio;
- d) Confianza que inspira el servicio en lo que se refiere a los tres puntos anteriores, y a la estabilidad de las condiciones medias;
- e) Seguridad y responsabilidad del servicio y plazo para las retribuciones;
- f) Costo del traslado de las mercancías propiamente tal;
- g) Costo de los servicios complementarios;
- h) Molestias y complicaciones del servicio para el usuario, especialmente en relación a tránsito, documentación o preocupación por el despacho hasta su llegada a destino;
- i) En el caso de los exportadores, rapidez para que éstos reciban su dinero, en virtud de la aceptación del documento de embarque como prueba del despacho de las mercancías.

Esta variedad de exigencias indica a primera vista que las empresas de transporte ferroviario y carretero tradicionales, concebidas para efectuar transportes internos, no están en condiciones de cumplir con ellas, especialmente en lo que toca a servicios complementarios y a brindar un servicio completo sin fraccionamiento de la responsabilidad y amparado por un documento único de transporte. Tales exigencias sólo pueden satisfacerlas, en los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo, empresarios de transporte combinado (ETC) que organicen servicios integrales de transporte, asuman frente al usuario toda la responsabilidad por su ejecución y cobren tarifas que incluyan todos los gastos desde el lugar de origen al de destino.

La organización de este nuevo tipo de empresas constituye un desafío difícil de afrontar. Afortunadamente existen algunos ejemplos de ellas, y una conciencia cada vez más generalizada de su necesidad en el transporte internacional latinoamericano. Algunas de las empresas organizadas en el transporte carretero internacional entre Argentina, Brasil y Uruguay ilustran lo que puede hacerse en este campo. La extensión de sus servicios terrestres de Brasil a Chile planteó a la Empresa Transportadora CORAL S.A.<sup>11</sup> la necesidad de perfeccionar sus servicios complementándolos con transporte ferroviario entre Mendoza y Los Andes. El incremento cada vez mayor de sus operaciones en esta ruta es el mejor reconocimiento de que las exigencias de los usuarios se han cumplido a satisfacción de ellos. La misma empresa CORAL está ofreciendo servicios de transporte combinado precisamente entre São Paulo y Lima, y transporta bulbos de televisión para la industria electrónica peruana.

En algunos países como Argentina y Perú, los ferrocarriles han creado servicios de transporte combinado para atender zonas apartadas del ferrocarril. La extensión de estas modalidades al transporte internacional preocupa desde hace algún tiempo a la ALAF y a los ferrocarriles afiliados a ella. Fórmulas flexibles de cooperación regional pueden ser un elemento de gran importancia para el surgimiento de empresas multinacionales de transporte combinado. Para lograrlas los ferrocarriles de la región deberán emprender una acción dinámica y creadora, y abandonar antiguos cánones de actividad empresarial para dar paso a una nueva mentalidad de cooperación internacional ágil y efectiva.

*1. Posibilidades de complementación de los servicios carreteros  
y ferroviarios existentes dentro de un esquema de transporte combinado*

En los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo<sup>12</sup> existen por lo menos las siguientes rutas optativas:

*Corredor Lima-Buenos Aires:*

Ruta A1: Lima (Perú) – Arequipa – La Paz (Bolivia) – Oruro – General Güemes (Argentina) – Buenos Aires.

Ruta A2: Lima (Perú) – Arica (Chile) – La Paz (Bolivia) – Oruro – General Güemes (Argentina) – Buenos Aires.

Ruta A3: Lima (Perú) – Arica (Chile) – Iquique – Salta (Argentina) – Buenos Aires.

*Corredor Lima-São Paulo:*

Ruta B1: Lima (Perú) – Arequipa – La Paz (Bolivia) – Santa Cruz – Corumbá (Brasil) – Campo Grande – São Paulo.

Ruta B2: Lima (Perú) – Iquique (Chile) – Salta (Argentina) – Resistencia – Asunción (Paraguay) – São Paulo (Brasil).

Ruta B3: Lima (Perú) – Arica (Chile) – Iquique – Salta (Argentina) – Santa Fe – Uruguaiana (Brasil) – São Paulo.

Ruta B4: Lima (Perú) – Arica (Chile) – Iquique – Salta (Argentina) – Yacuiba (Bolivia) – Santa Cruz – Corumbá (Bolivia) – São Paulo.

Ruta B5: Lima (Perú) – Arica (Chile) – Iquique – Salta (Argentina) – Resistencia – Puerto Iguazú – São Paulo (Brasil).

Como se observa en la enumeración anterior, hay por lo menos tres rutas optativas en el corredor Lima-Buenos Aires y cinco en el corredor Lima-São Paulo, además de algunas otras que no figuran en la enumeración. Lo anterior da una idea de la enorme gama de posibilidades que existe para la organización de servicios de transporte combinado en ambos corredores, hecho que a la vez plantea una difícil disyuntiva para los empresarios interesados en prestar estos

<sup>11</sup> Véase Jaime Undurraga, "Servicios Multinacionales de Transporte en el Cono Sur. El Caso de Transportadora CORAL S.A." BID, Asesoría de Integración. Este documento se presentó en el Seminario sobre Transporte Internacional por Carretera en América del Sur (27 de noviembre al 1º de diciembre de 1972).

<sup>12</sup> Véase *Servicios de transporte terrestre internacional en los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo, op. cit.*

servicios. A fin de ofrecer elementos de juicio a los empresarios interesados y con el objeto de comprobar si es viable organizar tales servicios, se hará un análisis de cada una de las rutas en función de las posibilidades de complementar servicios de transporte terrestre con miras a ofrecer conjuntos de servicio a los usuarios.

*a) Corredor Lima-Buenos Aires*

i) Ruta A1: Lima (Perú) – Arequipa – Alto La Paz (Bolivia) – Oruro – General Güemes (Argentina) – Buenos Aires. Entre Lima y Arequipa, la única opción de transporte terrestre es la carretera panamericana, totalmente pavimentada, que permite la circulación de camiones pesados (20 a 25 toneladas). Desde Arequipa hasta Alto La Paz en Bolivia hay dos posibilidades. Una ruta por camino de grava en muy mal estado que sólo permite el tráfico de camiones de 10 a 12 toneladas de capacidad como máximo; esto obliga a transbordar en Arequipa o a utilizar camiones pequeños desde Lima. La elección dependerá del tipo de carga transportada y de las tarifas de una y otra opción. La otra posibilidad es efectuar el transbordo al ferrocarril en Arequipa, y continuar hasta Puno, donde es preciso realizar un nuevo transbordo a barco en el Lago Titicaca, para retomar el ferrocarril en Guaqui y continuar hasta Viacha. El Ferrocarril del Sur del Perú, que opera la línea entre Arequipa-Puno y Guaqui, tiene convenio con empresas de transporte carretero y ofrece a sus clientes servicios de transporte combinado desde Lima bajo su entera responsabilidad, con la emisión de un documento único de transporte para todo el trayecto hasta Guaqui. En el cuadro A del anexo I figuran las tarifas de los servicios ferroviarios entre Arequipa-Puno y Guaqui y de los servicios de transporte combinado desde Lima, preparadas por ENAFER Perú, a título de referencia, para una muestra de productos. Las tarifas ferroviarias en Bolivia se consignan en el cuadro B del mismo anexo I. Según datos obtenidos de la Dirección Nacional de Transporte Terrestre en Bolivia, las tarifas de los camioneros bolivianos entre La Paz y Lima son de aproximadamente 33 dólares la tonelada para el servicio directo prestado con camiones de 10 a 12 toneladas de capacidad, y de 40 dólares la tonelada en el trayecto Lima-La Paz. La duración del viaje es de aproximadamente 4 días.

Los procedimientos y documentación para el cruce de frontera en Desaguadero y Puno se describen en el capítulo IV de este informe, y en el Anexo V.

Desde Viacha los vagones procedentes de Guaqui continúan directamente hasta Villazón en la frontera con Argentina, para empalmar con el ferrocarril argentino en la Quiaca y continuar hasta Buenos Aires. Los camiones desde Perú entran por Desaguadero y pueden continuar hacia Argentina por Oruro-Potosí-Tarija, con desviaciones hacia La Quiaca (Argentina) y el Puente Internacional Bermejo. En su trayectoria hacia Buenos Aires ambas rutas carreteras se encuentran en Güemes. Desde Güemes hasta Buenos Aires existen múltiples rutas camineras, todas ellas pavimentadas. La travesía de Bolivia puede realizarse en ferrocarril o camión, y cada opción tiene ventajas y dificultades propias. El ferrocarril parece ser la mejor elección, pero tiene un grave inconveniente: le falta capacidad de arrastre y disponibilidad de vagones, lo que puede significar excesivas demoras para la carga. La carretera, por su parte, está en muy malas condiciones de operación y no permite el tráfico de camiones pesados, pero en cambio ofrece una mayor flexibilidad en los despachos y plazos de transporte más seguros. La preferencia de los usuarios por el ferrocarril estará muy ligada a la calidad del servicio que puedan ofrecer los ferrocarriles bolivianos, que actualmente están empeñados en un programa integral de mejoramiento, con el apoyo financiero del Banco Mundial y asistencia técnica a través del PNUD.

En Güemes puede realizarse transbordo de carga entre ferrocarril y camión, según las preferencias de los usuarios, ya que desde allí a Buenos Aires las dos opciones tienen condiciones operativas y fletes comparables.

Los procedimientos de tránsito por Bolivia se describen con detalle en el Capítulo IV del informe y en especial en el anexo IV.

Las tarifas ferroviarias del sector argentino se consignan en el cuadro C del anexo I.

El tiempo teórico de viaje entre Lima y Buenos Aires puede estimarse en alrededor de 15 días, que pueden aumentar por demoras de arrastre en los tramos ferroviarios, especialmente en Bolivia. El transbordo en Guaqui a vagones bolivianos o argentinos no plantea problemas de provisión de vagones, ya que está vigente un convenio que prevé el intercambio de vagones entre los ferrocarriles argentinos y bolivianos.



Las posibilidades de organizar servicios en dirección inversa —de Buenos Aires a Lima— son las mismas que se han señalado, con idénticas posibilidades de complementación.

ii) Ruta A2: Lima (Perú) — Arica (Chile) — La Paz (Bolivia) — Oruro — General Güemes (Argentina) — Buenos Aires. Desde Lima hasta Arica la única opción de transporte terrestre es la carretera panamericana, totalmente asfaltada, que permite la circulación de camiones de 20 a 25 toneladas. En Arica es preciso transbordar al ferrocarril para continuar hasta Viacha, donde se empalma con el resto de la red ferroviaria oriental de Bolivia. A partir de Viacha las opciones hasta Buenos Aires son las mismas descritas para la Ruta A1. Las tarifas para el tramo chileno del ferrocarril Arica—La Paz se incluyen en el cuadro D del anexo I.

Las tarifas de camiones peruanos desde Lima hasta Arica para productos industriales y semindustriales, estimadas a partir de los módulos por tonelada/kilómetro para el transporte de carga en Perú,<sup>13</sup> es de aproximadamente 30 dólares la tonelada. La tarifa se cobra de conformidad con el registro del vehículo.

La carga se colocaría en Arica en vagones bolivianos o se transbordaría en Viacha a vagones bolivianos o argentinos, ya que no existe convenio que permita el paso de vagones de la sección chilena del Ferrocarril Arica—La Paz hasta Buenos Aires. Otra solución sería un acuerdo especial entre los tres ferrocarriles, similar al que ha suscrito la firma Citroën para el transporte de su carga entre Buenos Aires y Arica.

Los procedimientos de tránsito de mercadería por Bolivia pueden verse en el capítulo IV y en el anexo IV.

El recorrido de esta ruta entre Arica y Buenos Aires coincide con el trayecto que cumplen los contenedores con partes y piezas automotrices de Citroën cuyo transporte se realiza por convenio suscrito entre los ferrocarriles de Argentina, Bolivia, Chile y la propia firma Citroën desde fines de 1969. La extensión de esta ruta a Lima, combinando con camiones en Arica, no debería constituir entonces un problema operativo; su factibilidad dependería de acuerdos convenientes sobre tarifas.

iii) Ruta A3: Lima (Perú) — Arica (Chile) — Iquique — Salta (Argentina) — Buenos Aires. Desde Lima hasta Iquique la única opción de transporte es la carretera panamericana totalmente asfaltada, que permite la circulación de camiones de 20 a 25 toneladas. En Iquique hay diversas posibilidades para el transbordo de la mercadería al ferrocarril. Una de ellas es realizar el transbordo en la estación de Iquique o en El Colorado, también en la misma ciudad, que posee buenas instalaciones, servicio aduanero, personal de estibadores y grúa para el transbordo de bultos pesados. Sin embargo, esto obligaría a los camiones a bajar desde el alto de la pampa hasta el puerto de Iquique y subir nuevamente con los vagones cargados para continuar hacia el sur. A fin de evitar este doble trayecto en pendiente podría realizarse el transbordo en Pintados, 94 km. al sur de Iquique, donde se tocan la carretera y el ferrocarril. La estación de Pintados no tiene servicio aduanero, y sería necesario por el momento pagar la intervención especial de funcionarios de la aduana de Iquique. No existe en Pintados grúa para el transbordo de bultos pesados y habría que pagar el arrastre de la grúa de Iquique. En cuanto a personal para el transbordo de bultos pequeños, sólo hay allí cinco funcionarios de ferrocarriles, que trabajan en transbordos fuera de su jornada de trabajo. Todavía existe otra posibilidad de transbordo más al sur, en Baquedano, donde hay grúa y personal para transbordar bultos pequeños, pero sería necesario pagar el traslado de funcionarios de la aduana de Antofagasta para la inspección de la mercadería.

La decisión definitiva entre estas opciones de transbordo, u otras que puedan considerarse, deberá surgir de un acuerdo entre los ferrocarriles y las empresas de transporte combinado interesadas en la ruta. Al iniciarse las operaciones se puede probar algunas de ellas, pero posteriormente deberán concentrarse en un solo punto para aprovechar economías de escalas y obtener de los servicios aduaneros la destinación de personal permanente para las inspecciones.

<sup>13</sup> Organismo Regulador de Tarifas de Transportes (ORETT), *Fletes Vigentes para el transporte de carga en camiones a nivel nacional*, Lima.

Desde el punto de transbordo al ferrocarril, la mercadería continuaría en los mismos vagones hasta Salta a través del paso de Socompa. Esta vía férrea, a pesar de atravesar la cordillera a una altura máxima de 4 475 metros tiene buenas características de operación, ya que su pendiente máxima sólo alcanza a 3 por ciento. En la actualidad circulan trenes diarios en el sector argentino y hasta seis por semana en el sector chileno, según el tráfico. La capacidad de transporte puede aumentarse con relativa facilidad, ya que para ello basta con asignar locomotoras adicionales.

Desde Salta, que está a 47 km de Güemes, las posibilidades son la continuación en ferrocarril hasta Buenos Aires o el transbordo a camiones. En Salta hay todo tipo de instalaciones de transbordo, incluida un recinto para la operación de contenedores y servicios aduaneros.

Sobre la base de las tarifas de los ferrocarriles que figuran en el anexo I (cuadros A, B, C y D) y de estimaciones con datos del Organismo Regulador de Tarifas de Transporte del Perú (ORETT),<sup>14</sup> se puede obtener, para una lista de productos, las tarifas aproximadas entre Lima y Buenos Aires por cada una de las rutas analizadas. La comparación de ellas con las tarifas marítimas correspondientes (cuadro C del anexo II) aparece en el cuadro 7. Estas estimaciones de tarifas tienen sólo un carácter referencial.

*b) Corredor Lima-São Paulo*

i) Ruta B1: Lima (Perú) – Arequipa – La Paz (Bolivia) – Santa Cruz – Corumbá (Brasil) – Campo Grande – São Paulo. Entre Lima y Alto La Paz las opciones de transporte son las mismas que las descritas para la ruta A1. La carga proveniente de Desaguadero en camiones puede continuar por la carretera a Cochabamba, que está pavimentada desde Alto La Paz hasta Caihuasi frente a Oruro. Desde Caihuasi hasta Cochabamba el camino es de grava y está en muy malas condiciones, por lo que no permite el tránsito de vehículos de más de 10 a 12 toneladas. Las pendientes en este tramo llegan hasta 9 por ciento y hay gran cantidad de curvas estrechas que dificultan la circulación. La carga que viene desde Guaqui en ferrocarril hasta Viacha puede continuar directamente por la vía a Oruro y de allí a Cochabamba. En la última época de lluvias tanto el ferrocarril como la carretera sufrieron las inclemencias del tiempo, y el tramo ferroviario entre Viacha y Oruro aún no ha podido ser habilitado; parte de la vía quedó anegada y es preciso contruir un desvío. La vía férrea entre Oruro y Cochabamba se ha habilitado en forma provisoria.

Entre Cochabamba y Santa Cruz la única posibilidad es la carretera asfaltada, lo que obliga a transbordar las mercancías llegadas por ferrocarril. Desde Santa Cruz hacia el oriente sólo existe servicio ferroviario, que conecta en Corumbá hacia Campo Grande y Baurú para llegar a São Paulo. Entre Campo Grande y São Paulo existe una carretera pavimentada, pero allí no hay servicios aduaneros para la inspección de la mercadería. En todo caso, de acuerdo a las disposiciones vigentes de la aduana brasileña, la mercadería debe ser inspeccionada en la primera aduana de ingreso al país, en este caso Corumbá. Los procedimientos aduaneros de esta ruta pueden verse en el capítulo IV y en el anexo V.

Las tarifas ferroviarias de los sectores peruano, boliviano y brasileño figuran en los cuadros A, B y E, respectivamente, del anexo I.

Esta ruta se ha empleado para el transporte de bulbos de televisión entre São Paulo y Lima, en ferrocarril entre São Paulo y Santa Cruz y camión entre este punto y Lima.

Según datos de la Dirección Nacional de Transporte Terrestre en Bolivia, las tarifas de camiones bolivianos entre Santa Cruz y Lima son de aproximadamente 68 dólares la tonelada; el flete se cobra según el registro del camión y no el tonelaje efectivo.

ii) Ruta B2: Lima (Perú) – Iquique (Chile) – Salta (Argentina) – Resistencia – Asunción (Paraguay) – São Paulo (Brasil). Desde Lima hasta Salta las opciones de transporte son las mismas que se han descrito para la ruta A3. Desde Salta a Resistencia hay una conexión ferroviaria directa que pasa por Güemes, Metán, J.V. González, Avia Terai y Resistencia. La ruta por carretera obliga a bajar hasta Santiago del Estero, pasando por Tucumán, para de allí ir a Avia Terai y Resistencia. Si se llega por ferrocarril, es preciso transbordar a camión en Resistencia,

<sup>14</sup> ORETT, *Fletes vigentes para el transporte de carga en camiones a nivel nacional*, op.cit.

Cuadro 7

## CORREDOR LIMA-BUENOS AIRES: ESTIMACION DE TARIFAS

(Dólares por tonelada)

Producto	Transporte terrestre			Trans- porte marítimo a b
	Ruta A 1	Ruta A 2	Ruta A 3	
	c	d	e	
Ajo	71.00	85.00	105.00	56.50
Conservas	82.00	90.00	99.00	45.00
Bulbos de televisión	113.00	141.00	135.00	140.00
Libros y revistas	83.00	95.00	108.00	43.00
Máquinas de coser y escribir	97.00	110.00	128.00	97.00
Lingotes o barras de cobre	89.00	101.00	99.00	35.00
Lingotes o barras de plomo o zinc	89.00	101.00	99.00	34.00
Tuberías de acero de 7 pulgadas	95.00	105.00	119.00	55.00
Alambre de cobre en rollos	88.76	90.90	98.80	40.00
Partes y piezas automotrices	97.30	126.00	139.00	134.00
Tractores agrícolas sin encajonar	104.00	125.00	144.00	70.00
Algodón prensado	90.00	105.00	122.00	53.50
Aceite vegetal	76.00	83.00	105.00	105.00

<sup>a</sup> Véase el anexo II: "Fletes marítimos".

<sup>b</sup> No se incluye transporte terrestre ni gastos portuarios.

<sup>c</sup> Camión Lima-Arequipa y ferrocarril Arequipa-Buenos Aires.

<sup>d</sup> Camión Lima-Arica y ferrocarril Arica-Buenos Aires.

<sup>e</sup> Camión Lima-Iquique y ferrocarril Iquique-Buenos Aires.

Cuadro 8

## CORREDOR LIMA-SAO PAULO: ESTIMACION DE TARIFAS

(Dólares por tonelada)

Producto	Transporte terrestre				Trans- porte marítimo a b
	Ruta B 1	Ruta B 2	Ruta B 3	Ruta B 4	
	c	d e	f	g	
Ajo	101.00	131.00	141.00	125.00	65.00
Conservas	116.00	127.00	135.00	140.00	60.00
Bulbos de televisión	146.00	174.00	165.00	204.00	200.00
Libros y revistas	120.00	132.00	142.00	155.00	45.00
Máquinas de coser y escribir	135.00	159.00	170.00	175.00	128.00
Lingotes o barras de cobre	120.00	127.00	135.00	155.00	30.00
Lingotes o barras de plomo o zinc	120.00	127.00	135.00	155.00	42.00
Tuberías de acero de 7 pulgadas	131.00	152.00	152.00	165.00	60.00
Alambres de cobre en rollos	119.00	127.00	135.00	152.00	58.00
Partes y piezas automotrices	135.00	167.00	182.00	183.00	169.00
Tractores agrícolas sin encajonar	129.00	178.00	197.00	181.00	88.00
Algodón prensado	121.00	153.00	183.00	157.00	60.00
Aceite vegetal	105.00	132.00	142.00	134.00	120.00

<sup>a</sup> Véase el anexo II: "Fletes marítimos".

<sup>b</sup> No se incluye transporte terrestre ni gastos portuarios.

<sup>c</sup> Camión Lima-Santa Cruz y ferrocarril Santa Cruz-Sao Paulo.

<sup>d</sup> Camión Lima-Iquique, ferrocarril Iquique-Resistencia y camión Resistencia-Sao Paulo, vía Arica.

<sup>e</sup> La ruta B 5, camión Lima-Iquique, ferrocarril Iquique-Resistencia y camión Resistencia-Sao Paulo, vía Puerto Iquique.

<sup>f</sup> Camión Lima-Iquique, ferrocarril Iquique-Santa Fé y camión Santa Fé-Sao Paulo.

<sup>g</sup> Camión Lima-Iquique y ferrocarril Iquique-Sao Paulo vía Yumbó-Santa Cruz-Corumbá.

donde existen buenas instalaciones para el transbordo, incluido un recinto para contenedores en la estación, similar al de Salta. En el puerto de Barranqueras, al lado de Resistencia, hay servicios de aduana para la inspección de la mercadería.

Desde Resistencia en adelante, la única opción es el transporte por carretera en dirección a Clorinda, donde existen dos rutas para cruzar el río Paraguay hacia Asunción. Una de ellas utiliza los servicios de balsa entre Puerto Pilcomayo e Ita Enramada, desde donde hay camino pavimentado hasta Asunción. La otra continúa 3 km al norte de Clorinda hasta el Puente Internacional sobre el río Pilcomayo y llega hasta Chaco-i, en territorio paraguayo, para cruzar el río Paraguay en balsa y entrar a Asunción por el empalme de la Avenida Artigas.

Desde Asunción se continúa por la carretera pavimentada hasta Foz de Iguazú, para seguir luego hacia Curitiba y São Paulo.

Los procedimientos de tránsito por Chile, Argentina y Paraguay se describen en el capítulo IV de este informe. Las tarifas ferroviarias ya se han consignado anteriormente.

iii) Ruta B3: Lima (Perú) – Arica (Chile) – Iquique – Salta (Argentina) – Santa Fé – Uruguaiana (Brasil) – São Paulo. Las opciones de transporte desde Lima hasta Salta son las mismas que se han descrito para la ruta A3. Desde Salta a Santa Fé hay ruta ferroviaria y carretera; en Salta existen muy buenas instalaciones para el transbordo de mercadería, que incluye un recinto para contenedores y servicios aduaneros para la inspección de la mercadería. La línea férrea (trocha de 1 metro) pasa por Güemes, Tucumán y Tostado para llegar a Santa Fé. La carretera, en cambio, pasa a través de Córdoba y desde allí a Santa Fé. Para cruzar de Santa Fé a Paraná en la otra ribera del río Paraná-Paraguay es preciso utilizar la carretera que atraviesa el túnel subfluvial; puede continuarse por carretera hasta Paso de los Libres, en la frontera con el Brasil. También es posible transbordar en Paraná al ferrocarril (trocha de 1,435 m) para llegar hasta Paso de los Libres. Entre Paso de los Libres y Uruguaiana existe un puente carretero-ferroviario con líneas de trocha de 1,435 m y de 1 metro, correspondientes al tipo de vía en Argentina y Brasil, respectivamente.

Si se llega por carretera a Paso de los Libres es posible continuar en el mismo vehículo, después de cumplir los trámites en aduanas argentinas y brasileñas, hacia Porto Alegre, Curitiba y São Paulo. También puede transbordarse de camión a ferrocarril en Uruguaiana y continuar por la vía de trocha de un metro hacia General Luz, Ponta Grossa, Itararé, Iperó, Mairnuk y São Paulo. Si se llega por ferrocarril es preciso transbordar en Paso de los Libres o Uruguaiana, a causa de la diferencia de trocha, ya que no existe allí ningún sistema de cambio de boguies.

Las tarifas ferroviarias de la ruta se han presentado en los cuadros A, C, D y E del anexo I. Asimismo, los procedimientos aduaneros y la documentación se analizan en el capítulo IV.

iv) Ruta B4: Lima (Perú) – Arica (Chile) – Iquique – Salta (Argentina) – Yacuiba (Bolivia) – Santa Cruz – Corumbá (Brasil) – São Paulo. Entre Lima y Salta las opciones de transporte corresponden a las de la ruta A3. Desde Salta la vía férrea, sin cambio de trochas, se dirige al noreste hacia Pocitos, en la frontera con Bolivia, y cruza posteriormente a Yacuiba desde donde continúa al norte hasta Santa Cruz en el oriente boliviano. Desde allí la vía avanza hacia el este en dirección a Puerto Suárez en la frontera con Brasil, para cruzar a Corumbá, desde donde se sigue a Campo Grande, Baurú y São Paulo. Desde Iquique hasta São Paulo la vía es toda de trocha de un metro. La red de carreteras sólo llega desde Salta hasta Pocitos; no hay camino entre Yacuiba y Santa Cruz y entre este punto y Corumbá. En Brasil sólo hay carretera transitable entre Campo Grande y São Paulo.

Para la ruta desde Antofagasta a São Paulo, los procedimientos aduaneros y de documentación se detallan en el anexo III.

Las tarifas ferroviarias figuran en los cuadros A, B, C, D y E del anexo I.

El mayor inconveniente de esta ruta es la falta de un convenio multilateral de tráfico entre los ferrocarriles para permitir la circulación de vagones en todo el recorrido, lo que no es posible con la aplicación de los convenios bilaterales actuales. Los distintos ferrocarriles interconectados del Cono Sur están estudiando la adopción, bajo el patrocinio de la ALAF, de un Convenio Multilateral de Tráfico cuyo primer borrador se discutió en La Paz el 13 y 14 de septiembre de 1974.

v) Ruta B5: Lima (Perú) — Arica (Chile) — Iquique — Salta (Argentina) — Resistencia — Puerto Iguazú — São Paulo (Brasil). Las combinaciones de medios de transporte entre Lima y Salta han sido descritas en la ruta A3, y entre Salta y Resistencia en la ruta B2.

Desde Resistencia es preciso cruzar el puente sobre el río Paraná—Paraguay hasta Corrientes, para seguir siempre por carretera hacia Posadas y Puerto Iguazú, donde es preciso utilizar balsa para cruzar el río Paraná hasta Porto Meira en Brasil, que está próximo a Foz do Iguazú, desde donde es posible continuar por carretera hacia Curitiba y São Paulo.

Falta terminar el mejoramiento de 20 km. de camino antes de Puerto Iguazú. Pese a que esta ruta obliga a utilizar balsa en el río Paraná, es una opción promisoría para descongestionar en el futuro el cruce de frontera en Paso de Los Libres—Uruguaiana, con un recorrido menor.

Sobre la base de las tarifas ferroviarias que aparecen en los cuadros A, B, C, D y E del anexo I y las estimaciones con datos del ORETT (citados antes) y del tráfico carretero entre Argentina y Brasil, se han obtenido algunas estimaciones preliminares de tarifas entre Lima y São Paulo para cada una de las rutas analizadas, las que se incluyeron en el cuadro 8. Estas estimaciones de tarifas tienen sólo un carácter referencial.

Para los tráficos en las direcciones opuestas en cada corredor, las posibilidades de complementar servicios son las mismas. Teniendo en cuenta las restricciones de las carreteras en Bolivia, la única ruta directa sin transbordos entre Lima y Buenos Aires requiere la utilización de camiones de 10 a 12 toneladas, como máximo, en toda la extensión del recorrido de 4 500 kilómetros; los camiones pequeños son inadecuados por la excesiva longitud del trayecto. Todas las demás opciones en ambos corredores requieren el uso de transporte combinado.

La elección que hagan los empresarios de transporte combinado entre las diferentes combinaciones posibles de medios de transporte para determinar las modalidades de servicio que ofrecerán a sus usuarios, estará en relación directa con:

- i) Los costos de los medios de transporte propios que posea el empresario;
- ii) Las tarifas que pueda obtener por el uso de otros medios en cada ruta;
- iii) Las facilidades de transbordo a que tenga acceso en los puntos de transferencia elegidos y su costo;
- iv) Las facilidades en cuanto a tránsito y procedimientos que ofrezca cada ruta;
- v) Los plazos de transporte que cada opción signifique y la seguridad de su cumplimiento;
- vi) La variedad de opciones que ofrezca cada ruta, y
- vii) La posibilidad de controlar las operaciones y los servicios de comunicación que tenga en cada caso.

**CAPITULO IV**

**ALGUNOS PROBLEMAS QUE SE ENFRENTAN AL TRATAR DE ESTABLECER  
SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN LOS CORREDORES  
LIMA-BUENOS AIRES Y LIMA-SAO PAULO**

## CAPITULO IV

### ALGUNOS PROBLEMAS QUE SE ENFRENTAN AL TRATAR DE ESTABLECER SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN LOS CORREDORES LIMA-BUENOS AIRES Y LIMA-SAO PAULO

Como se ha visto en el capítulo anterior, las únicas posibilidades de organizar servicios de transporte terrestre en los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo, están ligadas al transporte combinado o intermodal. Esta situación plantea inconvenientes que es necesario vencer para ofrecer conjuntos de servicios que atraigan a los usuarios porque les facilitan sus operaciones comerciales.

Los inconvenientes operativos asociados con la combinación de medios de transporte y la organización de los transbordos, surgen de la exposición de las opciones de transporte en cada una de las rutas que se definieron en el capítulo anterior. La modalidad de transporte que elija en cada caso el empresario de transporte combinado, dependerá del análisis que haga de los medios disponibles, los servicios de transbordo que se le ofrecen y las tarifas de los diferentes medios de transporte por el traslado de las mercancías. Sin embargo, existe otro aspecto que gravitará tanto como los anteriores en la elección de modalidades de transporte que haga el empresario de transporte combinado, y que está directamente ligado a las facilidades que para el movimiento de la carga presenten los procedimientos bancarios, de comercio exterior, aduaneros, fitosanitarios, etc.

El transporte de determinada carga desde su lugar de origen hasta su destino envuelve procedimientos de exportación, importación, transporte y nacionalización, cuyas características dependerán muchas veces de la modalidad de transporte elegida y en los cuales los procedimientos de tránsito desempeñarán un papel muy importante. La mayor o menor facilidad o complejidad de dichos procedimientos afectará la viabilidad de algunas opciones.

Para comprender mejor los procedimientos de exportación, transporte e importación, se describirá ante todo un proceso típico y se definirán los principales objetivos de cada uno de los organismos que intervienen en él. En seguida se examinarán los procedimientos que se aplican actualmente al tráfico de mercancías en los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo, sobre la base de la información disponible y haciendo hincapié en las exigencias de documentación de dichos procedimientos. Es preciso tener en cuenta que muchos de éstos no constituyen aún rutinas de trabajo, por cuanto el tráfico transcontinental a que se refieren es todavía incipiente y escaso. Por último, para completar la exposición de los procedimientos que se aplican hoy en materia de documentación, se incluyen en anexos algunos casos para los cuales ha sido posible reunir informaciones y antecedentes en forma más sistematizada.

#### *Proceso típico de exportación e importación*

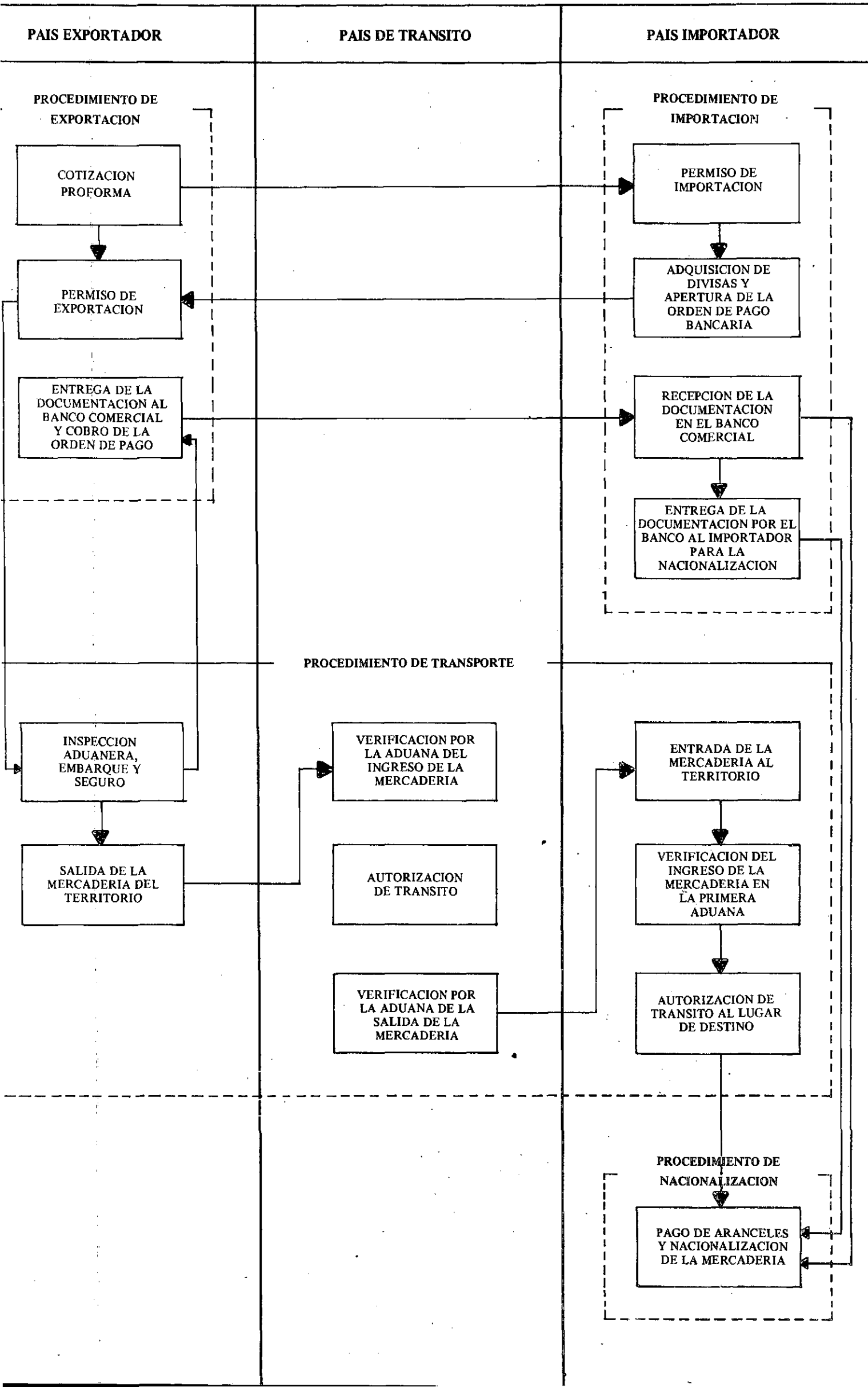
El proceso típico de exportación e importación que se presenta en el diagrama 1 registra solamente los aspectos fundamentales y no refleja un determinado procedimiento, ya que sin duda en la realidad tales procedimientos son bastante más complejos, especialmente por la cantidad y variedad de trámites que abarcan.

La presentación de este proceso simplificado, además de mostrar a quienes no estén familiarizados con estas operaciones un esquema estilizado de los procedimientos, tiene por objeto permitir la identificación de las funciones que cumplen los organismos que intervienen en el proceso; en esencia ellas son muy sencillas, por lo que parece apropiado para su mejor comprensión desligarse de todo aquello que no constituye el objetivo central del proceso.

Toda transacción comercial internacional de mercaderías constituye a la vez una exportación y una importación que se inicia por el contacto entre las partes con el fin de individualizar la mercadería objeto de la transacción, y fijar su precio, plazos y condiciones de entrega, forma de pago, etc. Como esta transacción se efectúa entre personas o entidades radicadas en diferentes países (o territorios aduaneros), debe seguir un proceso en el que, además de las partes contratantes, intervienen organismos públicos de ambos países encargados de velar

# DIAGRAMA 1

## PROCEDIMIENTO TÍPICO DE EXPORTACION E IMPORTACION





por el cumplimiento de diversos objetivos, que en su conjunto constituyen la política de comercio exterior de los países.

### *Objetivo y funciones de los organismos que intervienen en el proceso*

#### *A. Procedimiento de exportación, en el que intervienen los siguientes organismos:*

1. Organismo regulador del comercio exterior, generalmente representado por el Banco Central u otra dependencia gubernamental,<sup>15</sup> cuyos objetivos son los de regular las exportaciones, especialmente en relación con los siguientes puntos:

- a) Equilibrio del balance de pagos, aplicación de convenios de pago, fijación de plazos para el retorno de divisas, etc.;
- b) Licencias o permisos de exportación, listas de mercaderías cuya exportación está permitida y cuotas de las mismas;
- c) Identificación de los exportadores y control de precios y retorno de divisas;
- d) Aplicación de los instrumentos de la política de promoción de las exportaciones tales como devolución de gravámenes (drawback), etc.

2. Bancos comerciales, cuyas funciones fundamentales están ligadas a lo siguiente:

- a) Efectuar por cuenta del exportador las operaciones de cobranza en el exterior, a través de los bancos corresponsales en el país de destino de la mercadería;
- b) Facilitar el financiamiento de las exportaciones a través de líneas de crédito;
- c) Liquidar las divisas de retorno de acuerdo a las disposiciones cambiarias vigentes;
- d) Custodiar la documentación y velar por el cumplimiento de las instrucciones del comprador estipuladas en cartas de crédito u otros documentos de pago (certificación de embarque previa a la cancelación de la orden de pago, seguros, etc.);
- e) Recaudar gravámenes, en algunos casos.

3. Organismos de certificación de origen, representados por las cámaras de comercio u organismos gubernamentales reguladores de ciertas actividades agrícolas, mineras o industriales, cuyo objetivo es verificar el origen de la mercadería exportada. Esta operación tiene especial importancia para la aplicación de aranceles preferenciales en el país de destino según procedencia (ALALC, Grupo Andino, etc.).

4. Organismos de control de calidad, representados generalmente por los institutos nacionales de normas, u organismos fitosanitarios en caso de exportaciones agropecuarias, cuyo objetivo es certificar el cumplimiento de normas internacionales de calidad.

#### *B. Procedimiento de importación, en el que intervienen los siguientes organismos:*

1. Organismo regulador del comercio exterior, generalmente representado por el banco central u otra dependencia gubernamental, cuyos objetivos son los de regular las importaciones, especialmente en relación con los siguientes aspectos:

- a) Equilibrio del balance de pagos, aplicación de convenios de pago, fijación de plazos mínimos para la remesa de divisas, etc.;
- b) Licencias o permisos de importación, listas de mercaderías cuya importación está permitida y las cuotas de importación, si corresponde;
- c) Identificación de los importadores y control de precios y remesas de divisas;
- d) Determinación de los aranceles, depósitos, etc. que gravarán las diferentes importaciones de mercaderías y, en general, aplicación de la política de importaciones.

2. Bancos comerciales, cuyo papel está ligado a las siguientes funciones:

- a) Efectuar por cuenta del importador las operaciones de pago en el exterior a través de los bancos corresponsales en el país de origen de la mercadería;
- b) Facilitar el financiamiento de las importaciones a través de líneas de crédito con bancos en los países proveedores y avalar los créditos;

<sup>15</sup> En algunos casos las exportaciones de determinados rubros son controladas por organismos gubernamentales especializados, como la Junta Nacional de Carnes en Argentina, la Corporación del Cobre en Chile, etc.

- c) Vender divisas para el pago de las mercaderías y servicios, de acuerdo a las disposiciones cambiarias vigentes;
- d) Custodiar la documentación y velar por el cumplimiento de las instrucciones del vendedor para asegurar el pago de las mercaderías en la forma estipulada en los documentos;
- e) Recibir depósitos previos y recaudar gravámenes, en algunos casos.

### C. Procedimiento de transporte

El procedimiento de transporte se inicia con el despacho de las mercaderías en el país de origen. En aquellos casos en que las mercaderías deben atravesar el territorio de un tercer país para llegar a su destino se verifica un tránsito. Por último, los procedimientos de transporte concluyen al depositar la mercadería en su destino final en el país importador. En cada país intervienen los organismos que se señalan:

#### 1. País de origen

- a) Aduanas, cuya intervención está ligada a los siguientes aspectos:
  - i) Verificar el cumplimiento de todos los trámites exigidos para la exportación;
  - ii) Verificación del peso, cantidad o volumen, marcas, calidad, etc. de la mercadería en relación con la declaración del exportador en los documentos de exportación;
  - iii) Verificación del despacho de la mercadería y su salida del territorio nacional.
- b) Transportistas, cuya intervención está ligada a las siguientes operaciones:
  - i) Carga de la mercadería y verificación de su estado y condiciones de embalaje;
  - ii) Emisión del conocimiento de embarque o carta de porte que puede ser negociable o no;
  - iii) Traslado de la mercadería hasta su destino, pudiendo ser responsable por toda la operación un sólo empresario de transporte combinado (ETC), aunque en el hecho actúen diferentes transportistas;
- c) Compañías aseguradoras, que intervienen para garantizar el valor de las mercaderías frente a un siniestro que determine su destrucción total o parcial.

#### 2. País de tránsito

- a) Aduanas del país de tránsito, cuya intervención tiene por objeto asegurar que la mercadería en tránsito y los equipos de procedencia extranjera en que se transporta abandonen el territorio dentro de los plazos y condiciones fijados para la operación;
- b) Transportistas cuya intervención, además del traslado de las mercaderías, puede exigir —en el caso de los ferrocarriles, por ejemplo— el control de los equipos intercambiados para asegurar su devolución y el pago de arrendamiento durante su permanencia en los otros países.

#### 3. País de destino

- a) Aduanas del país de destino cuya intervención tiene los siguientes objetivos:
  - i) Verificación de las condiciones de ingreso de la mercadería, comprobando el estado de los sellos en el caso de que ésta sea transportada en vagones ferroviarios cerrados, contenedores o furgones herméticos;
  - ii) Autorización del tránsito de la mercadería desde el puesto fronterizo de ingreso hasta el lugar donde ésta será nacionalizada.
- b) Transportistas cuya intervención en este caso se reduce al traslado de la mercadería desde la frontera hasta la primera aduana o bien hasta la aduana donde será nacionalizada, actuando conforme a las exigencias de la aduana en cada caso.

### D. Procedimiento de nacionalización

En la nacionalización de la mercadería actúan los siguientes organismos:

1. La aduana, cuya intervención tiene por objeto realizar el aforo de las mercaderías para determinar los aranceles que debe pagar por su nacionalización.

2. Organismos de control de calidad, en aquellos casos de importaciones de mercaderías que están sujetas a control de normas fitosanitarias u otras.

3. Tesorerías nacionales, cuyo objetivo es verificar y certificar el ingreso en arcas fiscales de los dineros correspondientes al pago de los aranceles e impuestos determinados por el aforo de aduanas.

**Procedimientos actuales que se aplican para el tráfico de mercaderías  
en los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo**

En el esquema de un proceso típico de exportación e importación, presentado anteriormente, la parte que corresponde al procedimiento de transporte parece sencilla, pues abarca pocos tipos de operaciones. En la práctica, sin embargo, el procedimiento es extremadamente complejo y constituye el mayor obstáculo a una corriente significativa de comercio multinacional por vía terrestre en el Cono Sur. Esta complejidad deriva sólo en parte del hecho de que en los corredores Lima-São Paulo y Lima-Buenos Aires estén involucrados seis países. A ello se agrega que las exigencias de documentación para la salida del país exportador, el tránsito por terceros países y la entrada al país importador de bienes y vehículos, varían según la ruta y modalidad de transporte, es decir, según los medios de transporte utilizados, los puntos de transbordo y los puntos en que se cruza la frontera.

En la actualidad no se cuenta con la información necesaria para describir todas estas exigencias, y menos aún con la información para proponer todas las medidas necesarias para que los procedimientos cumplan sus objetivos sin trabar innecesariamente el comercio. Por esta razón, se pretende elaborar aquí un esquema conceptual que permita hacer un inventario de la información disponible y guiar el trabajo futuro, que tendrá por objeto suministrar la información que falta y hacer recomendaciones para superar los problemas identificados. Este esquema abarca sólo el comercio multinacional en los corredores estudiados, y no examina las exigencias de documentación para el comercio bilateral entre países colindantes. A continuación se indican los diferentes aspectos que se examinarán en cada país.

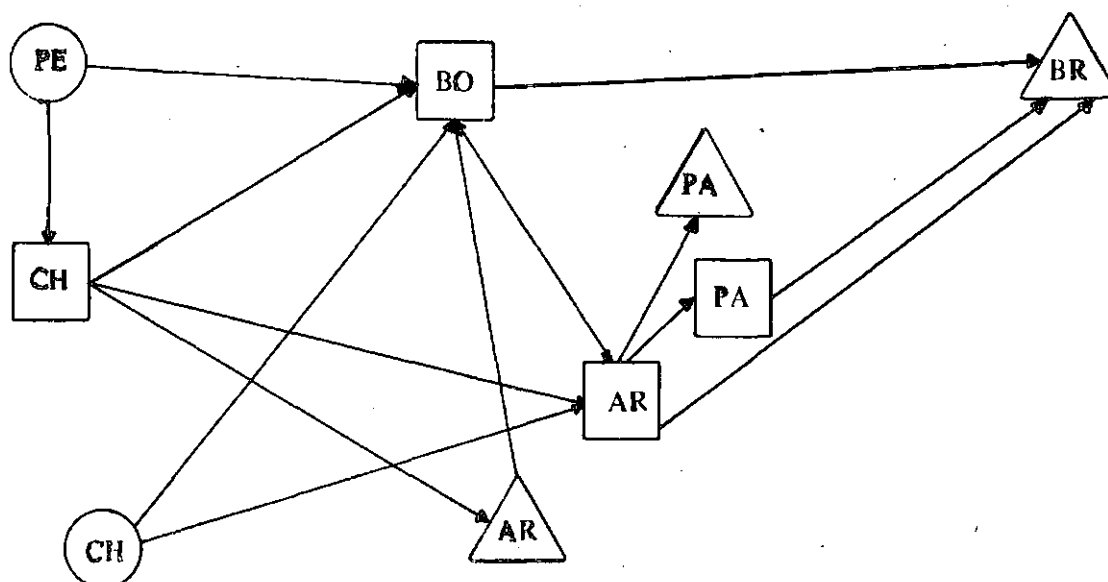
*Comercio del norte al sur y del oeste al este:*

	Perú	Chile	Bolivia	Argentina	Paraguay	Brasil
Salida del país exportador	○	○				
Tránsito por tercer país		□	□	□	□	
Entrada al país importador				△	△	△

*Comercio del sur al norte y del este al oeste:*

	Brasil	Paraguay	Argentina	Bolivia	Chile	Perú
Salida del país exportador	○	○	○			
Tránsito por tercer país		□	□	□	□	
Entrada al país importador					△	△

Se presenta en seguida un esquema que muestra las relaciones entre los seis países según la ruta que se elija, para el comercio sobre los dos corredores. Los símbolos son los mismos utilizados en los diagramas anteriores. El esquema corresponde al comercio de norte a sur y de oeste a este; para el comercio en el sentido contrario se utiliza el mismo diagrama, pero con las flechas al revés, e intercambiando los símbolos de salida y de entrada.



Con el objeto de facilitar la visualización de las rutas y medios de transporte usados en cada conexión y para los cuales se ha obtenido información en relación con la documentación del comercio y los procedimientos aplicados, se adjunta el Mapa 1.

Para describir en forma esquemática los documentos y demás requisitos que hay que reunir para realizar el tráfico de carga internacional en estas rutas, o los problemas que éste plantea, conviene dividir la exposición en dos partes: 1) transporte de Lima a Santa Cruz, Bolivia y Güemes, Argentina y 2) transporte desde estos dos últimos puntos hacia la costa del Atlántico. La exposición se basa más que nada en los datos proporcionados por los cuatro estudios de casos que figuran como anexos al presente informe, y en la información adicional suministrada a los investigadores.

Al abandonar el Perú, hay cuatro rutas principales hacia la Cuenca del Río de la Plata que son de interés para los fines de este trabajo.

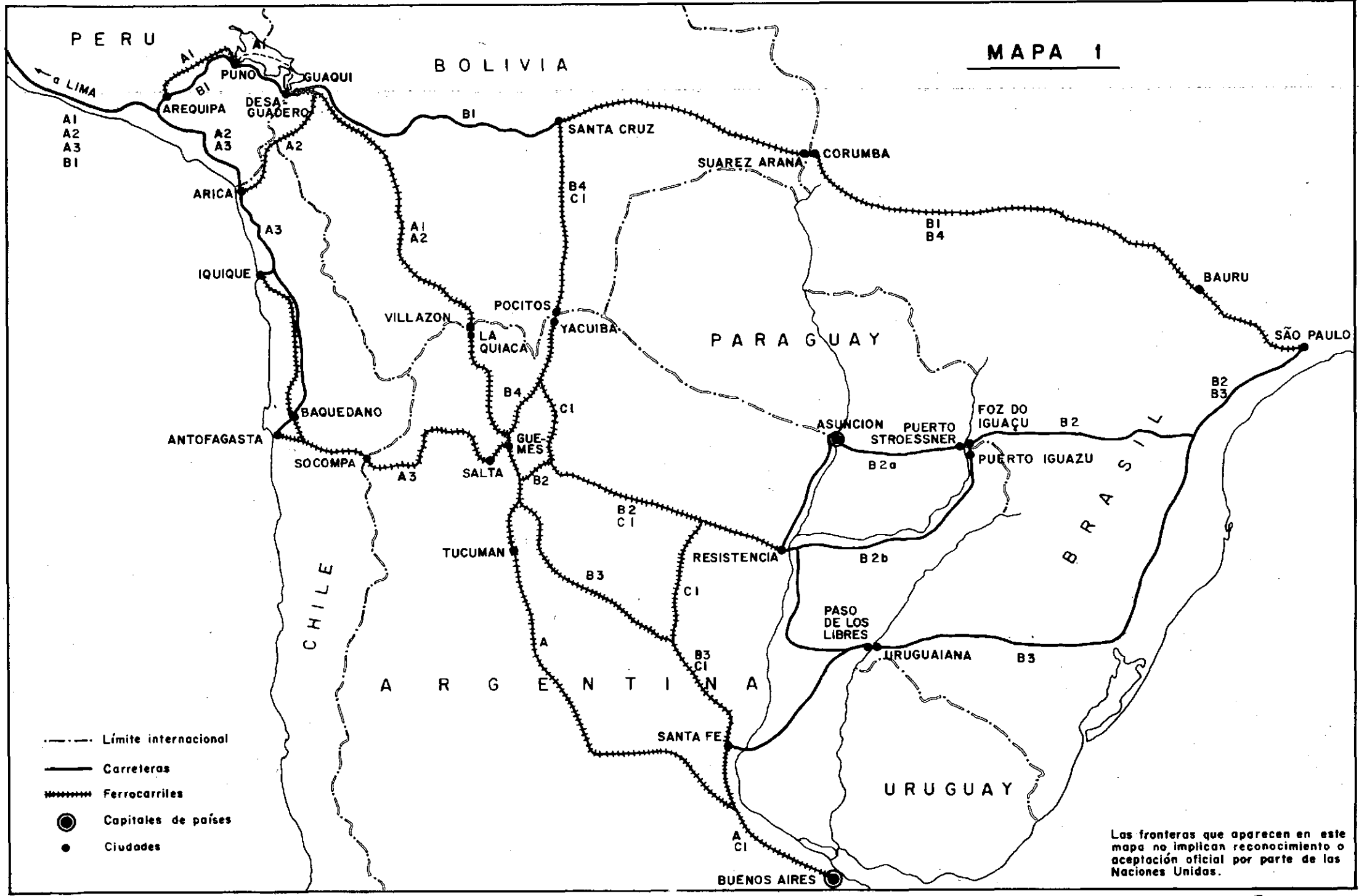
La primera (B1) es una ruta exclusivamente carretera que atraviesa el altiplano y baja hacia la llanura de Santa Cruz, donde se hace la conexión con el ferrocarril al Brasil. La segunda ruta, (A1), como la primera, pasa por Arequipa, Puno y Guaqui, pero hay trasbordo al ferrocarril en uno de estos tres puntos para continuar en dirección a Güemes. La tercera ruta (A2) pasa a través de Chile y Bolivia, con Arica como punto de trasbordo de la carretera al ferrocarril. La cuarta ruta (A3) se interna por carretera en Chile y el trasbordo al ferrocarril tiene lugar en algún punto entre Iquique o Pintados y Baquedano o Antofagasta y continúa a Argentina ingresando por Socompa. Las tres últimas rutas convergen en Güemes, en el norte de Argentina, desde donde hay rutas optativas al Brasil y el cinturón industrial de Argentina. Se analiza sucesivamente cada una de estas cuatro rutas.

#### 1. Desde el Perú directamente a Bolivia:

a) *Ruta B1.* No se dispone de datos sobre una ruta para camiones entre Lima y Bolivia, aunque sí se sabe que hay algún tráfico a La Paz con origen en Lima y otras ciudades situadas tan al norte como Medellín, en Colombia. El paso de este último tráfico a través del Perú se realiza con cierta facilidad. La aduana peruana ha aceptado la *solicitud de póliza del camión*, con arreglo a la Decisión 56 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, conjuntamente con una garantía que debe proporcionar el agente de aduana, para el tráfico que entra al Perú desde Tumbes con destino a Bolivia. No se exige acompañante. El conductor del camión lleva consigo la autorización aduanera y el manifiesto para la aduana boliviana. La aduana peruana de Tumbes notifica por radio el paso del camión a la oficina correspondiente de Puno.

La carga que se exporta desde el Perú se revisa en Puno, y el funcionario de aduanas de Desaguadero autoriza la salida del camión y de la carga del territorio peruano. Esta carga debe ir acompañada de la *factura comercial*, del *conocimiento de embarque* o *carta de porte* y de la *póliza de exportación*.

MAPA 1



Las fronteras que aparecen en este mapa no implican reconocimiento o aceptación oficial por parte de las Naciones Unidas.

b) *Ruta A1.* El Ferrocarril del sur del Perú ha organizado el servicio intermodal de Lima a Bolivia, con trasbordo en Arequipa y Gúaqui. El ferrocarril subcontrata el tramo por carretera de Lima a Arequipa y asume la responsabilidad de este transporte intermodal con arreglo a un solo documento de transporte. El ferrocarril también se ocupa de la documentación y de la revisión aduanera en Puno, y de los documentos necesarios para ingresar la carga en Bolivia, en tránsito a los almacenes de la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros (AADAA), en Alto La Paz.

En la actualidad se elaboran planes que permitirán que los vagones de carga sigan viaje desde Matarani, Arequipa o Puno hasta La Paz e incluso hasta Argentina, mediante el cambio de *bogies* en la planta que se proyecta construir en Puno y que aprovechará el nuevo trasbordador para vagones de ferrocarril en servicio en el Lago Titicaca y la construcción de un atracadero que también se proyecta construir en el muelle de Gúaqui. Además, particularmente debido a las malas condiciones en que se encuentra el camino de Arequipa a Puno, sería importante mejorar las instalaciones de trasbordo de Arequipa. En Perú el trasbordo de carga internacional requiere la autorización previa de la aduana.

## 2. Salida de Perú con tránsito a través de Chile, y carga originada en Chile

a) *Ruta A2.* La carga exportada de Perú y que pasa en tránsito por Chile se revisa en Tacna. Arica posee buenas instalaciones para trasbordo de la Carretera Panamericana, no sólo en lo que toca a su disposición y a la disponibilidad de equipo, sino también a las conexiones de transporte. La firma Citroën da en alquiler la grúa que posee en el recinto ferroviario (La Pera), autorizado por la aduana para realizar revisiones, y que está habilitado las 24 horas del día. Como se explicará, más adelante, el trasbordo desde los camiones chilenos o a ellos plantea una serie de dificultades, a menos que entren al Perú sólo hasta Tacna. Sin embargo, los camiones peruanos pueden entrar a Arica sin dificultades. Para el trasbordo al ferrocarril hay que obtener autorización de la aduana chilena. Cuando se trata de contenedores precintados, no hay necesidad de revisar la carga en tránsito en Arica.

b) *Ruta A3.* Los problemas de capacidad de los ferrocarriles en Bolivia y las dificultades de operación en ciertas épocas del año en este país, hacen atrayente la ruta por Socompa, al menos como ruta alternativa. Sin embargo, la ruta por Socompa presenta en la actualidad una serie de dificultades para la carga procedente de Chile o con destino a este país, entre ellas las siguientes: i) Costo de los acompañantes aduaneros que se exigen en Chile para el transporte de carga internacional en camión, aun cuando se lleva en contenedores o remolques precintados; ii) Falta de organización de los puntos de trasbordo entre el ferrocarril y el camión en la zona norte de Chile que queda al sur de Arica, en lo que respecta a la provisión de instalaciones, equipo, supervisión y acceso a servicios de aduana adecuados.

Aparte las dificultades anteriores, el tráfico por la carretera Panamericana hacia otros países andinos o procedente de ellos plantea entre otros los siguientes problemas:

- i) Falta de preparación y organización de los camioneros chilenos para el transporte internacional por carretera, y fletes muy altos con relación a los de rutas competidoras, aún en los casos de aquellas en que los caminos son muy inferiores.
- ii) Documentación adicional que se requiere para entrar o salir de Arica, aparte del permiso de trasbordo o de "continuación del movimiento" que se exige a toda carga en tránsito por Chile al sur de Arica.
- iii) Limitaciones al movimiento de los conductores chilenos fuera de Chile.
- iv) Garantía extraordinaria que exige la aduana chilena a los camiones chilenos, y garantía requerida por la aduana peruana cuando esos camiones permanecen determinado tiempo en su país.

## 3. Tránsito por Bolivia

Los requisitos generales que debe reunir la carga en tránsito a través de Bolivia son el *manifiesto por mayor*, aprobado por un cónsul boliviano, la *póliza de tránsito*, una *garantía aduanera* y un acompañante de la aduana cuando se trata del transporte de carga internacional en camiones, y una *carta de porte* cuando tal carga se transporta por ferrocarril.

Sin embargo, la aplicación de estos requisitos y otros complementarios está sujeta a variaciones según el recorrido que se elija. La falta de experiencia debido a lo incipiente del tráfico determina gran parte de esta falta de homogeneidad en los procedimientos. En el futuro, es preciso revisar los reglamentos y disposiciones vigentes para ajustarlas a procedimientos normalizados que faciliten las operaciones de tránsito. La acción de la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros extendida a ciertos sitios claves, junto con la adopción de sistemas para facilitar el transporte de la carga internacional, podría dar más garantías a los usuarios o empresarios de transporte combinado, ofrecer mejores instalaciones para trasbordo de mercaderías y almacenamiento y a la vez permitir la eliminación de algunas exigencias (por ejemplo, el acompañamiento de la carga).

En todo caso el problema inmediato que se plantea para el tránsito de mercadería en Bolivia está más ligado a las condiciones actuales de los servicios de transporte, en especial: i) la limitada capacidad de los ferrocarriles, ii) el mal estado de los caminos, y iii) el hecho de que Bolivia no tenga convenciones de transporte internacional vigentes, que regularicen los requisitos en lo que toca al tráfico hacia y desde otros países andinos y de la Cuenca del Plata, salvo aquellas de carácter bilateral que garantizan el tránsito de Bolivia hacia los puertos para su tráfico hacia y desde ultramar.

#### 4. Entrada a la Argentina

Cualquiera que sea la ruta utilizada, la entrada a la Argentina por ferrocarril exige los mismos documentos, inspecciones fiscales, y demás requisitos institucionales. Argentina cuenta con las leyes y reglamentos más avanzados de América Latina en lo que respecta a tratamiento aduanero de las cargas precintadas, ya sea que se destinen a un cliente argentino o que se encuentren en tránsito hacia otros países. En lo que toca al tráfico desde y hacia Argentina, esta legislación no se aprovecha todo lo que cabría esperar, lo que puede deberse al número reducido de expedidores que cuentan con depósitos o recintos autorizados para almacenar mercancías bajo custodia aduanera.

En el caso de las mercancías en tránsito por ferrocarril a otros países, el sistema es bastante sencillo. Los vagones de carga se transfieren al ferrocarril argentino en la frontera, después de realizadas las revisiones necesarias. El funcionario de aduanas argentino emplazado en la frontera autoriza el tránsito de la carga precintada hasta la otra frontera y envía un sobre sellado con la documentación correspondiente (*carta de porte, manifiesto del ferrocarril, papeleta de vagón y guía internacional*) al puesto aduanero situado en el punto en que la carga sale de Argentina.

El punto en que convergen tres de las cuatro rutas principales es Güemes, Argentina, lo que plantea uno de los grandes problemas del tráfico transcontinental, en parte debido a los caprichos de la naturaleza y en parte porque el crecimiento económico muy acelerado del noroeste argentino ha dado lugar a un auge del tráfico por ferrocarril. Además del ferrocarril a través de Güemes para la carga desde y hacia lugares situados en Argentina, hay otras posibilidades. Los camiones desde el Perú podrían llegar hasta Santa Cruz (Bolivia) para intercambiar la carga con el ferrocarril utilizando posteriormente la ruta C1 hasta Buenos Aires, soslayando Güemes. Asimismo, los camiones de Perú o Chile podrían llegar hasta Tucumán (Argentina), evitando la congestión de las vías férreas en puntos ubicados al noroeste de Tucumán. Sin embargo, ambas alternativas significan recorrer largas distancias por caminos muy malos a través de los Andes, con costos de transporte elevados. Además, cuando la carga llega a Argentina por camión en vez de ferrocarril, hay requisitos adicionales, como una póliza de seguro que cubre las garantías aduaneras y una guía de itinerario. Por otra parte, en Santa Cruz y Tucumán las instalaciones para la manipulación de carga de gran tamaño son limitadas. Otra opción sería cruzar los Andes por ferrocarril vía Socompa y hacer el trasbordo a camiones en Salta, donde hay una gran grúa para contenedores.

#### 5. Transporte de carga hacia el oeste con destino a Chile y Perú

En lo que toca al tráfico en el sentido inverso, es decir, desde los países del río de La Plata a los países andinos, la documentación necesaria es más compleja, particularmente en el caso de la carga destinada al Perú. En la primera ruta (B1), los principales puntos en que

actualmente deben intervenir autoridades y representantes de los usuarios, son Santa Cruz y Puno. En Santa Cruz, cuando se trata de carga procedente del Brasil y antes de que ésta pueda trasbordarse, el representante de los usuarios debe obtener que la aduana autorice la póliza de tránsito y el manifiesto de aduana. Si la carga procede de Argentina, estos documentos la acompañan desde la frontera. En Desaguadero, el funcionario de aduanas notifica a la aduana de Puno el paso del camión y de la carga, para los efectos de la nacionalización de ésta en Puno.

Ha habido interesantes intentos de innovar los sistemas de ingreso de la carga al Perú a través de Puno. El problema se plantea cuando se trata de confrontar la carga con los documentos pertinentes en el punto de nacionalización de aquélla. En el caso de las importaciones destinadas al Perú, se han utilizado dos o tres juegos de documentos. Uno (manifiesto, recibo consular, carta de porte del empresario de transporte combinado, factura comercial y certificado de origen) era enviado en sobre sellado por el cónsul del país de origen de la carga a la aduana de Puno. Para ahorrar tiempo, el agente de aduana podía pagar los derechos sobre la base de estos documentos, antes de la llegada de la carga. Esta posibilidad desapareció en julio de 1974 al abandonarse el uso de los recibos consulares. Un segundo juego de documentos llega junto con el camión. El tercero lo envía el exportador a un banco comercial de Lima, que se encarga de su revisión y aprobación por el Banco Central de Reserva del Perú. Para tramitar y enviar estos documentos al agente de aduanas de Puno se necesitan en promedio treinta días, lo que ocasiona una larga demora en el transporte de carga. Para evitar este problema, la aduana de Puno revisaba la carga basándose en la documentación consular y permitía que la carga siguiera viaje hacia su destino con la garantía del agente de aduanas y la nacionalización definitiva dependía de la recepción por la aduana de los documentos aprobados por el Banco Central de Reserva y de una declaración notarial del importador. Al eliminarse la intervención consular ahora, se procura encontrar la forma de utilizar para el mismo fin los documentos que llegan con el camión. Luego, la carga puede transportarse en tránsito de un depósito aduanero a otro, como en Callao. La plena aplicación de la Decisión 56 del Acuerdo de Cartagena por el Perú incluirá la adopción de procedimientos de nacionalización de la carga en el lugar de destino, lo que por el momento sólo se permite respecto de algunos tipos de mercancías.<sup>16</sup>

En la segunda ruta (A1), los problemas de la entrada al Perú probablemente serían los mismos del primer caso, pero si se estableciese un servicio directo en el mismo vagón a Arequipa y un recinto aduanero en ésta dotado de buen equipo de trasbordo, podría facilitarse enormemente el tráfico.

En la tercera ruta (A2), y en la cuarta (A3), los problemas antes mencionados operan en ambas direcciones cuando se trata de carga en tránsito a través de Chile o destinada a este país. En lo que respecta al tráfico que entra a Chile por estas rutas desde Argentina o Bolivia, la tramitación aduanera no se realiza en los puestos fronterizos sino en un puesto aduanero más cercano a la costa (Arica, Iquique, Antofagasta, etc.). Estos puestos aduaneros pueden autorizar el transporte a otros situados en Chile antes de que se revise la carga o se autorice en Arica su traslado al Perú. En lo que toca a la carga que ingresa a Chile con destino a este país por dichas rutas, hay que presentar los documentos necesarios (registro de importación, carta de porte, factura comercial, certificado de origen, y certificado de proveedor) en la aduana donde tendrá lugar la nacionalización de la carga, ya que el registro de importación no puede transferirse de un punto a otro.

#### *6. Carga con destino a la Argentina*

Para nacionalizar la carga que llega por ferrocarril a la Argentina, los documentos de importación necesarios son la guía de internación, la papeleta de vagón, el manifiesto por mayor del país de origen provisto del timbre de la aduana de ese país, el conocimiento de embarque y las cartas de porte de todo el transporte, y los documentos de exportación del país de origen, que incluyen el certificado de origen y la factura comercial. Cuando la nacionalización de la carga se hace en el lugar de destino final, esta debe acompañarse a su paso por Argentina de un permiso de

<sup>16</sup> Artículo 147 del Reglamento del Decreto Ley N° 20165.



tránsito y una nota de remisión emitida por el puesto de aduana de la frontera; todos los documentos mencionados deberán enviarse por correo expreso, conjuntamente con una carta firmada por el agente de aduana de la frontera, a la oficina de aduanas del lugar de destino. En el caso de los contenedores, hay que agregar a esta documentación la solicitud de admisión temporal de contenedores extranjeros. Este último documento se refiere al control de la permanencia de contenedores no argentinos en el país por un máximo de 60 días. Ha habido problemas cuando los contenedores ingresan al país por un punto y lo abandonan por otro, ya que el agente de aduanas del lugar de ingreso es responsable del tiempo que permanecen los contenedores en la Argentina y debe probar que éstos han abandonado el país en el plazo prescrito.

#### *7. Salida de carga en tránsito por Argentina hacia el Brasil*

Para el tráfico en tránsito a través de Argentina y con destino al Brasil, hay cuatro puntos de salida principales. Todas estas rutas están en situación de manipular contenedores de 10 pies y podrían acondicionarse para contenedores de 20 pies con una inversión relativamente pequeña. Si la carga llega a la Argentina por ferrocarril, el trasbordo puede realizarse en las magníficas instalaciones de Resistencia y de allí transportarse en camión por buenas carreteras pavimentadas hasta São Paulo, ya sea a través de Clorinda (B2a) o de Puerto Iguazú (B2b). La tercera posibilidad es a través de Uruguaiana (B3), con trasbordo en Resistencia o Santa Fé. La cuarta opción es a través de Yacuibá, desde donde la carga pasa por ferrocarril a través de Bolivia hasta Santa Cruz y entra al Brasil por Corumbá (B4). En cualquiera de estos casos, la carga puede abandonar Argentina sin ser revisada en ese país, siempre que los precintos de los contenedores, vagones de carga o remolques se mantengan intactos.

En cualquiera de las tres primeras rutas los principales problemas para el tráfico serían la coordinación de los servicios de carretera y ferrocarril, el hecho de que los camioneros y los empresarios de transporte combinado prefieran utilizar sus cuotas bilaterales de transporte para otra clase de tráfico y la póliza de seguros que se exige como garantía aduanera para la carga precintada durante su transporte en camión a través de la Argentina. Pese a que en la Argentina las instalaciones de trasbordo en los puntos claves son bastante adecuadas, en general los camioneros argentinos de estos lugares no están bien preparados para esta clase de tráfico. Los camioneros brasileños y paraguayos han manifestado extraoficialmente su renuencia a utilizar la proporción que les corresponde en las cuotas bilaterales de transporte por camión entre sus respectivos países y Argentina para estos movimientos sobre distancias relativamente cortas en la Argentina. Del mismo modo, la póliza de seguro de garantía aduanera tiene un límite máximo para la mercadería en tránsito que puede estar en la Argentina en un momento dado, lo que ha causado alguna demora a los camiones en su ingreso a la Argentina. Cuando este límite se ha copado, los camiones con nuevas mercaderías deben esperar en la frontera hasta que el puesto de aduanas del punto de salida confirme que ha salido del país la carga despachada anteriormente con arreglo a la misma póliza. Cuando las mercaderías han ingresado por ferrocarril, lo más probable es que esta limitación afecte el movimiento de la carga sólo desde el momento en que los camioneros la reciben del ferrocarril y hasta el momento en que sale de la Argentina. Sin embargo, la aduana argentina ha aceptado, al menos para carga transportada por camión desde Resistencia a Asunción, que el ferrocarril asuma la responsabilidad de la garantía aduanera, en caso de que el ferrocarril entregue a un subcontratista el servicio de conexión con camiones.

La primera opción (ruta B2a) a través de Clorinda, que es la más corta, exige transitar por Paraguay. El tránsito por este país tropieza con una serie de obstáculos (véase más adelante el párrafo relativo a la carga con destino a Paraguay), pese a lo cual el tráfico en tránsito entre Argentina y Brasil a través de ese país es regular. La segunda opción (ruta B2b) por Puerto Iguazú, presenta ciertas ventajas y desventajas en comparación con la primera. Es un poco más larga, se utiliza muy poco y dispone de menos servicios de aduanas y de almacenes aduaneros; además, exige utilizar el servicio de trasbordador de Puerto Iguazú, que carece de rampas de carga y presenta una pronunciada pendiente en el litoral lo que crea problemas a los camiones más grandes. Sin embargo, evita los problemas del tránsito por Paraguay y ofrece una carretera buena y menos transitada a través de la Argentina. La tercera opción (ruta B3) a través de Uruguaiana,

pasa por vías de tráfico internacional muy transitadas. Es más larga que las dos primeras rutas y entrafía el transporte en camión por caminos de tierra en la Mesopotamia de la Argentina.

La cuarta salida de Argentina ofrece una ruta por ferrocarril de una sola trocha a través de Bolivia hasta Brasil. El ingreso de la carga en la Argentina y la salida de ella en el mismo vehículo ferroviario facilita mucho el tránsito y el procedimiento es bastante sencillo. Hay que cumplir con una serie de requisitos para la entrada de la carga a Bolivia en Yacuiba —que se resumieron en el párrafo sobre tránsito por Bolivia—, pero los principales problemas que afectan este tráfico son las condiciones en que funcionan los ferrocarriles en Bolivia y la falta de una *convención* ferroviaria multinacional que permita (salvo sobre una base experimental) el transporte por ferrocarril a través de Argentina y Bolivia sin cambiar vagones de carga.

#### 8. Carga con destino a Paraguay

La carga procedente de los países andinos con destino a Paraguay requiere un permiso de importación para fines estadísticos, pero aparte de ello no hay intervención directa del Banco Central, como sucede en la mayoría de los países sudamericanos. La Comisión de Avalúo de Asunción debe aprobar una declaración de importación que determina los derechos e impuestos que hay que pagar. Esta declaración debe presentarse a la Comisión conjuntamente con los demás documentos (factura comercial, conocimiento de embarque, manifiesto, certificado de origen y enumeración del contenido (*packing list*), los tres primeros con certificación consular), que normalmente llegan a un banco comercial desde el exterior. Por lo general, la tramitación de los documentos por la Comisión sólo tarda uno o dos días salvo que se trate de repuestos de automóviles o de importaciones poco corrientes.

#### 9. Tránsito a través del Paraguay hasta Brasil

A juzgar por la experiencia de las exportaciones argentinas realizadas en camión a través del Paraguay hasta Brasil, parecen destacarse los siguientes problemas propios de la utilización de esta ruta:

- a) La tasa portuaria de 1½ por ciento *ad valorem* más un arancel básico, establecido por la Ley N° 303/55, que deben pagarse incluso tratándose de mercancías en tránsito en camión. Por algunas mercancías especificadas en la Resolución 83, se cobra una suma inferior.
- b) El cobro de un derecho de inscripción a los camiones no paraguayos que no están inscritos para realizar tráfico internacional, lo que constituye la situación más corriente, ya que la inscripción debe renovarse todos los meses y combinarse con una garantía; la incidencia de este cobro se traslada al usuario.
- c) En la carretera entre Puerto Stroessner y Asunción hay tres puestos aduaneros en que se cobra un derecho a los camiones que pasan por esos puntos.
- d) Además hay que pagar un viático al inspector de aduana y al inspector de tesorería que acompañan al camión en su paso por Paraguay, suma que en enero de 1974 ascendía en conjunto a 63.50 dólares.
- e) Por otra parte, toda carga en tránsito requiere una resolución ministerial que indique su naturaleza y cantidad, aunque puede obtenerse una sola resolución para una serie de despachos. Una vez obtenida esta resolución ministerial, se requiere la autorización de la aduana, aprobada por el Ministerio de Hacienda.

#### 10. Llegada al Brasil

Sea que la carga llegue en Corumbá, Foz de Iguazú (o al cercano Puerto Meira cuando se trata de carga proveniente de Puerto Iguazú), o Uruguaiana, en la actualidad se encara un conjunto de problemas comunes:

- a) El problema del control de la documentación y de la manipulación de la carga en la localidad fronteriza para los efectos de la revisión y nacionalización de la carga en tal lugar. A menudo la carga debe esperar la notificación del pago de los derechos e impuestos aduaneros en los bancos, usualmente en el punto de destino final de la carga o cerca de éste en el Brasil. El problema se aminora cuando el pago se notifica por cable a la aduana de la localidad fronteriza.

- b) El problema del exceso de trabajo del personal aduanero de los puntos fronterizos. Un estudio realizado en Uruguaiiana indica que la productividad es muy alta, pero que pese a ello se forman filas que obligan a descargar los camiones para liberarlos de una larga espera. En Corumbá, Foz de Iguazú y Uruguaiiana hay amplios recintos de almacenamiento o bien está planeada su construcción.
- c) La falta de sistemas eficientes para administrar la nacionalización en destino de la carga que llega por transporte terrestre es otro de los problemas que se plantean. Varios informantes señalan que en las ciudades más importantes hay que esperar a los inspectores mucho más tiempo que en las fronteras. Asimismo, la experiencia reciente ha demostrado la necesidad de modificar varios de los documentos aduaneros necesarios con el fin de permitir que los inspectores de aduana del punto de destino autoricen la nacionalización de la carga sin que ello signifique otorgar exenciones especiales. Al parecer, se están haciendo estudios para mejorar la situación en tal sentido.
- d) Asimismo, es preciso tener en cuenta la congestión del tráfico que se produce en cada una de las rutas estudiadas, salvo quizás aquella a través de Puerto Iguazú (B2b). En general, la demanda de transporte internacional de carga en estas rutas es superior a la oferta determinada por la combinación más económica de modos de transporte.

Brasil exige el cumplimiento de severos requisitos para tramitar los documentos de importación. El importador debe presentar la factura proforma a la Cartera de Comercio Exterior (CACEX) del Banco do Brasil, único departamento que puede otorgar el permiso de importación (*guía de importação*) con el cual el importador puede obtener una carta de crédito irrevocable en un banco de los Estados Unidos, que exige evidencia del movimiento de la mercancía antes de que pueda pagarse al exportador. En la aduana, normalmente en la frontera, hay que presentar toda la documentación de importación necesaria para la nacionalización de la mercadería. Con este objeto, se envían a la frontera los siguientes documentos: la *guía de importación* de CACEX, la *procuração*, el *certificado de origen* cuando se trata de productos negociados a través de la ALALC, los *conocimientos de embarque* para todo el transporte combinado y las *cartas de porte* emitidas para el transporte, la indicación del endoso bancario y la *factura comercial*, si es necesario acompañada de la enumeración del contenido (*packing list*). Por su parte, el agente de aduanas de la frontera se encarga de obtener o expedir los siguientes documentos: *declaración de importación*, *régimen de tributación*, *comprobante de depósito de los derechos* y un *manifiesto parcial* (cuando en determinado momento se nacionalizará sólo una parte de la mercadería del camión o vagón). La aduana revisa la carga y exige que antes de la salida del camión o vagón que transportará la mercadería hasta el punto de destino en el interior del Brasil, se exhiban los documentos obtenidos o expedidos por el agente de aduanas de la frontera, además de la nota fiscal de entradas y los documentos personales del conductor del camión en su caso. Los empresarios de transporte combinado y los agentes de aduanas de estas rutas no sólo son hábiles en el manejo de este complejo conjunto de documentos, sino que además han logrado la colaboración de los transportistas. Sin embargo, a menudo se producen congestiones y otros problemas y es preciso realizar un estudio general para facilitar el transporte, ya que estas rutas están saturadas de comercio bilateral, aun sin tener en cuenta el tráfico adicional del movimiento de carga transcontinental.

#### 11. Transporte de carga con destino al oeste desde los países de la Cuenca del Río de la Plata

Salvo escasas excepciones, casi todos los problemas que afectan el movimiento de carga terrestre a través del continente en dirección al oriente afectan también el movimiento en el sentido inverso.

En el caso de la carga que sale de São Paulo, la aduana y la CACEX han facilitado el movimiento de los vagones de carga con destino a Bolivia, tramitando los documentos y precintando la carga en el recinto ferroviario de Barra Funda. Por el momento no hay un trato similar ni siquiera para la carga en contenedores que se transporta a Argentina o Paraguay por

ferrocarril o camión. Hay que cumplir con un complejo conjunto de requisitos particularmente cuando el Banco do Brasil financia gran parte del costo industrial de las exportaciones; pero en general los procedimientos son mucho más sencillos que para las importaciones. Para que la aduana de Brasilia autorice la salida de la carga de Brasil el agente de aduanas de frontera debe recibir copias del permiso de exportación ("*guía de exportação*"), *factura comercial*, *carta de crédito*, *certificado de origen*, *procuração*, *enumeración del contenido (packing list)* y *conocimiento de embarque*.

En el caso de la carga que sale de Argentina, las principales gestiones necesarias son la *refrendación bancaria* (mediante la cual el exportador notifica al Banco Central a través de su banco comercial, que se utilizará una determinada cantidad de divisas dentro del monto de la carta de crédito contratada en el país importador) y el despacho de los documentos requeridos en los puestos aduaneros de los países en que la carga pasa en tránsito y de aquéllos a los que está destinada.

Cuando se trata de mercancías precintadas en el lugar de origen, la aduana argentina otorga un *permiso de embarque* en el momento de cargar la mercancía y precintar el contenedor, vagón de carga o remolque, y envía este documento en sobre sellado al puesto aduanero fronterizo.

Algunos de los procedimientos que se han reseñado, resultan incompletos por la falta de determinadas informaciones. En el futuro y con la colaboración de los servicios oficiales de los países y los transportistas, se espera continuar estos estudios en forma más sistematizada para completar el diagnóstico que permita abordar programas de facilitación del comercio y el transporte internacional dentro de la región.

Finalmente, para ilustrar mejor la comprensión de estas materias, se incluyen como anexos algunos Casos sobre los que ha sido posible reunir mayores antecedentes e informaciones. Estos casos son los siguientes:

- Caso A: Transporte de una exportación de 60 toneladas de cobre de Chile a Brasil vía Antofagasta – Socompa – Salta – Pocitos – Yacuiba – Santa Cruz – Suárez Arana – Corumbá – Baurú – São Paulo (Anexo III).
- Caso B: Transporte de partes y piezas automotrices en contenedores desde Argentina al Norte de Chile vía Buenos Aires – Güemes – La Quiaca – Villazón – Viacha – Arica y alternativa Buenos Aires – Güemes – Socompa – Antofagasta – Arica (Anexo IV).
- Caso C: Transporte de bulbos de televisores y partes de máquinas de coser desde Brasil a Perú vía São Paulo – Corumbá – Suárez Arana – Santa Cruz – Desaguadero – Puno – Lima (Anexo V).

**CAPITULO V**

**ASPECTOS INSTITUCIONALES DEL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL**

## CAPITULO V

### ASPECTOS INSTITUCIONALES DEL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL

Gran parte del presente informe se ha dedicado a demostrar la factibilidad técnica y económica del transporte terrestre del comercio internacional en el Cono Sur, sea éste por ferrocarril, camión o una combinación de estos medios. Paralelamente se ha destacado la importancia de los aspectos institucionales de este transporte, que en la actualidad representan un impedimento mucho más importante que los aspectos relacionados con la infraestructura ferroviaria y vial o los de índole comercial. El presente capítulo pretende identificar algunos de los aspectos institucionales más significativos y desarrollar un marco conceptual que permita sugerir un programa de acción para superar los problemas principales.

Es preciso, en primer lugar, distinguir entre el transporte terrestre del comercio internacional y el transporte terrestre internacional, siendo este segundo una de las formas que puede tomar el primero. En efecto, el transporte terrestre del comercio internacional puede realizarse de dos maneras: en la primera, la mercadería se transporta desde un punto en el interior del país exportador hasta la frontera en un vehículo ferroviario o carretero de una empresa del país exportador y en la frontera se transborda la mercadería a un vehículo del país importador (o a un vehículo del país de tránsito si se trata de mercadería en tránsito por un tercer país) para seguir viaje. En la segunda, no existe transbordo en la frontera, sino que la mercadería se transporta directamente desde el punto de origen en un país hasta su destino en otro país, en un vehículo de una empresa autorizada para realizar transporte internacional.

Si bien el transporte terrestre con transbordo en la frontera tiene muchas características semejantes al transporte marítimo del comercio internacional, su aplicación general no eliminaría los problemas institucionales y en cambio podría agravar algunos, como los relacionados con los seguros de la carga. Además, el sistema de transbordo no permite obtener todos los beneficios potenciales del transporte terrestre para el comercio internacional y elimina muchas de las ventajas del régimen aduanero de internación de mercadería en el lugar de destino. Por estas razones, el transporte terrestre internacional está creciendo sistemáticamente en América Latina, reemplazando al sistema de transbordo. No obstante, el concepto del sistema de transbordo mantiene un valor analítico en el estudio de los costos y beneficios del transporte internacional directo y del significado de "reciprocidad".

Mientras que el transporte terrestre con transbordo prácticamente no requiere de procedimientos gubernamentales especiales, para que haya transporte internacional directo es preciso que por lo menos un gobierno autorice la circulación dentro de su territorio de un camión de otro país cargado con mercadería de exportación, importación o en tránsito. Antes de otorgar este permiso, el gobierno deseará estar seguro de que las condiciones de la autorización son compatibles con el interés nacional. En el caso de América Latina, muchos gobiernos considerarían objetivos como los siguientes:

- a) Facilitar el comercio internacional y reducir el costo de transporte;
- b) Participar en forma justa en los beneficios derivados de la provisión de servicios de transporte internacional;
- c) Proteger a los transportistas nacionales contra transporte interno realizado por empresas extranjeras sin una compensación adecuada;
- d) Evitar la internación o exportación ilegal de vehículos o sus accesorios;
- e) Conocer fehacientemente el valor de las mercaderías que se exportan e importan, incluido el costo de su transporte;
- f) Asegurar que empresas extranjeras de transporte respondan por daños a terceros y que tanto los vehículos como los choferes cumplan con las normas técnicas de seguridad, y
- g) Proteger a los nacionales contra transportistas extranjeros inescrupulosos y aclarar sus derechos y responsabilidades.

Estos objetivos son relativamente fáciles de lograr en el caso del transporte bilateral, mediante un sencillo acuerdo entre los dos países afectados. Generalmente no hace falta legislación especial y el transporte internacional puede organizarse a través de reglamentos administrativos redactados en forma paralela en ambos países sobre la base del acuerdo logrado. El problema principal es uno de coordinación de mecanismos administrativos.

Como se apreció en el capítulo III, la mayor parte del transporte terrestre internacional en Sudamérica es bilateral a través de fronteras comunes. Los problemas institucionales que han surgido en estos tráficos son frecuentemente del siguiente tipo:

- a) En algunos casos el transporte terrestre ha crecido tan rápidamente que ha atochado la capacidad física de los funcionarios y de las instalaciones en las fronteras para aplicar procedimientos concebidos para volúmenes menores. En otros casos, el volumen del tráfico es tan bajo que no existen procedimientos de rutina y las empresas de transporte internacional no saben de antemano cuáles son las exigencias;
- b) El número de organismos estatales que tienen legítimo interés en los vehículos, mercaderías y personas que cruzan la frontera es muy grande. Cada uno de estos organismos tiene responsabilidad legal propia y establece procedimientos que incluyen exigencias de documentos y sistemas de inspección, racionales vistos aisladamente pero no en su conjunto. Ha faltado una visión global de los objetivos de todos los organismos y la elaboración de un solo sistema de procedimientos que permita satisfacer a todos;
- c) Se ha tratado de elaborar medidas uniformes aplicables a todas las empresas de transporte internacional por carretera sin tomar en cuenta la gran diferencia entre la solvencia de unas y otras. A veces los procedimientos que se aplican parecen suponer que cada cruce de frontera es la primera y la última de la empresa de transporte y que toda empresa tiene el contrabando como su giro principal. El principio de la no discriminación entre empresas de transporte en la práctica es totalmente discriminatorio, ya que trata como iguales a empresas que no lo son.
- d) A veces organismos gremiales también generan trabas en defensa de sus propios intereses e impiden un transporte bilateral sencillo y eficiente. Así ha sucedido, por ejemplo, con sindicatos de dueños de camiones y de agentes aduaneros en algunos países.

Si bien el transporte terrestre bilateral aislado es relativamente sencillo, el panorama se complica cuando un país realiza transporte terrestre bilateral simultáneamente con varios países vecinos. En el caso de la Argentina, por ejemplo, existe transporte bilateral con Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay. Se hace imprescindible entonces establecer un conjunto de procedimientos administrativos que sean lo más homogéneos posible, ya que de otra manera las complicaciones administrativas pueden hacer inoperante el transporte mismo. Ayuda enormemente que los acuerdos bilaterales con cada país vecino sean redactados utilizando términos y criterios semejantes.

El cuadro se complica aún más cuando en el transporte terrestre internacional se introduce el tránsito por terceros países. Además de las complicaciones inherentes a series de acuerdos bilaterales paralelos, el tránsito internacional dificulta la aplicación del concepto de reciprocidad —concepto básico en todo acuerdo de transporte internacional. Si bien este principio se expresa como igualdad de tratamiento a las empresas de transporte de uno y otro país, el concepto de fondo es el de igualdad en los beneficios del transporte internacional, en materia de balance de pagos, empleo, ingreso nacional, etc. En el caso del transporte terrestre con tránsito por terceros países, es especialmente difícil identificar y medir estos beneficios.

Para superar los problemas descritos, en América Latina y en otras regiones se han concertado acuerdos multilaterales que proveen un marco común para la negociación de acuerdos bilaterales que sean coherentes entre sí. Estos acuerdos multilaterales suelen comprometer muy poco a los países signatarios, especialmente en las etapas incipientes del transporte terrestre internacional. El contenido de los acuerdos varía ampliamente, pero casi todos consideran tres

aspectos básicos que se analizarán en este informe: i) la habilitación de empresas de transporte internacional por carretera y circulación de vehículos; ii) el régimen aduanero de mercadería en tránsito e internación en destino, y iii) seguros, garantías y responsabilidad civil de empresas de transporte. Además de estos aspectos, uno y otro acuerdo consideran también normas técnicas comunes para vehículos ferroviarios y automotores que circulan internacionalmente, contenido del contrato de transporte internacional, regulación de tarifas para el transporte internacional, etc.

#### A. HABILITACION DE EMPRESAS Y CIRCULACION DE VEHICULOS

Respecto de la habilitación de empresas de transporte internacional por carretera, existen dos opciones fundamentales: primero, dejar totalmente en manos del país de residencia de las empresas la selección de éstas según sus propios criterios, y restringir el campo de acuerdo internacional a un control cuantitativo del transporte y a exigencias relacionadas con la responsabilidad civil de las empresas. Esta opción, que se aplica en general en Europa, se concreta mediante el intercambio entre gobiernos de permisos que correspondan a un cierto número de camión-viajes internacionales, y cada gobierno distribuye los permisos recibidos entre las empresas que desee, certificando a los otros países que las seleccionadas pueden responder por daños a terceros.

En la segunda opción, los países se ponen de acuerdo sobre las características que deben exigirse de todas las empresas que realicen transporte internacional, y cada país se reserva el derecho de fiscalizar el cumplimiento de tales exigencias. Ha sido esta segunda opción la que se ha aplicado en Sudamérica, tanto en el Convenio Quintopartito suscrito por Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, como en la Decisión 56 del Grupo Andino, ya que ambos acuerdos se refieren a las empresas que pueden proveer servicios internacionales por carretera. Además, ambos acuerdos especifican también los vehículos que pueden transportar carga internacional y la carga que pueden transportar. No obstante, el tratamiento de estos diferentes aspectos no es parejo en los dos acuerdos y no refleja siempre el mismo criterio gubernamental, lo que puede ser un obstáculo para el progreso de los servicios terrestres sobre los corredores Lima-São Paulo y Lima-Buenos Aires.

A continuación, se señala el tratamiento de la habilitación de empresas y la circulación de vehículos en los dos acuerdos sudamericanos, tratando por separado los aspectos de política de transporte y los de política aduanera.

##### *1. Aspectos relativos a la política de transporte*

###### *a) Empresas que pueden proveer servicios internacionales*

*i) Características.* Según el artículo 4 del Convenio Quintopartito y el artículo 8 de la Decisión 56, sólo pueden autorizarse empresas propietarias de vehículos. Si bien esta restricción es bastante lógica, la Decisión 56 también estipula que sólo empresas autorizadas pueden extender un conocimiento de embarque, lo que significaría que sólo las empresas propietarias de camiones podrían actuar como empresas de transporte combinado y organizar servicios internacionales amparados por su propio conocimiento de embarque. Es dudoso que esto fuese la intención al redactar la Decisión 56, ya que excluiría a otros tipos de empresas —ferrocarriles o agentes aduaneros— del grupo de empresas de transporte combinado.

El Convenio Quintopartito (artículo 3) permite tanto el transporte internacional comercial como el transporte industrial (transporte por cuenta propia). En cambio, la Decisión 56, mediante la combinación de los artículos 1 y 2, restringe el transporte internacional a empresas que prestan servicio por cuenta de terceros y excluye el transporte por cuenta propia. No es claro el objetivo de la restricción en la Decisión 56 ni la conveniencia de mantener esta restricción.

El Convenio Quintopartito (artículo 4 y II-9) estipula que “la parte sustancial de la propiedad y del efectivo control de la empresa estará en manos de nacionales del país de origen de la misma”, sin definir “la parte sustancial”, mientras que la Decisión 56 no se refiere



explícitamente a la propiedad de las empresas. Debido a esta diferencia, no es claro si una empresa multinacional del Grupo Andino podría prestar servicios en otros países del Cono Sur.

ii) *Proceso de autorización de las empresas.* Ambos acuerdos contemplan mecanismos semejantes: el país de residencia de la empresa otorga la autorización principal, aplicando los criterios estipulados en los acuerdos, y cada uno de los otros países en que la empresa desea operar otorga un permiso complementario.

iii) *Restricción numérica de las empresas.* Ninguno de los dos acuerdos fija límite al número de empresas que pueden autorizarse; no obstante, el Convenio Quintopartito (artículo II-2) dice que "la Parte que haya otorgado un permiso internacional aceptado por la otra, se abstendrá de autorizar nuevos permisos hasta tanto esta última autorice a una empresa de su jurisdicción realizar el mismo tráfico". Esta estipulación, cuya aplicación es clara en el transporte internacional bilateral aislado, es inoperante en el caso del transporte multilateral. Por su parte, la Decisión 56 (artículo 6) dice: "Los Países Miembros aplicarán el principio de reciprocidad en el conjunto de todos los medios empleados para producir físicamente el transporte internacional por carretera que se efectúe bilateralmente entre ellos". Como se anotó anteriormente, el concepto de la reciprocidad es de difícil aplicación en el transporte multilateral con tránsito por terceros países.

iv) *Restricción geográfica de los servicios internacionales.* El Convenio Quintopartito (artículo 10) estipula que cada país fijará los itinerarios y las escalas de las empresas que operen dentro de su territorio; la Decisión 56 (artículos 13 y I-2) indica que la determinación de las rutas se acordará bilateralmente y, cuando se requiere tránsito por un tercer país, con la conformidad de éste. Si bien hay justificación para conocer de antemano la ruta que tomará la mercadería transportada bajo el régimen de tránsito aduanero, la inclusión de rutas entre las materias que se negocian multilateralmente complicará sustancialmente las negociaciones, sin que se vean los beneficios esperados de esta complicación.

#### b) *Vehículos que pueden transportar carga internacional*

El Convenio Quintopartito (artículo II-13) excluye la posibilidad de utilizar vehículos que no pertenezcan a las empresas autorizadas, mientras que la Decisión 56 (artículo 8) prevé la utilización ocasional —sin definirla— de vehículos fletados por empresas autorizadas.

El mismo Convenio (artículo II-8) atribuye a cada país el 50 por ciento de la capacidad portante total de los vehículos, la que se fijará previo acuerdo entre las Partes. Aparte el principio general de reciprocidad en el artículo 6 de la Decisión 56, el artículo 13 indica que los países acordarán bilateralmente los vehículos que se habilitarán, con la conformidad de los países de tránsito. Sin embargo, la Decisión 56 no estipula criterio alguno para que los países de tránsito den su conformidad.

Ambos acuerdos indican que los vehículos deben cumplir las restricciones técnicas sobre dimensiones, peso máximo, etc., que fije cada país. No obstante, la Junta del Acuerdo de Cartagena pretende establecer criterios uniformes al respecto para toda la Región Andina, lo que facilitará significativamente la circulación de vehículos dedicados al transporte internacional.

#### c) *Carga que pueden transportar las empresas de transporte internacional*

El Convenio Quintopartito (artículo 2) excluye cualquier posibilidad de realizar cabotaje dentro de países extranjeros, mientras que la Decisión 56 (artículo 12) abre la posibilidad de cabotaje si una empresa solicita y obtiene un permiso especial.

Ninguno de los acuerdos trata explícitamente la posibilidad de tomar o dejar carga internacional en un país de tránsito durante un viaje entre otros dos países. Con el avance de los servicios terrestres a través de todo el Cono Sur, es preciso aclarar este punto y aplicar un criterio uniforme, ya que este asunto se relaciona directamente con una utilización adecuada de los vehículos y el desarrollo de tráficos triangulares.

El artículo II-8 del Convenio Quintopartito atribuye a cada país el 50 por ciento del tonelaje total de la carga que se transporta por carretera, que se fijará previo acuerdo entre las Partes. Lo anterior, combinado con el artículo II-2 del Convenio, divide simultáneamente entre las Partes el número de empresas, la capacidad total de los vehículos y la carga que se

transportará, lo que sería sumamente difícil de administrar con tráfico bilateral aislado y probablemente imposible cuando se trata de tráficos multilaterales. En el cuadro 9 se consigna el número de empresas argentinas autorizadas a operar en otros países y las de éstos en Argentina y los tonelajes totales autorizados. La simple observación de este cuadro muestra la dificultad de equilibrar a la vez el número de empresas y la capacidad total de los vehículos. El establecimiento de servicios adecuados en el Cono Sur requerirá de criterios para la aplicación del concepto de reciprocidad menos restrictivos que los del Convenio Quintopartito. La Decisión 56 no se refiere explícitamente a una repartición de la carga, excepto por el principio general de reciprocidad en el artículo 6.

## 2. Aspectos relativos a la política aduanera

Los dos acuerdos son muy parecidos en el tratamiento del régimen aduanero de internación temporal y de tránsito de vehículos. Estipulan, por ejemplo, que los vehículos deberán cruzar la frontera sólo en puntos acordados previamente, permanecer en un país extranjero durante un período máximo de 60 días (prorrogable en situaciones especiales) y salir del país con los mismos equipos y accesorios con que entraron.

No obstante, algunos de los procedimientos establecidos, apropiados cuando el número de vehículos era reducido, se tornan engorrosos frente a tráficos intensos. En este sentido, el problema más grave se refiere al sistema de garantías establecido en el Convenio Quintopartito para asegurar el cobro de los derechos e impuestos a la importación para el caso de que el vehículo no retorne al país de origen, problema que se analiza posteriormente. La Comisión Asesora de Política Comercial de la ALALC y el grupo de expertos en técnica aduanera han estudiado la internación temporal y tránsito de vehículos y han propuesto procedimientos más adecuados para las corrientes cada vez mayores del tráfico internacional. Así, por ejemplo, el Proyecto de Normas Comunes sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Zonal, analizado por el grupo de expertos en su novena reunión (mayo de 1974), prevé una sola inscripción de vehículos que participen en el transporte internacional por la autoridad aduanera donde esté registrado el vehículo y establece que "La inscripción certificada... tiene validez para las demás Partes Contratantes".

### B. REGIMEN ADUANERO DE TRANSITO DE MERCADERIA Y DESADUANAMIENTO EN EL LUGAR DE DESTINO

El régimen aduanero de tránsito de mercaderías comprende los procedimientos utilizados para autorizar y controlar el transporte de mercaderías desde un punto de control aduanero a otro dentro de un mismo país. Incluye el movimiento de mercaderías tanto en los países de exportación e importación como en los terceros países. Para los fines del presente estudio interesan especialmente los siguientes casos de tránsito de mercadería:

- Tránsito desde un punto en el interior de un país exportador hasta la frontera;
- Tránsito desde un punto fronterizo de un país de tránsito a otro punto fronterizo;
- Tránsito desde un punto fronterizo de un país de tránsito a un punto en el interior de ese país, o desde un punto interior de un país de tránsito hasta un punto fronterizo de ese país, y
- Tránsito desde un punto fronterizo de un país importador hasta un punto en el interior de ese país (desaduanamiento o internación en el lugar de destino).

Los procedimientos de tránsito se aplican en forma expedita y rutinaria en los países europeos<sup>17</sup> y en otras regiones donde el transporte terrestre internacional tiene gran importancia. En América Latina, donde sólo en años recientes este tipo de transporte ha llegado a niveles significativos, los procedimientos con frecuencia entraban el comercio e impiden el desarrollo de modalidades de transporte más adecuadas para una región que se ha fijado como meta la integración económica. No obstante, en algunas partes se han implantado procedimientos de tránsito tan avanzados como en cualquier parte del mundo.

<sup>17</sup> Para una descripción de los procedimientos aplicados en Europa, véase Customs Co-operation Council, *Customs Transit of Imported Goods, Comparative Studies of Customs Procedures, Study N° 6*, Bruselas, 1964.

Cuadro 9

## EMPRESAS DE TRANSPORTE CARRETERO AUTORIZADAS POR ARGENTINA

(Número de empresas y tonelajes autorizados)

País de origen de la empresa	Países en que están autorizadas para operar					Total
	Argentina	Brasil	Chile	Paraguay	Uruguay	
<b>Argentina:</b>						
Número de empresas	—	30	6	17	13	56 <sup>a</sup>
Tonelaje		5 794	348	2 784	2 053	9 853
<b>Brasil:</b>						
Número de empresas	18	—	...	...	...	...
Tonelaje	6 151					
<b>Chile:</b>						
Número de empresas	5	...	—	...	...	...
Tonelaje	275					
<b>Paraguay:</b>						
Número de empresas	4	...	..	—	...	...
Tonelaje	443					
<b>Uruguay:</b>						
Número de empresas	16	...	...	...	—	...
Tonelaje	2 045					

Fuente: Argentina, Dirección Nacional de Transporte Terrestre, 1974.

<sup>a</sup>Seis empresas están autorizadas para operar en dos países extranjeros y dos empresas en tres países.

Los procedimientos de tránsito tienen como objetivos básicos permitir el cruce de un tercer país (país de tránsito) entre los países exportador e importador sin pagar los aranceles aduaneros para la mercadería en tránsito y permitir la realización de los procedimientos de exportación y de internación en puntos interiores de los países exportadores e importadores respectivamente. La importancia y beneficios del tránsito desde una frontera a otra de un tercer país son obvios. Además, el tránsito desde la frontera de un tercer país hasta un punto interior de él permite el transbordo de la mercadería desde un medio de transporte a otro en ese punto, elemento muy importante en Sudamérica cuando no existe continuidad de la infraestructura ferroviaria o vial.

Entre los beneficios del tránsito dentro de los países exportadores e importadores se destacan los siguientes:

i) En varias de las rutas dentro de los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo los puntos fronterizos están ubicados en lugares inhóspitos, como es el caso de Socompa en la frontera entre Chile y Argentina, donde no sería factible tener todos los servicios bancarios, de aduanas y de otros organismos que deben intervenir en los procedimientos de exportación y de internación. Mediante los procedimientos de tránsito, los de exportación y de internación pueden realizarse en centros poblados localizados en lugares más adecuados y aún coincidentes con el origen o destino de la mercadería.

ii) Los procedimientos de exportación y de internación requieren la presencia junto con la mercadería de una serie de documentos comerciales y oficiales. En los casos donde las comunicaciones son inadecuadas entre los puntos fronterizos y los centros bancarios y sedes de los organismos oficiales, como es frecuentemente el caso en Sudamérica, los procedimientos de exportación e internación en la frontera se demorarían mucho tiempo y reducirían la productividad de los vehículos de transporte, con los aumentos consecuentes en los costos del transporte para los usuarios.

iii) En algunos puntos fronterizos la densidad del tráfico internacional es muy baja. Si se mantienen habilitados allí todos los servicios requeridos para los procedimientos de exportación e internación, el costo por operación es muy alto. En cambio, mediante el uso del procedimiento de tránsito, estas operaciones pueden realizarse en centros donde hay más demanda por estos servicios.

iv) En otros puntos fronterizos, como es el caso de Uruguiana/Paso de los Libres, la densidad del tráfico internacional es muy alta. En esos puntos se produce un grave congestionamiento de tráfico que alarga los procedimientos de exportación e internación y que genera costos altos por tener los vehículos y la mercadería parados mucho tiempo. Mediante el procedimiento de tránsito, los otros procedimientos pueden distribuirse entre los puntos de origen y de destino de distintas mercaderías, evitando el congestionamiento y paralización de los vehículos que en el destino pueden depositar las mercaderías en almacenes en custodia aduanera mientras se cumplen los trámites correspondientes.

El principio básico del tránsito es muy sencillo: el dueño de la mercadería o su agente solicita autorización para transportar la mercadería desde un punto de control aduanero a otro y promete cumplir las condiciones que impone aduanas. A su vez, estas condiciones tienen como finalidad evitar el contrabando, detectar el contrabando cuando ocurra y remediar los efectos del contrabando, es decir, cobrar los derechos arancelarios y castigar a los culpables. Para lograr esta finalidad es preciso que los procedimientos de tránsito contemplen los siguientes elementos:

- i) Una identificación clara de la persona responsable de cumplir las condiciones impuestas por la aduana y que garantice o responda por su incumplimiento;
- ii) Una identificación clara de las mercaderías a las cuales se aplican los procedimientos del tránsito;
- iii) Una estipulación de las condiciones del tránsito;
- iv) Mecanismos para detectar el incumplimiento de las condiciones, y
- v) Mecanismos para remediar el incumplimiento de estas condiciones.

Los primeros dos elementos considerados en los procedimientos de tránsito tienen relación directa con documentación. La solicitud de tránsito debe identificar la mercadería objeto de la solicitud, la persona que solicita el tránsito, la persona que se responsabiliza por su

cumplimiento y la persona o personas que responden por su incumplimiento. En general, es factible que el tránsito sea solicitado por la empresa ferroviaria o camionera que realizará el transporte, por un empresario de transporte que contrate los servicios de la empresa ferroviaria o camionera, o por el exportador o importador. En la práctica, tiene menos importancia la persona que solicita el tránsito que la persona o personas que responden por el incumplimiento de las condiciones del tránsito.

Responsable del cumplimiento de las condiciones debería ser en primer lugar la empresa ferroviaria o camionera que transporta la mercadería. En el caso del transporte ferroviario no debería ser necesario individualizar a ningún otro responsable. En el caso del transporte camionero, en cambio, es posible que sea conveniente responsabilizar también a la persona que haya contratado los servicios de la empresa, a la persona que haya solicitado el tránsito, o a ambas a la vez. No obstante, no existe razón alguna para tratar a todas las empresas camioneras como si fuesen iguales y sería razonable dar tratamiento preferente a las que hayan mostrado su seriedad en el pasado.

La identificación de la persona que responde por el incumplimiento de las condiciones del tránsito es más compleja y está estrechamente relacionada con el quinto elemento del procedimiento de tránsito, es decir, con los mecanismos para remediar el incumplimiento de las condiciones. Nuevamente debería ser la empresa ferroviaria o camionera que realiza el transporte la que responda en primer lugar. En el caso del transporte ferroviario esto debería ser suficiente; en el del transporte camionero se requerirían garantías adicionales, las que se analizarán más adelante.

La identificación de la mercadería que es objeto del tránsito tiene tres aspectos: la determinación de la mercadería de que se trata, su cantidad y su valor. Estos aspectos están relacionados directamente con la documentación: el documento de transporte individualiza la mercadería y su cantidad, aspectos que la aduana puede verificar en cualquier momento. Sin embargo, la descripción de la mercadería que aparece en el documento de transporte puede corresponder a la clasificación del producto desde el punto de vista de la determinación del flete y puede no ser adecuada para determinar los derechos de aduana aplicables en caso de incumplimiento de las condiciones del tránsito. Además, el documento de transporte por lo general no contiene una especificación del valor de la mercadería.

Afortunadamente, los países unidos por los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo han acordado una clasificación uniforme de mercaderías (NABALALC) que sirve para la determinación de derechos de aduana en cada país. Además, todos los países verifican y registran el valor de sus exportaciones, además de clasificarlas según la NABALALC. Por esta razón es factible que la aduana del país de exportación certifique la clasificación de la mercadería que será transportada en tránsito y su valor, y que esta certificación sea suficiente para documentar la solicitud de tránsito. Cuando la mercadería se transporta sin transbordo desde el lugar de origen hasta su destino final, sería suficiente que la certificación de la aduana apareciera en el documento único de transporte. En cambio, si el transporte se realiza bajo diferentes documentos de transporte, la certificación podría aparecer en un documento separado. Mediante mecanismos de esta naturaleza sería posible eliminar el uso de facturas comerciales, a veces autenticadas por los cónsules, y cada aduana conocería la clasificación y valor de las mercaderías a las que se haya otorgado autorización de tránsito.

El tercer elemento de los procedimientos de tránsito, que es la estipulación de las condiciones del tránsito, varía según la modalidad del transporte, ya que está estrechamente relacionado con el cuarto elemento, los mecanismos para detectar el incumplimiento de las condiciones. Entre las posibles modalidades de transporte, interesan para los fines del presente estudio en especial las siguientes:

- i) Transporte por ferrocarril directo entre los dos puntos de control de aduana;
  - en vagón bodega sellado
  - en contenedor sellado sobre vagón plataforma
  - en vagón no sellado

- ii) Transporte por camión directo entre los dos puntos de control aduanero:
  - en camión furgón sellado
  - en contenedor sellado sobre camión
  - en camión no sellado;
- iii) Transporte con transbordo entre camión y ferrocarril durante el trayecto:
  - con mercadería en un contenedor sellado que se transborda de un medio de transporte a otro
  - con mercadería suelta.

Las condiciones estipuladas por la aduana al autorizar el tránsito serán especialmente sencillas cuando se trata del transporte por ferrocarril directo en vagón sellado. En este caso debería bastar que la aduana ponga su propio sello o simplemente que se anote el número del sello fijado por la o las aduanas anteriores. Posiblemente la única condición que pondría la aduana sería la de que el ferrocarril realizara el transporte dentro de un cierto plazo y que entregara el vagón con los sellos intactos en el punto de control aduanero convenido antes de la expiración de ese plazo.

Cuando se trata del transporte de mercadería en un contenedor sellado sobre vagón ferroviario dentro del país importador, además de las condiciones anteriores aplicadas a vagones sellados, la aduana podría estipular también un plazo para que el contenedor abandone el país. Las condiciones estipuladas para el tránsito de mercadería en vagón ferroviario no sellado no deberían ser más exigentes que las anteriores, si bien la aduana debería verificar físicamente que toda la mercadería haya llegado al segundo punto de control.

Cuando se trata de mercadería que se transborda desde ferrocarril a camión durante el tránsito, es probable que la aduana exija que este transbordo se realice con su intervención. De esta manera la aduana podrá identificar el vehículo carretero que transporta la mercadería. No obstante, si la mercadería se transporta en un contenedor sellado por aduanas y es el ferrocarril o una empresa de probada seriedad la que se responsabiliza por el cumplimiento de las condiciones del tránsito, es posible que esta intervención no se justifique, especialmente si los equipos de transbordo están ubicados en un punto lejos de una sede aduanera.

El caso más complejo es el del transporte de mercadería suelta en un camión no sellado, especialmente cuando se trata de mercadería de alto valor y de fácil disposición. Con esta modalidad la aduana aplicará condiciones más rígidas, empezando seguramente por estipular un plazo dentro del cual debe realizarse el tránsito. Posiblemente se estipulará además la ruta que debe seguir el camión durante el tránsito. Es frecuente en la actualidad que se exija también que el camión viaje bajo escolta aduanera, pero esta condición es de muy dudoso beneficio y sería preferible reemplazarla por otras. De todos modos, es importante que las condiciones estipuladas tomen en cuenta la experiencia de la aduana con la persona que realiza el transporte o que se responsabiliza por el cumplimiento de las condiciones del tránsito.

El cuarto elemento de los procedimientos de tránsito —mecanismos para descubrir el incumplimiento de las condiciones del tránsito— también varía según la modalidad del transporte. En esencia significa la verificación de que no haya variado durante el tránsito ni la cantidad ni la calidad de mercadería transportada. Cuando la mercadería se transporta en vagón, furgón o contenedor sellado, bastará revisar los sellos. En otros casos será preciso revisar físicamente la mercadería.

Paralelamente a estos mecanismos, la aduana utiliza un sistema de comunicaciones entre sus puntos de control, para que el segundo avise al primero del cumplimiento de las condiciones de tránsito. Si el primer punto no recibe este aviso oportunamente, presumirá que no se cumplieron las condiciones y que puede haber contrabando. Se tomará contacto con la persona que se responsabilizó por el cumplimiento de las condiciones y se aplicarán los mecanismos para corregir el incumplimiento.

El quinto elemento de los procedimientos de tránsito —mecanismos para corregir el incumplimiento de las condiciones del tránsito, incluido el contrabando— se reduce esencialmente al uso de garantías financieras frente a la aduana. La persona o personas que respondan por el incumplimiento dejan en la aduana una garantía suficiente para cancelar los derechos de aduana, además de las multas que correspondan, y esta hace efectiva la garantía en caso de incumplimiento.

La Comisión Asesora de Política Comercial de la ALALC y el grupo de expertos en técnica aduanera han estudiado cuidadosamente el régimen de tránsito aduanero con el fin de armonizar y simplificar los procedimientos que se aplican en la región. Sus recomendaciones son especialmente importantes, ya que tienden a uniformar el tratamiento de tránsito aduanero en el Convenio Quintopartito y la Decisión 56.

El Proyecto de Normas Comunes sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Zonal, analizado por el grupo de expertos en su novena reunión (mayo de 1974), contiene conceptos de gran valor. Así, por ejemplo, el Proyecto contempla la habilitación de almacenes de las empresas de transporte "cuyos antecedentes fiscales y participación en el intercambio comercial lo justifiquen", hacia los cuales podrá transportarse mercadería en tránsito. Asimismo, el Proyecto establece que "La nacionalización de las mercaderías se realizará preferentemente en la aduana de destino". Para simplificar la preparación de la documentación, el Proyecto indica que "Las Partes Contratantes procurarán establecer documentos normalizados para las declaraciones nacionales de tránsito aduanero de las mercaderías".

No obstante, el Proyecto contiene otras disposiciones cuya modificación podría ser conveniente. Así, por ejemplo, exige que "Las declaraciones de tránsito deben ser acompañadas de la factura comercial . . .". Un procedimiento preferible podría ser el uso de un certificado de la autoridad aduanera del país exportador que establezca el valor comercial de la mercadería, evitando de esta manera la necesidad de visación consular de las facturas comerciales.

Otra duda respecto del Proyecto se refiere al intento de incorporar en un solo acuerdo normas que se aplicarían a cualquier medio de transporte, en vez de acordar normas más adaptadas a las características de cada medio. En este sentido, no es adecuada la definición de un conjunto de vagones de ferrocarril como una unidad de transporte a la que se extendería un certificado de habilitación para circular hasta por un año en el territorio de todas las Partes Contratantes, ya que los vagones deben transferirse libremente de un tren a otro en el curso de su viaje para aprovechar la capacidad de arrastre de las locomotoras en diferentes tramos.

### C. RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA DE TRANSPORTE Y GARANTIAS PARA RESPONDER A ELLA

En varias partes de este informe se ha hecho referencia a diferentes tipos de responsabilidad que asume la empresa de transporte internacional frente a los usuarios, la aduana, los organismos de transporte, etc. Cuando una empresa opera en un país extranjero transportando las exportaciones o importaciones de éste, el gobierno respectivo necesita mecanismos que aseguren que la empresa responderá efectivamente por el incumplimiento de su responsabilidad. De allí que se haya creado un complejo sistema —aún confuso— de seguros, garantías, fianzas, caución, etc., que en la actualidad entraba el transporte internacional sin lograr su verdadero objetivo, que es resguardar los intereses de los usuarios y los Estados.

Los tipos de responsabilidad que asume una empresa de transporte internacional son esencialmente seis:

- i) Responsabilidad ante el dueño de la mercadería por pérdidas, mermas y daños de ésta. El dueño puede contratar un seguro aparte contra estos mismos riesgos;
- ii) Responsabilidad ante el dueño de la mercadería por incumplimiento del contrato de transporte: por ejemplo, entrega de la mercadería fuera de plazo, pérdida de la documentación, entrega a una persona que no tenía derecho de recibir la mercadería, incumplimiento de instrucciones del dueño, etc. Es más difícil que el dueño pueda contratar un seguro aparte contra este tipo de riesgo;
- iii) Responsabilidad frente a la aduana mientras la mercadería está bajo el régimen de tránsito aduanero;
- iv) Responsabilidad frente a la aduana mientras el vehículo está bajo el régimen de internación temporal;
- v) Responsabilidad por daños que pueda ocasionar a otros vehículos y a terceros en general, y
- vi) Responsabilidad ante sus propios empleados: por ejemplo, enfermedad de los tripulantes.

Tanto el Convenio Quintopartito como la Decisión 56 son poco claros respecto de los mecanismos que permitirían que las empresas de transporte establecieran su solvencia ante estos seis tipos de responsabilidad. No definen con precisión la responsabilidad de la empresa de transporte, y los mecanismos establecidos no toman en cuenta adecuadamente la característica internacional y multilateral del transporte. Tampoco abren un camino para que se establezca un solo sistema de seguros y garantías frente a la responsabilidad total de la empresa de transporte. No obstante, la Decisión 56 es menos restrictiva que el Convenio Quintopartito, aunque la redacción de ambos es muy semejante.

Si bien el Convenio Quintopartito establece en su artículo 16 que "Las empresas estarán obligadas a asegurar todos sus riesgos, incluyendo los de daños a terceros (responsabilidad civil) . . .", ninguno de los dos acuerdos es muy claro respecto de la obligación de la empresa de transporte de asegurarse contra daños, mermas y pérdidas de la carga que transporta. Es costumbre que el exportador o importador tome su propio seguro sobre la mercadería, no sólo para proteger sus propios intereses sino también por exigencia del gobierno del país importador y del banco comercial que financia la operación de intercambio. El problema de la empresa transportadora es que la empresa que asegura la carga repite contra el transportista para recuperar la indemnización que haya pagado al dueño de la carga.

Para protegerse contra esta eventualidad, las empresas de transporte internacional han seguido varios caminos. En primer lugar, incluyen en el conocimiento de embarque (el contrato de transporte) cláusulas que limitan su responsabilidad o que indican que no aceptan responsabilidad alguna. Sin embargo, debido a la falta de un convenio internacional al respecto en el Cono Sur, los poderes judiciales tienden a ignorar estas cláusulas y a aplicar la legislación del país en que la empresa aseguradora presente la demanda contra el transportista.

En segundo lugar, la empresa de transporte puede anotar en el conocimiento de embarque cualquier defecto que observe en la carga en el momento de recibirla. No obstante, las posibilidades al respecto son muy limitadas, ya que el banco comercial que pague al exportador por cuenta del importador no aceptará un conocimiento de embarque con anotaciones, y el exportador buscará a una empresa que le extienda un conocimiento de embarque sin observaciones.

En tercer lugar, la empresa de transporte puede pedir que la persona que tome el seguro de la carga nombre a la empresa como cobeneficiario en la póliza de seguro. Este es el camino seguido, entre otras empresas de transporte, por Ferrocarriles Argentinos. Existe duda, sin embargo, de que este procedimiento proteja adecuadamente a la empresa de transporte contra una demanda presentada por la empresa de seguros.

En cuarto lugar, la empresa de transporte puede pedir que el usuario ponga en el contrato de seguros una cláusula que estipule que la empresa de seguros no repetirá en contra de un transportista. Como este procedimiento elimina la posibilidad de que la empresa de seguros recupere la indemnización que haya pagado al usuario, el costo del seguro será mayor. No obstante, como la misma empresa de transporte puede actuar como agente de la empresa de seguros para toda la mercadería que transporta, es probable que consiga una prima muy razonable para el cliente. Este procedimiento, que parece ser apropiado para gran parte del tráfico internacional, tropieza con la desventaja de que en algunos países es el importador que por ley debe tomar el seguro en su propio país, mientras que es el exportador quien contrata los servicios de la empresa de transporte. Si bien este problema no es grave en el caso de envíos regulares de cierta importancia, presenta una dificultad para envíos esporádicos.

En quinto lugar la empresa de transporte puede tomar su propio seguro de responsabilidad civil para responder a las demandas que presenten en su contra empresas de seguros. En general el costo de este seguro no es muy alto —quizás 1.5 por mil del valor asegurado— y es fácil de administrar, ya que opera como una garantía global contra la cual se van imputando envíos específicos. Es este el procedimiento más adecuado para transacciones entre América Latina y otras regiones.



En general, no se prevén problemas graves respecto de la responsabilidad de la empresa de transporte ante daños, mermas y pérdidas de mercadería, especialmente después de que haya más experiencia con transporte terrestre y las empresas de seguros puedan estimar con más precisión los verdaderos riesgos. No obstante, el artículo 16 del Convenio Quintopartito, que ya se citó parcialmente, contiene la siguiente cláusula: "Los seguros que deban celebrar las empresas de una de las Partes Contratantes deberán ser indefectiblemente contratados en el país en que se interne temporalmente el vehículo". Una aplicación de este concepto al seguro de la carga sería totalmente inoperante en el caso de transporte multinacional y sería mucho más lógico que el importador contrate en su país un solo seguro sobre la carga, y que la empresa de transporte tome otro seguro de responsabilidad civil en el país de su domicilio.

La responsabilidad de la empresa de transporte ante el dueño de la mercadería por incumplimiento del contrato de transporte es más compleja y más difícil de determinar en su verdadero alcance. Ambos acuerdos contienen artículos que parecen ser pertinentes al respecto: el Convenio Quintopartito establece en su artículo II-11 que "Las Partes exigirán de todas las empresas, cualquiera fuere su jurisdicción de origen, los depósitos de garantía establecidos por sus legislaciones respectivas para responder a las obligaciones que adquieren como permisionarios". Por su parte, la Decisión 56 en el artículo I-3 prevé una sola garantía en el país de domicilio de la empresa de transporte y no una garantía separada en cada país por donde circula: "Los Países Miembros exigirán a sus transportadores las condiciones que aseguren, de acuerdo a sus legislaciones nacionales, su efectiva responsabilidad frente a las obligaciones emanadas de la autorización otorgada para efectuar el transporte internacional por carretera". Como las legislaciones nacionales varían ampliamente, es preciso armonizar la responsabilidad de las empresas de transporte para poder cuantificar el verdadero riesgo que asumen, como única manera de que ellas puedan asegurarse contra ese riesgo. La redacción de ambos acuerdos dan la apariencia de que el usuario tiene una garantía que en los hechos puede ser ilusoria.

La responsabilidad de la empresa de transporte frente a la autoridad aduanera mientras que el vehículo está bajo el régimen de internación temporal y la mercadería bajo el régimen de tránsito aduanero tiene una característica muy importante que no se refleja en los acuerdos (artículos I-2 y I-17 del Convenio Quintopartito y artículos I-63 y I-74 de la Decisión 56). En efecto, cuando un camión parte de un país y transita otros países antes de llegar al país de destino, no puede infringir las normas aduaneras en más de un país. Si el vehículo o la mercadería no salen del primer país de tránsito, es imposible infringir las normas aduaneras en el segundo país de tránsito. En otras palabras, existe un solo riesgo para todo el trayecto y no una acumulación de riesgos que deben asegurarse separadamente en cada país.

Debido a esta característica resultaría muy apropiado un sistema regional de garantías aduaneras, y no garantías separadas en cada país, las que encarecen inútilmente el costo del transporte terrestre. La importancia de este factor ha sido captada por el grupo de expertos en técnica aduanera y en su Proyecto de Normas Comunes sobre el Régimen de Tránsito Aduanero Zonal se establece que: "Los países miembros adoptarán las medidas necesarias para establecer un sistema regional de garantías que permita caucionar en el territorio de un país miembro el cumplimiento de las obligaciones contraídas en el territorio de los demás".

Caso contrario es la responsabilidad de la empresa de transporte por daños que pueda ocasionar a otros vehículos y a terceros en general en los diferentes países por donde transita. En este caso el riesgo es acumulativo en cada país, ya que el vehículo puede sufrir accidentes sucesivos durante su viaje. Este es el caso más claro en que se justifica un seguro o garantía fácilmente ejecutable en cualquier país en que ocurra un accidente, y así lo estipulan ambos acuerdos (artículo 16 del Convenio Quintopartito y artículo 15 de la Decisión 56). No obstante, aun en este caso debería ser posible diseñar un sistema regional que permitiese que cada empresa de transporte tomase un solo seguro de responsabilidad civil para sus operaciones en cualquier país, sin que ningún país se viese perjudicado y con una repartición justa de las primas entre los diferentes países. Una empresa multinacional de seguros o un consorcio reconocido por diferentes gobiernos y reglamentado por ellos podría ser una solución.

En otras regiones del mundo los transportistas, con el respaldo de convenciones internacionales, pueden constituir estas garantías sin dificultad. En cambio, en Sudamérica no existe un régimen uniforme y los sistemas de los diferentes países adolecen de una serie de defectos. Así, por ejemplo, en por lo menos dos países es la agencia aduanera la que establece la garantía, provocando una intervención irracional de estos organismos, que encarece el transporte internacional. En otros países es el transportista el que establece la garantía, ya sea a través de un cheque en blanco en un país o mediante una póliza bancaria o de una empresa de seguros en otros.

Un sistema racional debería tener flexibilidad que permita distinguir entre diferentes modalidades de transporte y diferentes personas que respondan por el incumplimiento de las condiciones del tránsito. Cuando la empresa transportista es de probada solvencia y seriedad, como es el caso de los ferrocarriles y algunas empresas camioneras, ésta debería poder establecer una garantía única frente a la aduana, sea para cada expedición o de carácter global que cubra todas sus operaciones. En cambio, cuando la empresa transportista no reúne estas condiciones, la garantía debería ser establecida por otro organismo, que podría ser un organismo de las propias empresas camioneras (ALATAC, por ejemplo). También debería ser posible que la garantía sea establecida por un empresario de transporte combinado que contrate los servicios de un transportista, o por la empresa exportadora o importadora. Lo importante es que exista acuerdo entre las aduanas de los diferentes países para que sus sistemas sean coherentes y tengan la flexibilidad necesaria para que el transporte terrestre pueda desarrollarse.

**CAPITULO VI**  
**LINEAS DE ACCION FUTURA**

## CAPITULO VI

### LINEAS DE ACCION FUTURA

El análisis realizado en este informe sobre los diversos problemas que impiden en la actualidad un mayor desarrollo del transporte terrestre internacional en los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo, sugiere algunas conclusiones que, al mismo tiempo, constituyen las líneas de acción que deberán seguirse en el futuro para rebajar los costos de este transporte y establecer servicios que atraigan a los usuarios.

La rebaja que en forma sucesiva pueda lograrse en los costos de transporte tendrá un efecto inductor en el crecimiento de la demanda, lo que a su vez permitirá rebajar aún más los costos aprovechando economías de escala. Por su generalidad, las conclusiones derivadas de este análisis pueden extenderse sin mayores dificultades a otros corredores dentro del continente. Como se ha visto en los capítulos anteriores, los aspectos cuya influencia tienen mayor relevancia en las condiciones de operación de los servicios de transporte terrestre internacional son los siguientes:

- Características de la infraestructura de transporte,
- Acuerdos institucionales que regulan las actividades de transporte terrestre internacional,
- Procedimientos de comercio exterior y de transporte internacional de mercaderías,
- Capacidad empresarial de los medios de transporte en relación al tráfico internacional.

A continuación se resumen las principales conclusiones en relación con cada uno de los aspectos mencionados.

#### *1. Características de la infraestructura de transporte*

La infraestructura de transporte en los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-São Paulo, sin ser óptima, presenta características adecuadas para el establecimiento de servicios internacionales, especialmente porque existen muchas posibilidades de combinar los medios de transporte terrestre. Esto último constituye una de sus mayores ventajas, por cuanto brinda buenas posibilidades de negociación en pos de las mejores opciones.

La infraestructura actual del transporte transcontinental adolece principalmente de falta de carreteras adecuadas para vencer la cordillera de los Andes. La carretera entre el norte de Argentina y el norte de Chile —entre Salta y Antofagasta— por el paso de Güaitiquina requeriría grandes obras de mejoramiento, entre ellas nuevo trazado de algunos tramos. Las perspectivas de mejoramiento son muy escasas, pues esta ruta no ha tenido gran prioridad en los programas de integración física de ambos países, dado que en la actualidad existe una vía férrea cuya utilización continúa siendo muy baja. La otra ruta, constituida por el sistema vial del occidente boliviano y las salidas de Bolivia hacia el Pacífico, presenta mejores condiciones que la anterior, pero dista mucho de ser una realidad viable a corto plazo. Su mejoramiento tiene prioridad para Bolivia, que cuenta con apoyo de organismos internacionales de financiamiento interesados en la integración física del continente.

El desarrollo del transporte intermodal a través de la combinación de los medios de transporte terrestre disponibles es la mejor garantía de vencer los obstáculos a la movilidad transcontinental. La promoción futura del transporte terrestre transcontinental deberá prever todos los mecanismos que permitan facilitar el desarrollo de una amplia complementación de los medios de transporte existentes. Asimismo, la experiencia que pueda acumularse con el transporte intermodal contribuirá a una mejor determinación de las prioridades en la construcción de las nuevas infraestructuras de transporte terrestre.

## *2. Acuerdos institucionales que regulan las actividades de transporte terrestre internacional*

Como se ha mencionado anteriormente, en la actualidad existen dos convenciones de transporte carretero internacional, el Convenio Quintopartito entre Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay y la Decisión 56 del Grupo Andino (Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela), la que aún no ha entrado en vigencia. En el campo ferroviario existen convenios bilaterales entre todos los países del Cono Sur cuyas redes están interconectadas, y en la actualidad está en estudio la adopción de un convenio para el tráfico multinacional que comprenda las redes ferroviarias de más de dos países.

La estrategia seguida en el campo del transporte carretero internacional difiere fundamentalmente de aquella observada en el transporte ferroviario. Mientras en el transporte carretero se ha buscado resolver todos los problemas del tráfico internacional, tanto bilateral como multilateral, a través de convenios internacionales de carácter multinacional, en el transporte ferroviario se ha hecho distinción clara de los problemas bilaterales y los que afectan el tráfico que abarca más de dos países. Los primeros se han resuelto a través de convenios bilaterales entre las empresas ferroviarias, lo que ha dado la oportunidad de prever los problemas específicos de cada caso en particular y especialmente las repercusiones que el transporte tiene en el intercambio comercial recíproco. La separación del tráfico multinacional en un convenio específico permite asimismo considerar sin mayores problemas las diferencias de este tipo de tráfico con el meramente bilateral. El deseo de normalizar los convenios bilaterales se ha traducido en los ferrocarriles en la adopción de un convenio tipo que sirve de guía para la preparación y adecuación de los instrumentos suscritos por cada par de países.

El intento de utilizar convenciones multilaterales para resolver todos los problemas que surjan del transporte bilateral entre países colindantes no ha dado buen resultado. Parece preferible abordar el asunto elaborando instrumentos multilaterales de dos tipos: i) instrumentos multilaterales para resolver problemas de carácter realmente multinacional y ii) instrumentos multilaterales que permitan la elaboración de acuerdos bilaterales que sean compatibles entre sí.

La intervención de distintos organismos con objetivos y competencias diferentes en los problemas institucionales del transporte internacional, plantea un problema de coordinación que hasta ahora no se ha abordado convenientemente. En el futuro, será preciso reconocer que cada organismo conoce mejor su propio campo de acción y está en mejor posición para formular recomendaciones y ponerlas en práctica. La cooperación entre organismos debe ser de dos tipos: i) cooperación entre organismos dentro de cada país y ii) cooperación entre organismos semejantes de diferentes países.

Las consideraciones anteriores sugieren la conveniencia de utilizar foros especializados, que en muchos casos ya existen, para elaborar proposiciones que contribuyan a resolver sucesivamente problemas de carácter multilateral. Ejemplos de estos problemas son la tasa de arrendamiento diaria para el intercambio de vagones ferroviarios utilizados en tráficos que comprendan más de dos países, la constitución de garantías aduaneras ejecutables en los diferentes países por donde pase un camión, un sistema de seguros sobre la carga coordinado con la responsabilidad de la empresa de transporte, etc.

Para satisfacer las necesidades de dirección y coordinación, paralelamente a estas actividades en foros especializados, es preciso que un grupo permanente mantenga a cada foro informado sobre las actividades de los demás, con el fin de asegurar la compatibilidad de las medidas propuestas. Si bien esta labor es esencialmente de secretaría, sería útil que estuviese vinculada a reuniones intergubernamentales y respaldada por ellas. Asimismo, las medidas estudiadas y aprobadas por los foros especializados podrían aplicarse de manera provisional, para comprobar su eficacia antes de incorporarlas en convenciones multinacionales. Este sistema ha sido utilizado con bastante éxito por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, con miras a introducir nuevos procedimientos aduaneros.

### 3. Procedimientos de comercio exterior y de transporte internacional de mercaderías

Al igual que en el punto anterior y en estrecha relación con él, se destaca la necesidad de abordar la colaboración en el plano nacional e internacional entre los organismos que intervienen en el control del comercio exterior y en la provisión y control del transporte y servicios anexos (como servicios bancarios y de seguros), con el objeto de asegurar que los procedimientos y la documentación utilizados faciliten el comercio y el transporte entre los países de la región.

En la actualidad, debido a la presencia de diferentes organismos con objetivos y responsabilidades distintas, se comprueba la existencia de una gran variedad de documentos, los que en esencia contienen informaciones muy similares. Muchos de estos documentos podrían unificarse y servir perfectamente el propósito de varios organismos a la vez. Pero para que esto ocurra, es preciso que los países comprendan el efecto directo que tienen la proliferación burocrática y la disparidad de procedimientos en los costos del transporte y en las posibilidades de intercambio regional. Existe en la actualidad una marcada discriminación entre el transporte marítimo y el transporte terrestre en cuanto a los procedimientos empleados y las facilidades administrativas de que uno y otro disponen. Esta diferencia se debe a que, por ser el transporte terrestre relativamente reciente, se extendieron a él las prácticas del transporte marítimo, sin tener en cuenta sus características específicas. Uno de los aspectos que más afectan al transporte terrestre es la falta de coincidencia entre los movimientos de las mercaderías y su documentación. Las documentaciones oficiales que circulan a través del sistema bancario tardan mucho en llegar a las fronteras, siempre alejadas de los centros administrativos, demorando así los trámites aduaneros de la carga y paralizando los vehículos en que ésta se transporta. Esta situación, que no se manifiesta por lo general en el caso del transporte marítimo, es verdaderamente dramática para el futuro del transporte terrestre.

La facilitación del comercio y el transporte internacional es hoy una preocupación de casi todos los países. La creación de una oficina especial de facilitación en el Department of Transportation de los Estados Unidos<sup>18</sup> y de la Simplification of International Trade Procedures Board (SITPRO) en Inglaterra, son una muestra de lo que los países desarrollados están haciendo en este campo. Asimismo, la Comisión Económica y Social de Naciones Unidas para Asia y el Pacífico, ha creado en su seno un comité intergubernamental de facilitación. En América Latina, en el campo del transporte marítimo, el Convenio de Transporte por Agua de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), que acaba de entrar en vigencia en 1974 respecto de los cinco países que lo han ratificado (Colombia, Chile, Ecuador, México y Paraguay) establece, entre otras cosas, que las Partes Contratantes deberán adoptar medidas adecuadas para simplificar y normalizar la documentación y los procedimientos para la llegada de buques y sus cargas. La ALALC también ha trabajado en estrecha cooperación con la Organización de los Estados Americanos (OEA) en los esfuerzos por simplificar la documentación que se exige a las naves. El Convenio Interamericano para facilitar el Transporte Acuático Internacional (Convenio de Mar del Plata), suscrito por 14 Estados miembros de la OEA en 1963, promueve la adopción de las medidas viables para reducir al mínimo las formalidades, requisitos y trámites para la recepción y despacho de las naves y para el tratamiento de sus pasajeros, tripulación, carga y equipaje. La Resolución 254 (IX) de la ALALC, basada en dicho Convenio, adoptó en 1969 la documentación básica uniforme exigible a los buques mercantes, reduciendo considerablemente los documentos y el número de copias y estableciendo seis formularios modelo, en coordinación con las recomendaciones de la Organización Marítima Consultiva Intergubernamental.<sup>19</sup>

Siempre en el campo del transporte marítimo, hay una serie de otros proyectos para facilitar los trámites que se han terminado últimamente o que se encuentran en preparación.

<sup>18</sup> Véase Robert E. Redding, Director, Office of Facilitation, *Outline of the Nature and Scope of Transport Facilitation*, Office of the Assistant Secretary for Environment, Safety and Consumer Affairs, Department of Transportation, Washington, D.C., mayo de 1974.

<sup>19</sup> Sin embargo, el Convenio de Mar del Plata aún no entra en vigencia por no haberse reunido las once ratificaciones necesarias y la Resolución ALALC 254 (IX) se está aplicando solamente en Argentina, Chile, Ecuador y Perú.

En cuanto al transporte terrestre, la preocupación por facilitar los trámites es mucho más reciente. La mayoría de los países de la región han organizado grupos de trabajo nacionales para estudiar los problemas institucionales que plantea el transporte intermodal, particularmente en relación con la propuesta de que se redacte una Convención de Transporte Intermodal Internacional. La labor de estos grupos y de los proyectos conexos han sido coordinados por la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) de las Naciones Unidas<sup>20</sup> y pueden constituir la base de un trabajo más permanente que se proyecte más allá de los alcances de la citada Convención y permita institucionalizar una acción destinada a facilitar el comercio y el transporte internacional en toda la región.

#### *4. Capacidad empresarial de los medios de transporte en relación con el tráfico internacional*

La capacidad empresarial de los medios de transporte terrestre en relación con el tráfico internacional es una limitante cuya remoción debe ser abordada en dos campos: la formación de capital y la capacitación de los empresarios.

En lo que se refiere a la formación de capital, tanto los organismos internacionales de crédito que operan en la región como los organismos nacionales, deberían considerar la posibilidad de apoyar el financiamiento de empresas de servicio de transporte internacional, las que en algunos casos podrían incluso adoptar la forma de empresas multinacionales. En este sentido, el Grupo Andino, que en virtud de su Decisión 46 adoptó en diciembre de 1971 un régimen uniforme para las empresas multinacionales en la subregión, puede ser campo propicio para experiencias futuras en esta materia. Del mismo modo, la capacidad empresarial de los ferrocarriles puede ser una buena base para tentar formas de colaboración multinacional en el campo del transporte internacional. La constitución de empresas multinacionales en el campo de los servicios de transporte terrestre internacional, puede significar un buen camino para que los países puedan compartir adecuadamente los costos y beneficios del transporte internacional, superando los problemas de reciprocidad.

La capacitación de los empresarios actuales y potenciales de transporte internacional puede abordarse continuando los esfuerzos iniciados por el Instituto para la Integración de América Latina (INTAL) del Banco Interamericano de Desarrollo a través de seminarios realizados en Paraguay y Bolivia en 1973, que encontraron prometedora acogida en los empresarios participantes. Esta acción del INTAL podría extenderse también a los funcionarios del sector público que por la naturaleza de sus funciones, participan en la regulación y control de las actividades de transporte internacional y servicios conexos, como aduanas, seguros, etc. También la Comisión Económica de Naciones Unidas para América Latina (CEPAL) ha asesorado reuniones nacionales y locales sobre transporte intermodal internacional, durante las cuales se formularon conceptos para la formación de empresas subregionales y nacionales de transporte intermodal internacional.

---

<sup>20</sup>Véase CEPAL, *Memorandum sobre la facilitación del comercio y de su documentación en América Latina*, E/CN.12/L.105, 18 de junio de 1974.

**ANEXO I**  
**TARIFAS FERROVIARIAS**



TARIFAS FERROVIARIAS EN PERU<sup>a</sup>

(Soles por tonelada)

Producto	Arequipa – Puno 352 km				Arequipa – Guaqui 552 km				Lima – Arequipa – Puno <sup>b</sup> 1 372 km				Lima – Arequipa – Guaqui <sup>c</sup> 1 572 km			
	Menos de carro entero	Carros enteros			Menos de carro entero	Carros enteros			Menos de carro entero	Carros enteros			Menos de carro entero	Carros enteros		
		15 tone- ladas	25 tone- ladas	35 tone- ladas		15 tone- ladas	25 tone- ladas	35 tone- ladas		15 tone- ladas	25 tone- ladas	35 tone- ladas		15 tone- ladas	25 tone- ladas	35 tone- ladas
Frutas	445	381	336	308	638	574	529	501	1 325	1 261	1 216	1 188	1 518	1 454	1 409	1 381
Conservas	496	432	364	343	701	637	569	548	1 376	1 312	1 244	1 223	1 581	1 517	1 449	1 428
Bulbos de televisión <sup>d</sup>	553	488	411	387	818	753	676	652	1 433	1 268	1 291	1 267	1 698	1 633	1 556	1 532
Libros y revistas	553	488	411	387	818	753	676	652	1 433	1 368	1 291	1 267	1 698	1 633	1 556	1 532
Máquinas pequeñas <sup>e</sup>	592	528	472	446	797	733	677	651	1 472	1 408	1 352	1 326	1 677	1 613	1 557	1 531
Cemento	496	432	364	343	666	602	534	513	1 376	1 312	1 244	1 223	1 546	1 482	1 414	1 393
Productos químicos	553	488	411	387	818	753	676	652	1 433	1 368	1 291	1 267	1 698	1 633	1 556	1 532
Tubería de fierro y cobre <sup>f</sup>	592	528	472	446	785	721	665	639	1 472	1 408	1 352	1 326	1 665	1 601	1 545	1 519
Lingotes de cobre	592	528	472	446	785	721	665	639	1 472	1 408	1 352	1 326	1 665	1 601	1 545	1 519
Rollos de metal (alambre)	592	528	472	446	857	793	737	711	1 472	1 408	1 352	1 326	1 737	1 673	1 617	1 591
Planchas y perfiles <sup>f</sup>	592	528	472	446	785	721	665	639	1 472	1 408	1 352	1 326	1 665	1 601	1 545	1 519
Partes y piezas automotrices	592	528	472	446	797	721	677	651	1 472	1 408	1 352	1 326	1 677	1 601	1 557	1 531
Grandes sólidos y líquidos																
Combustibles sólidos	496	432	364	343	666	602	534	513	1 376	1 312	1 244	1 223	1 546	1 482	1 414	1 393
Combustibles líquidos	592	528	472	446	797	733	677	651	1 472	1 472	1 352	1 326	1 677	1 613	1 557	1 531
Maquinaria armada <sup>g</sup>	592	528	472	446	797	733	677	651	1 472	1 472	1 352	1 326	1 677	1 613	1 557	1 531
Algodón en fardos	496	432	364	343	689	625	557	536	1 376	1 312	1 244	1 223	1 569	1 505	1 437	1 416
Cacao	496	432	364	343	689	625	557	536	1 376	1 312	1 244	1 223	1 569	1 505	1 437	1 416
Aceite vegetal	553	488	411	387	746	681	604	580	1 433	1 368	1 291	1 267	1 626	1 561	1 484	1 460

Fuente: Empresa Nacional de Ferrocarriles del Perú, 2 de Julio de 1974.

<sup>a</sup> Las tarifas del presente cuadro son referenciales. Las distancias indicadas son las reales. La distancia de navegación en el Lago es variable y se ha supuesto 200 km.<sup>b</sup> Incluye tarifa en camión contratado por el Ferrocarril entre Lima y Arequipa y tarifa en ferrocarril entre Arequipa y Puno.<sup>c</sup> Incluye tarifa en camión contratado por el Ferrocarril entre Lima y Arequipa, tarifa en ferrocarril entre Arequipa y Puno y transporte lacustre Puno - Guaqui.<sup>d</sup> Por constituir mercadería frágil y de volúmen, la tarifa del camión (S/. 880.00 por tonelada) sufre un recargo adicional fluctuante según las condiciones de la carga.<sup>e</sup> Se le considera carga de volúmen, en consecuencia el camión aplica su tarifa de acuerdo a la capacidad del vehículo.<sup>f</sup> La tarifa del ferrocarril está supeditada a la longitud y diámetro de estas cargas. En el caso de tubería, si esta sobrepasa los 11 metros, tendría que agregarse una segunda plataforma, cobrándose adicionalmente la tarifa mínima de carro entero (15 toneladas). Si los tubos fueran de un diámetro mayor de 4 pulgadas, la carga se cubicaría a razón de 1 tonelada por 1.5 metros cúbicos. La tarifa de camiones también está condicionada a la longitud y diámetro de este tipo de carga.<sup>g</sup> Por ser considerada carga de volúmen, el camión cobra su tarifa de acuerdo a su capacidad de carga.

Cuadro B  
TARIFAS FERROVIARIAS EN BOLIVIA<sup>ab</sup>  
(Pesos bolivianos por tonelada)

Producto	Embalaje	Guaqui Villazón 939 km	Guaqui Cochabamba 516 km	Viacha Villazón 867 km	Viacha Cochabamba 444 km	Oruro Villazón 673 km	Charaña Cochabamba 661 km	Charaña Villazón 1 084 km	Santa Cruz Corumba 651 km	Yacuiba Santa Cruz 539 km
Frutas frescas N.E.	Cajas	256.50	151.50	241.50	136.50	191.50	192.50	293.00	186.50	156.50
Conservas alimenticias y de frutas N.E.	Cajas	554.00	327.50	521.50	294.50	413.50	413.50	632.50	403.00	338.50
Televisores	Cajas	841.11	497.13	791.97	447.99	628.17	628.17	959.86	608.79	513.51
Libros	Cajas	527.50	311.50	496.50	280.50	393.50	393.50	602.00	383.50	322.00
Máquinas eléctricas (artículos terminados)	Cajas	554.00	327.50	521.50	294.50	413.50	413.50	632.50	403.00	338.50
Cemento	Sacos	371.50	219.50	350.00	198.00	277.50	277.50	424.50	270.50	227.00
Productos químicos N.E.	Sacos	675.00	399.00	635.50	359.00	503.50	503.50	770.50	491.00	412.00
Lingotes metálicos (Cu.Sn.) <sup>c</sup>	Sueltos	US\$ 32.90	US\$ 19.44	US\$ 30.96	US\$ 17.50	US\$ 24.57	US\$ 24.57	US\$ 37.57	US\$ 23.94	US\$ 20.07
Tubería (Fe. y Cu.)	Sueltos	554.00	327.50	521.50	294.50	413.50	413.50	632.50	403.00	338.50
Planchas y perfiles fierro	Sueltos	514.50	304.00	484.50	273.50	384.00	384.00	587.50	374.00	314.00
Rollos metal (alambre y chapa)	Sueltos	611.50	361.50	575.50	325.50	456.50	456.50	698.00	444.50	373.50
Repuestos y accesorios para vehículos N.E.	Cajas	527.50	311.50	496.50	280.50	393.50	393.50	602.00	383.50	322.00
Maquinaria armada	Cajos o suelto	554.00	327.50	521.50	294.50	413.50	413.50	632.50	403.00	338.50
Algodón aprensado	Fardos	454.50	268.50	428.00	242.00	339.50	339.50	519.00	330.50	277.50
Cacao en pepita	Sacos	489.50	289.00	461.00	260.50	365.50	365.50	558.50	356.00	298.50
Aceite vegetal comestible	Tambores 200 Lt.	297.50	176.00	280.50	158.50	222.50	222.50	340.00	216.50	181.50

Fuente: Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia, Junio de 1974.

<sup>a</sup>Las tarifas indicadas corresponden al máximo aprovechamiento en bodegas de 30 toneladas y sólo tienen un carácter referencial. Las distancias indicadas son las utilizadas para el cambio de tarifas.

<sup>b</sup>Si la carga se transporta en contenedor, pagará el flete de acuerdo al baremo correspondiente a la mercadería que se transporta; el peso será el de la mercadería más el peso del contenedor con un recargo del 10 por ciento por retorno vacío.

<sup>c</sup>Producto de exportación con tarifa fijada en dólares.

## Cuadro C

TARIFAS FERROVIARIAS EN ARGENTINA<sup>a</sup>

(Pesos ley por tonelada)

Producto	Embalaje	La Quiaca Buenos Aires 1 832 km	Socompa Buenos Aires 2 101 km	Socompa resistencia 1 415 km	Socompa Santa Fé 1 630 km	Socompa Pocitos 986 km	Corrientes Paso de los Libres (línea Urquiza) 468 km	Paraná Paso de los Libres (línea Urquiza) 541 km	La Quiaca Resistencia b 1 147 km	Pocitos Buenos Aires 1 849 km
Frutas cítricas	Cajas	223.96	255.36	179.25	202.68	134.55	79.52	87.50	151.58	226.09
Frutas no cítricas	Cajas	260.03	296.47	208.13	235.31	158.23	92.35	101.61	176.00	262.49
Conservas	Cajas	207.59	236.68	166.14	187.85	124.71	73.70	81.10	140.50	209.55
Bulbos de televisión	Cajas	322.77	368.03	258.34	292.09	193.90	114.59	126.10	218.45	325.84
Libros	Cajas	273.53	311.87	218.94	247.53	164.35	97.14	106.89	185.14	276.13
Maquinaria pequeña (artículos terminados) <sup>c</sup>	Cajas	322.77	368.03	258.34	292.09	193.90	114.59	126.10	218.45	325.84
Cemento	Sacos	165.67	188.90	132.60	149.93	99.52	58.81	64.72	112.17	167.24
Productos químicos	Sacos	273.53	311.87	218.94	247.53	164.35	97.14	106.89	185.14	276.13
Lingotes metálicos	Sueltos	207.59	236.68	166.14	187.85	124.71	73.70	81.10	140.50	209.55
Tubos metálicos	Sueltos	273.53	311.87	218.94	247.53	164.35	97.14	106.89	185.14	276.13
Planchas y perfiles de hierro	Sueltos	207.59	236.68	166.14	187.85	124.71	73.70	81.10	140.50	209.55
Alambre y chapa en rollos	Sueltos	207.59	236.68	166.14	187.85	124.71	73.70	81.10	140.50	209.55
Partes y piezas automotrices <sup>d</sup>	Contenedores	3 680.00	4 189.00	2 990.00	3 352.00	2 301.00	1 447.00	1 570.00	2 563.00	3 713.00
Partes y piezas automotrices <sup>e</sup>	Contenedores	4 341.00	4 946.00	3 519.00	3 941.00	2 697.00	1 680.00	1 825.00	3 010.00	4 380.00
Maquinaria grande armada y desmontada <sup>f</sup>	Cajones	542.46	618.50	434.17	490.99	325.90	192.61	211.96	367.15	547.61
Maquinaria grande armada y desmontada <sup>g</sup>	Cajones	344.78	393.13	275.95	312.01	207.13	122.41	134.69	233.35	348.06
Algodón prensado	Fardos	322.77	368.03	258.34	292.09	193.90	114.59	126.10	218.45	325.84
Cacao	Pelets	273.53	311.87	218.94	247.53	164.35	97.14	106.89	185.14	276.13
Aceite vegetal	Tambores	273.53	311.87	218.94	247.53	164.35	97.14	106.89	185.14	276.13

Fuente: Ferrocarriles Argentinos, Mayo de 1974.

<sup>a</sup> Las tarifas indicadas son solamente referenciales y corresponden a vagón completo. Por el cruce de frontera debe agregarse 352 pesos ley por cada vagón. Si no se indica lo contrario todos los tramos corresponden a la línea Belgrano. Las distancias indicadas son las utilizadas para el avalúo de tarifas.

<sup>b</sup> Debido a la coincidencia de kilometraje las tarifas del tramo Tucumán—Buenos Aires por la línea Mitre son las mismas.

<sup>c</sup> Tarifa para máquinas de calcular, coser, escribir y registradoras.

<sup>d</sup> Tarifa para transporte de contenedores de particulares de 6 metros, con más de 8 toneladas y hasta 13 toneladas. La tarifa es por el contenedor completo y es independiente de la mercadería que lleve en su interior.

<sup>e</sup> idem c para contenedores con más de 13 toneladas.

<sup>f</sup> Tarifa para mínimo de 5 toneladas por vagón. Para maquinaria suelta agregar 8 por ciento.

<sup>g</sup> idem e para mínimo de 10 toneladas por vagón.

Cuadro D

TARIFAS FERROVIARIAS EN CHILE<sup>a b</sup>

Producto	Embalaje	Arica a Frontera (dólares/ tonelada) 205 km	Iquique Socoma (escudos/ tonelada) 765 km	Pintados Socoma (escudos/ tonelada) 637 km	Pozo Almonte Socoma (escudos/ tonelada) 334 km	Antofagasta Socoma (escudos/ tonelada) 334 km	Baquedano Socoma (escudos/ tonelada) 312 km
Frutas	Cajas	16.49	33 070.00	27 910.00	30 860.00	14 830.00	15 760.00
Conservas	Cajas	13.48	↓	↓	↓	↓	↓
Bulbos de televisión	Cajas	19.25	↓	↓	↓	↓	↓
Libros y revistas	Cajas	13.48	↓	↓	↓	↓	↓
Máquinas pequeñas	Cajas	11.46	↓	↓	↓	↓	↓
Cemento	Sacos	9.48	↓	↓	↓	↓	↓
Productos químicos <sup>c</sup>	Sacos	13.48	↓	↓	↓	↓	↓
Tubería de fierro y cobre	Sueltos	11.46	↓	↓	↓	↓	↓
Lingotes de cobre	Sueltos	19.25	↓	↓	↓	↓	↓
Rollos de metal (alambre y chapa)	Sueltos	11.46	↓	↓	↓	↓	↓
Planchas y perfiles de fierro	Sueltos	11.46	↓	↓	↓	↓	↓
Partes y piezas automotrices	Contenedores	19.25	↓	↓	↓	↓	↓
Granelas sólidos	Sueltos	11.46	↓	↓	↓	↓	↓
Granelas líquidos	Contenedores	19.25	↓	↓	↓	↓	↓
Maquinaria armada	Cajones o suelta	11.46	↓	↓	↓	↓	↓
Algodón	Fardos	11.46	↓	↓	↓	↓	↓
Cacao	Palets	13.48	↓	↓	↓	↓	↓
Acete vegetal	Tambores	11.46	↓	↓	↓	↓	↓

Fuente: Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile, Octubre de 1974.

<sup>a</sup>Las tarifas del presente cuadro son solamente referenciales. Las distancias indicadas son las utilizadas para el avalúo de tarifas.<sup>b</sup>Todos los tramos con excepción de Arica a Frontera tienen tarifas idénticas para cualquier tipo de producto. Las tarifas consignadas se refieren a vagones cargados con 27.5 toneladas o más. Para vagones con 18 a 27.4 toneladas la tarifa tiene un recargo de 9.1 por ciento sobre las cifras indicadas. Para vagones con 15 a 17.9 toneladas la tarifa tiene un recargo de 21.7 por ciento sobre las cifras indicadas.<sup>c</sup>Cuando se trata de productos peligrosos o explosivos, el valor del flete se recarga en un 50 por ciento.

## Cuadro E

TARIFAS FERROVIARIAS EN BRASIL<sup>a</sup>

(Cruceiros por tonelada)

Producto	Embalaje	Corumbá- Campo Grande 458 km	Corumbá- Sao Paulo 1 741 km	Uruguaiana- Sao Paulo 2 160 km
Frutas	Cajas	50.26	151.10	178.88
Conservas	Cajas	61.37	184.12	218.06
Bulbos de televisión	Cajas	72.52	213.90	253.82
Libros y revistas	Cajas	72.52	213.90	253.82
Máquinas pequeñas	Cajas	72.52	213.90	253.82
Cemento	Sacos	50.26	151.10	178.88
Productos químicos	Sacos	61.37	184.12	218.06
Lingotes metálicos (cobre)	Sueltos	61.37	184.12	218.06
Tubería metálica (fierro y cobre)	Sueltos	61.37	184.12	218.06
Planchas y perfiles (fierro)	Sueltos	61.37	184.12	218.06
Rollos metálicos (alambre y chapa)	Sueltos	61.37	184.12	218.06
Partes y piezas (automotrices)	Contenedores	72.52	213.90	253.82
Graneles	Contenedores	66.98	206.06	239.17
Maquinaria armada	Suelto	56.08	168.13	199.00
Algodón	Fardos	56.08	168.13	199.00
Cacao	Pelets	72.52	213.90	253.82
Aceite vegetal	Tambores 200 Lts.	61.37	184.12	218.06

Fuente: Red Ferroviaria Federal S.A., Mayo de 1974.

<sup>a</sup>Las tarifas indicadas solamente tienen carácter referencial. Las distancias indicadas son las reales.

**ANEXO II.**  
**FLETES MARITIMOS**

## Cuadro A

## FLETES MARITIMOS ARGENTINA-CHILE

Productos	Embalaje	Factor de estiba (m <sup>3</sup> /ton.)	Fletes (US\$) <sup>a</sup>	Base para la aplicación de la tarifa <sup>b</sup>
Ajos	Cajas	2.12	71.09	Tonelada
Conservas	Cajas	1.56	53.17	Tonelada
Bulbos de televisión	Cajas	5.10	36.44	Metros cúbicos
Libros y revistas	Cajas	1.70/1.98	54.36	Tonelada
Máquinas de coser y escribir	Cajas	2.55/2.97	50.18	Ton./met.cúb.
Extracto de quebracho	Bolsas	1.27	41.82	Tonelada
Salitre	Bolsas	0.99	27.48 (FI)	Tonelada
Lingotes o barras de cobre	Sueltos	0.57	42.42	Tonelada
Lingotes o barras de plomo y/o zinc	Sueltos	0.28	41.82	Tonelada
Tuberías de acero de 7 pulgadas <sup>c</sup>	Sueltos	1.56	47.19 (Op.DK)	Ton./met.cúb.
Alambre de cobre en rollos	Sueltos	0.99	54.36	Tonelada
Partes y piezas de autos	Cajas/Jabas	3.96	38.23	Ton./met.cúb.
Tractores agrícolas sin encajonar	Bultos	1.98	44.81 (Op.DK)	Metros cúbicos
Algodón prensado	Fardos	1.98	57.35	Tonelada
Cueros curtidos o secos	Fardos	1.27	58.55	Tonelada
Acaite vegetal no especificado	Tambores	2.12	53.17	Tonelada

Fuente: Conferencia del tráfico marítimo Argentino-Chileno. Tarifa N° 1, Carga General y Frigorífica.

Notas: FI: Embarque por cuenta de la carga.

Op.DK: La tarifa da opción a la nave a estibar la mercadería sobre cubierta por cuenta y riesgo de la carga. En el caso de hacerse uso de esta opción, los conocimientos de embarque deberán llevar la siguiente cláusula: "Estiba sobre cubierta por cuenta y riesgo de la carga".

<sup>a</sup> Están incluidos los siguientes recargos: un recargo por combustible, de excepción, de US\$ 3.70 exclusivamente para el papel, la celulosa y la madera; para el resto de productos se cancela el 16 por ciento sobre la tarifa vigente. Además se paga el 3 por ciento por unidad de flete por concepto de impuesto Marina Mercante de Chile (Ley 13.305) para toda carga llegada o salida de puertos chilenos.

<sup>b</sup> Aquellos fletes que se estipulen por peso o medida (Ton./met. cub.) serán aplicados sobre la base del que mayor flete devengue.

<sup>c</sup> Los bultos que en cualesquiera de sus dimensiones midan más de 10 metros están sujetos a un recargo de US\$ 2.00 por cada metro o fracción en exceso de 10 metros.

## Cuadro B

## FLETES MARITIMOS BRASIL-CHILE

Productos	Embalaje	Factor de estiba (m <sup>3</sup> /ton.)	Fletes (US\$) <sup>a</sup>	Base para la aplicación de la tarifa <sup>b</sup>
Ajos	Cajas/Jabas	2.12	66.95	Tonelada
Conservas	Cajas	1.56	54.08	Tonelada
Bulbos de televisión	Cajas	5.10	41.20	Metros cúbicos
Libros y revistas	Cajas	1.70/1.98	46.35	Ton./met.cúb.
Máquinas de coser y escribir	Cajas	2.55/2.97	51.50	Ton./met.cúb.
Extracto de quebracho	Bolsas	1.27	48.93	Tonelada
Salitre	Bolsas	0.99	29.61 (FIS)	Tonelada
Lingotes o barras de cobre	Sueltos	0.57	41.20	Tonelada
Lingotes o barras de plomo y/o zinc	Sueltos	0.28	39.91	Tonelada
Tuberías de acero de 7 pulgadas <sup>c</sup>	Sueltos	1.56	45.06 (Op.DK)	Ton./met.cúb.
Alambre de cobre en rollos	Sueltos	0.99	51.50	Ton./met.cúb.
Partes y piezas de autos <sup>d</sup>	Cajas	3.98	43.78	Ton./met.cúb.
Tractores agrícolas sin encajonar <sup>e</sup>	Bultos	1.98	45.06 (DK)	Ton./met.cúb.
Algodón prensado	Fardos	1.98	70.81	Tonelada
Cueros curtidos o secos	Fardos	1.27	87.55	Tonelada
Aceite vegetal no especificado	Tambores	2.12	57.94	Ton./met.cúb.

Fuente: Servicio ALALC, Chile/Brasil/Chile. Tarifa N° 1, Carga General y Frigorífica.

Notas: FIS: Embarque y estiba por cuenta de la carga.

Op.DK: La tarifa da opción a la nave a estibar la mercadería sobre cubierta por cuenta y riesgo de la carga. En el caso de hacerse uso de esta opción, los conocimientos de embarque deberán llevar la siguiente cláusula: "Estiba sobre cubierta por cuenta y riesgo de la carga".

DK: Estiba sobre cubierta por cuenta y riesgo de la carga. Los conocimientos de embarque deberán llevar la siguiente cláusula: "Estiba sobre cubierta por cuenta y riesgo de la carga".

<sup>a</sup>Incluyen un recargo de 25 por ciento sobre el flete por concepto de recargo de combustible y 3 por ciento por concepto del impuesto Marina Mercante de Chile (Ley 13.305) para toda carga llegada o salida de puertos chilenos.

<sup>b</sup>Aquellos fletes que se estipulen por peso o medida (Ton./met. cúb.) serán aplicados sobre la base del que mayor flete devengue.

<sup>c</sup>Los bultos que en cualesquiera de sus dimensiones midan más de 10 metros están sujetos a un recargo de US\$ 2.00 por cada metro o fracción en exceso de 10 metros.

<sup>d</sup>Excepto motores.

<sup>e</sup>Sobre ruedas.



## Cuadro C

## FLETES MARITIMOS ARGENTINA-PERU

Productos	Embalaje	Factor de estima (m <sup>3</sup> /ton.)	Fletes (US\$)	Base para la aplicación de la tarifa <sup>b</sup>
Ajo	Cajas/Jabas	2.12	56.50	Tonelada
Conservas	Cajas	1.56	45.00	Tonelada
Bulbos de televisión	Cajas	5.10	28.00	Metro cúbico
Libros y revistas	Cajas	1.70/1.98	43.00	Tonelada
Máquinas de coser y escribir	Cajas	2.55/2.97	38.00	Ton./met.cúb.
Extracto de quebracho <sup>c</sup>	Bolsas	1.27	33.50	Tonelada
Lingotes o barras de cobre	Sueltos	0.57	35.00	Tonelada
Lingotes o barras de plomo y/o zinc	Sueltos	0.28	34.00	Tonelada
Tuberías de acero de 7 pulgadas <sup>d</sup>	Sueltos	1.56	35.00 (Op.DK)	Ton./met.cúb.
Alambre de cobre en rollos	Sueltos	0.99	40.50	Ton./met.cúb.
Partes y piezas de autos	Cajas	2.96	34.00	Ton./met.cúb.
Tractores agrícolas sin encajonar	Bultos	1.98	35.00 (Op.DK)	Metro cúbico
Algodón prensado	Fardos	1.98	53.50	Tonelada
Cueros curtidos o secos	Fardos	1.27	56.50	Tonelada
Aceite vegetal no especificado	Tambores	2.12	49.50	Ton./met.cúb.

Fuente: Conferencia del tráfico marítimo Argentino-Peruano. Tarifa N° 1, Carga General y Frigorífica.

Nota: Op.DK: La tarifa dá opción a la nave a estibar la mercadería sobre cubierta por cuenta y riesgo de la carga. En el caso de hacerse uso de esta opción, los conocimientos de embarque deberán llevar la siguiente cláusula: "Estiba sobre cubierta por cuenta y riesgo de la carga".

<sup>a</sup>Incluye un recargo por combustible de US\$ 3.00 por unidad de flete. Las cifras consignadas no han sido actualizadas por falta de datos.

<sup>b</sup>Aquellos fletes que se estipulen por peso o medida (Ton./met. cúb.) serán aplicados sobre la base del que mayor flete devengue.

<sup>c</sup>Para este producto hay dos fletes, uno para bolsas de menos de 45 kilogramos brutos y otro para bolsas de 45 kilogramos brutos y más, que es la que aparece en este cuadro; para el primer caso el flete, incluyendo el recargo por combustible, sería de US\$ 37.50.

<sup>d</sup>Los bultos que en cualesquiera de sus dimensiones midan más de 10 metros están sujetos a un recargo de US\$ 2.00 por cada metro o fracción en exceso de los 10 metros.

## Cuadro D

## FLETES MARITIMOS BRASIL-PERU

Productos	Embalaje	Factor de estiba (m <sup>3</sup> /ton.)	Fletes (US\$) <sup>a</sup>	Base para la aplicación de la tarifa <sup>d</sup>
Ajos	Cajas	2.12	65.16	Tonelada
Conservas	Cajas	1.56	60.14	Tonelada
Bulbos de televisión	Cajas	5.10	40.10	Metro cúbico
Libros y revistas	Cajas	1.70/1.98	45.10	Ton./met.cúb.
Máquinas de coser	Cajas	2.55/2.97	50.12	Ton./met.cúb.
Máquinas de escribir	Cajas	2.55/2.97	65.16	Ton./met.cúb.
Extracto de quebracho	Bolsas	1.27	47.61	Tonelada
Lingotes o barras de cobre	Sueltos	0.57	48.87	Tonelada
Lingotes o barras de plomo o zinc	Sueltos	0.28	47.61	Tonelada
Buberías de acero de 7 pulgadas <sup>b</sup>	Sueltos	1.56	43.85	Ton./met.cúb.
Alambre de cobre en rollos	Sueltos	0.99	57.63	Ton./met.cúb.
Partes y piezas de autos	Cajas	3.96	42.61	Ton./met.cúb.
Tractores agrícolas sin encajonar	Bultos	1.98	43.85	Ton./met.cúb.
Algodón prensado	Fardos	1.98	68.91	Tonelada
Cueros curtidos o secos	Fardos	1.27	85.20	Tonelada
Aceite vegetal no especificado	Tambores	2.12	56.38	Ton./met.cúb.

Fuente: Lloyd-Libra Navegação S.A.

<sup>a</sup>Está incluido un recargo por combustible de 16 por ciento y un recargo de congestión de 8 por ciento en el puerto de Santos. Si se tratara del puerto de Río de Janeiro, el recargo por congestión sería de 15 por ciento.

<sup>b</sup>Aquellos fletes que se estipulen por peso o medida (Ton./met. cub.) serán aplicados sobre la base del que mayor flete devengue.

<sup>c</sup>Los bultos que en cualesquiera de sus dimensiones midan más de 10 metros están sujetos a un recargo de US\$ 2.00 por cada metro o fracción en exceso de los 10 metros.

**ANEXO III**

**CASO: TRANSPORTE DE 60 TONELADAS DE COBRE DE CHILE A BRASIL VIA  
ANTOFAGASTA – SOCOMPA – SALTA – POCITOS – YACUIBA – SANTA CRUZ  
– SUAREZ ARANA – CORUMBA – BAURU – SAO PAULO**

### ANEXO III

#### CASO: TRANSPORTE DE 60 TONELADAS DE COBRE DE CHILE A BRASIL VIA ANTOFAGASTA – SOCOMPA – SALTA – POCITOS – YACUIBA – SANTA CRUZ – SUAREZ ARANA – CORUMBA – BAURU – SAO PAULO

##### 1. Antecedentes

La realización de este transporte se llevó a cabo como una experiencia de promoción en el marco de este proyecto, teniendo en cuenta los siguientes objetivos:

a) Mostrar que existe una infraestructura ferroviaria continua sin cambios de trocha, que vincula el Grupo Andino y la Cuenca del Plata y que permite el transporte de carga entre Antofagasta, Salta, Santa Cruz, Corumbá, Campo Grande, Baurú, São Paulo, etc., en forma directa y sin transbordo. Los dos vagones de cobre, que se sellaron en Antofagasta, sólo se abrieron a su llegada a São Paulo, sin manipulaciones intermedias.

b) Recopilar durante el trayecto los antecedentes sobre los trámites y documentación aduaneros y ferroviarios para los propósitos del proyecto.

c) Verificar las dificultades que entraban el tráfico ferroviario multinacional y que impiden la utilización de infraestructuras existentes desde hace muchos años, con miras a facilitar el establecimiento de servicios transcontinentales regulares.

d) Reunir antecedentes sobre las características de la infraestructura ferroviaria en esta ruta, para la publicación pertinente del proyecto conjunto CEPAL/INTAL.

En este viaje experimental participaron durante todo el trayecto expertos de la CEPAL, el INTAL y la ALAF, además de funcionarios de los ferrocarriles comprometidos en algunos tramos del recorrido.

La gran repercusión que el viaje tuvo en los órganos de prensa continental y mundial, demuestra el alto interés que despertó la experiencia en los países involucrados y la enorme potencialidad que encierra el transporte transcontinental para el desarrollo del comercio intralatioamericano.

##### 2. Organismos que patrocinaron el viaje

- La Asociación Latino Americana de Ferrocarriles (ALAF), que aprobó la realización del viaje en su IX Asamblea General Ordinaria de Bogotá (noviembre de 1973) y que ayudó en su organización
- El Instituto para la Integración de América Latina (INTAL)
- La Comisión Económica para América Latina (CEPAL)

##### 3. Ferrocarriles que participaron en el transporte

- Sector Antofagasta – Augusta Victoria (Chile): Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia
- Sector Augusta Victoria – Socompa (frontera Chile/Argentina): Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile
- Sector Socompa – Salta – Pocitos (frontera Argentina/Bolivia): Línea Belgrano de Ferrocarriles Argentinos
- Sector Yacuiba – Santa Cruz – Corumbá (frontera Bolivia/Brasil): Red Oriental de la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia
- Sector Corumbá – Baurú (Brasil): 10a. División Noroeste de la Red Ferroviaria Federal S.A.
- Sector Baurú – São Paulo (Brasil): Superintendencia Regional 2 de Ferrovias Paulistas S.A.

##### 4. Itinerario del viaje

El viaje desde Antofagasta se inició a las 00.15 horas del día 29 de noviembre de 1974 y la llegada a São Paulo se registró a las 9.30 horas del 13 de diciembre; es decir, un tiempo total de 14 días, 9 horas y 15 minutos. El recorrido total fue de 4 216 kilómetros hasta São Paulo: 334 km en

Chile, 1 000 km en Argentina, 1 185 km en Bolivia y 1 697 km en Brasil. El tiempo de recorrido propiamente tal, o sea, el tiempo durante el cual los vagones de cobre estuvieron acoplados a trenes o esperando tracción, fue de 184 horas y 25 minutos (7 días, 16 horas y 25 minutos). El resto del tiempo correspondió a esperas innecesarias o detenciones por tramitaciones aduaneras. En todo su recorrido los vagones fueron arrastrados en trenes normales, de carga o mixtos; no se usaron trenes especiales en ningún tramo.

En el cuadro A se presenta un itinerario detallado de los vagones de cobre.

### 5. Flujo de operaciones y documentación

El diagrama A es un diagrama de flujo de las operaciones y documentación de comercio exterior, aduanas y transporte que abarcan la transacción y el traslado de la mercadería desde el lugar de origen hasta su destino final, que servirá como guía para la descripción que se hace en seguida.

El cobre procede de la producción de la Compañía Minera Mantos Blancos S.A., cuya planta está ubicada a 40 km de Antofagasta aproximadamente; hasta allí llega un desvío ferroviario del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB). El cobre estaba destinado al consumo de las Empresas Brasileñas Metal Leve S.A. Industria e Comercio y Metalurgia Brasileira Ultra S.A., ambas de São Paulo.

La transacción comercial entre el vendedor y los compradores está perfeccionada en este caso por sendos contratos anuales de suministro que estipula cantidades, forma de calcular el precio y condiciones de pago y entrega. Estos contratos de suministro (1.1) han sido protocolizados por la vía consular en ambos países.

La operación comercial que se inicia con el contrato de suministro exige para la importación de la mercadería en Brasil, la visación del contrato por la CACEX (Cartera de Comercio Exterior del Banco del Brasil).

Con cargo al contrato de suministro aprobado, se tramita para cada despacho una *licencia o guía de importación* (1.2), copia de la cual es enviada al vendedor, quien a su vez debe tramitar en Chile el *registro de exportación* (1.3) —que en el caso específico del cobre es autorizado por CODELCO (Corporación del Cobre)— conjuntamente con el *certificado de origen* (1.4). Para la tramitación de ambos documentos el exportador chileno debe presentar también copia protocolizada del *contrato de suministro* (1.1). En la mayoría de los casos, sin embargo, el *registro de exportación* es autorizado por el Banco Central y el *certificado de origen* puede ser extendido por la Cámara Central de Comercio o algún organismo estatal habilitado para tal efecto.

Exhibiendo el *registro de exportación* debidamente autorizado, el exportador o el empresario de transporte combinado pide al ferrocarril que se le asigne el equipo para cargar.

En este caso, en que el lugar de carga (la planta de Mantos Blancos) no cuenta con resguardo aduanero, el empresario de transporte pide la intervención a la aduana de Antofagasta, la que destaca un funcionario que interviene en el cargue, realiza el aforo de la mercadería y sella los vagones; en la aduana de Antofagasta se autoriza la *póliza de exportación* (2.2), mediante cuya presentación al Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB), éste está en condiciones de emitir la *carta de porte* (3.3), la que se extiende a nombre del consignatario en Brasil, en este caso el propio empresario de transporte combinado: Transportadora Coral S.A.

A su vez, Transportadora Coral S.A. emite su propio *conocimiento de embarque* (3.4) que individualiza al exportador en Chile, el importador en el Brasil, el banco depositario de los documentos en el Brasil y las características de la mercadería, cuyo original negociable se entrega al exportador como evidencia del movimiento de la mercadería.

La Empresa Mantos Blancos S.A. emite la factura de la mercadería y entrega al banco comercial, para su remisión al banco consignatario en el Brasil, los siguientes documentos:

(1.4) *Certificado de origen*

(1.5) *Factura comercial*

(3.4) *Conocimiento de embarque*

De acuerdo a las condiciones de esta transacción, se entrega al Banco también una letra que deberá ser aceptada y cancelada por el importador en Brasil, de acuerdo a las condiciones que estipula el contrato de suministro, antes de retirar los documentos del banco consignatario.

Al emitirse la carta de porte del FCAB (3.3), el ETC debe cancelar el flete en el sector chileno entre Mantos Blancos y Socompa. A continuación, el FCAB emite un documento de carácter interno que se denomina *guía de carga* (3.5) y que básicamente contiene los mismos datos que la *carta de porte* y que sirve para el pago del flete..

Una vez que se ha formado el tren, el ferrocarril confecciona el *manifiesto del tren* (3.7), entregando una copia del mismo a la Aduana; los vagones están entonces en condiciones de salir hacia la frontera en Socompa; la primera operación que se efectúa en dicha estación es la entrega de los vagones por parte de la Empresa Ferroviaria Chilena a Ferrocarriles Argentinos, de conformidad con el Convenio de Tráfico existente entre ambas empresas y previa revisión técnica y verificación del estado de los sellos o precintos. Esta operación consta en un *acta de entrega* (3.11) que suscriben los respectivos jefes de estación chileno y argentino.

En la estación Socompa chilena no existe resguardo aduanero, por lo que es el propio ferrocarril el que avisa a la aduana de Antofagasta la salida de la mercadería del país, con lo cual ésta cancela la póliza de exportación.

Una vez que los vagones están bajo la responsabilidad de Ferrocarriles Argentinos, el Jefe de Estación (FA) presenta una *solicitud de tránsito* (2.6) al Jefe del resguardo aduanero, acompañada de los siguientes documentos:

(3.5) *Guía de carga*

(3.7) *Manifiesto del tren.*

A continuación, el jefe del resguardo aduanero concede la autorización de tránsito hasta la estación de Pocitos en anotación marginal sobre la misma solicitud, y devuelve copia autorizada al jefe de estación, lo que habilita a éste para extender la *carta de porte* (3.12) de FA. Transportadora Coral S.A. fue autorizada a pagar el flete en Buenos Aires por tratarse de una empresa que mantiene nutrida relación como cliente de Ferrocarriles Argentinos.

Antes de permitir la salida de los vagones, el jefe del resguardo aduanero verifica el estado de los sellos de los vagones y coloca sus propios sellos en los mismos y confecciona a continuación la *papeleta de vagón* (2.10) y la *guía internacional* (2.11) que sirve de manifiesto de la mercadería. Dos ejemplares de cada uno de estos documentos acompañan a los vagones hasta la aduana de Pocitos.

El jefe del resguardo aduanero timbra (o sella) y entrega los siguientes documentos en sobre cerrado dirigido al jefe de aduanas de Pocitos:

(3.5) *Guía de carga*

(3.7) *Manifiesto del tren*

(2.10) *Papeleta de vagón* (2 ejemplares)

(2.11) *Guía internacional* (2 ejemplares)

Se archiva a su vez en el resguardo aduanero copia de los mismos documentos.

Los vagones salen de Socompa en dirección a la estación fronteriza de Pocitos acompañados de los siguientes documentos:

(3.12) *Carta de porte* de Ferrocarriles Argentinos

(3.5), (3.7), (2.10) y (2.11), enumerados anteriormente, que van en sobre cerrado a nombre del jefe de aduanas de Pocitos.

Es interesante notar que la *carta de porte* (3.3) emitida por el FCAB deja de tener validez más allá de la frontera y es reemplazada por la *carta de porte* de Ferrocarriles Argentinos (3.12). Sin embargo, la *guía de carga* (3.5) que había sido emitida como documento interno del FCAB para el pago del flete, es el documento que junto al *manifiesto del tren* sirve para los trámites de tránsito y que continúa acompañando la mercadería hasta Pocitos.

Al llegar los vagones hasta la estación fronteriza de Pocitos, quedan en el patio en espera de la recepción por parte de la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia (ENFE). Para la recepción Ferrocarriles Argentinos confecciona un *acta de entrega de vagones* (3.18) que a la vez sirve de manifiesto para el convoy. Una vez armado éste, lo revisan funcionarios de la ENFE —para verificar sus condiciones mecánicas y el estado de los sellos—, quienes suscriben conjuntamente con el jefe de estación de Pocitos el acta correspondiente en señal de conformidad. Una vez convenida la recepción se entrega al resguardo aduanero de la estación la siguiente documentación para autorizar la salida:

- (3.5) *Guía de carga* (FCAB)
- (3.7) *Manifiesto del tren* (FCAB)
- (2.10) *Papeleta de vagón* (aduana argentina) 2 ejemplares
- (2.11) *Guía internacional* (aduana argentina) 2 ejemplares
- (3.12) *Carta de porte* (FA)
- (3.18) *Acta de entrega de vagones* (FA-ENFE)

El resguardo aduanero revisa la documentación de todos los vagones del convoy y verifica el estado de los sellos. Si todo está conforme, el encargado del resguardo aduanero firma y sella el *acta de entrega de vagones* (manifiesto) y autoriza la salida del tren, devolviendo a la estación los siguientes documentos, que continúan acompañando al convoy:

- (3.12) *Carta de porte* (FA)
- (3.18) *Acta de entrega de vagones* (manifiesto)

Por su parte, el resguardo aduanero procede a cancelar el tránsito de los vagones, devolviendo por correspondencia al resguardo aduanero de Socompa, con su firma y timbre, un ejemplar de los siguientes documentos:

- (2.10) *Papeleta de vagón* (aduana argentina)
- (2.11) *Guía internacional* (aduana argentina)

Asimismo, para su propio control, el resguardo aduanero de Pocitos archiva copia de los siguientes documentos:

- (3.5) *Guía de carga* (FCAB)
- (3.7) *Manifiesto del tren* (FCAB)
- (2.10) *Papeleta de vagón* (aduana argentina)
- (2.11) *Guía internacional* (aduana argentina)

En la estación solamente se archiva un ejemplar del *acta de entrega de vagones* (3.18).

El intercambio de vagones en la estación de Pocitos enfrenta ciertas dificultades que entran la fluidez del tráfico internacional en dicho punto. Se pudo observar allí la detención a veces muy prolongada de vagones por diversos motivos, entre los que destacaban:

- Falta de documentación aduanera de la carga
- Negativa de los funcionarios de la ENFE a recibirlos, por fallas mecánicas
- Falta de locomotoras dedicadas exclusivamente a las maniobras
- Falta de capacidad de transporte en el sector boliviano

Había en Pocitos una cantidad importante de vagones con mercadería argentina para la Feria Industrial de Santa Cruz, que no habían podido continuar viaje, aun cuando la Feria se había iniciado la semana anterior.

Después de la llegada de los vagones a la estación fronteriza de Yacuiba, que está a sólo 3 km de Pocitos, la ENFE debe obtener la autorización de tránsito de la aduana Boliviana de San José de Pocitos antes de hacer continuar los vagones hasta Santa Cruz.

La estación de Yacuiba inició el trámite de la documentación a través de su encargado de intercambio, quien confecciona el *manifiesto de importación por mayor* (3.23) y obtiene la protocolización consular ante el cónsul boliviano de Pocitos, cancelando los derechos consulares que ascienden a 4 dólares más un dólar por cada manifiesto. Si el trámite debe realizarse fuera de las horas de oficina del consulado, es preciso cancelar 5 dólares para la habilitación.

De acuerdo a la legislación vigente en Bolivia, la autorización de tránsito debe obtenerse en la aduana de ingreso de la mercadería y se perfecciona mediante la presentación a la aduana por un despachante aduanero autorizado de una *póliza de tránsito* (2.17). Para la confección y tramitación de esta póliza se necesita disponer de una copia de la *factura comercial* (1.5) legalizada por un cónsul boliviano, la que en este caso debe ser enviada al despachante aduanero de Yacuiba por el exportador de la mercadería o el ETC.

Por su parte, el ferrocarril entrega a aduanas los siguientes documentos:

- (3.12) *Carta de porte* de FA
- (3.23) *Manifiesto de importación por mayor*

La aduana de San José de Pocitos, que está ubicada entre Pocitos y Yacuiba, revisa la documentación y previa garantía del despachante aduanero (letra o cheque por el monto de los derechos aduaneros calculados en la póliza), numera, timbra y firma los documentos (2.17), (3.23) y (1.5) y autoriza la *póliza de tránsito*. La garantía se devuelve al despachante una vez recibida copia de la *póliza de tránsito* como tornaguía enviada por la aduana de Suárez Arana, como constancia de la salida de la mercadería del territorio boliviano. Posteriormente, el resguardo aduanero de la estación Yacuiba verifica los sellos y entrega los documentos (2.17), (3.12), (3.23) y (1.5) al ferrocarril, autorizando la salida de los vagones.

La ENFE emite la *Carta de Porte* (3.26) y despacha los vagones en alguno de los trenes mixtos o de carga en dirección a Santa Cruz, acompañados de los siguientes documentos: (3.12), (3.23), (3.26) y (2.17).

El tránsito de los vagones cargados de cobre al Brasil no tenía precedentes, razón por la cual surgieron diversos problemas propios de un despacho que se realiza por primera vez.

Al confeccionar el *manifiesto de importación por mayor* (3.23) y después de cumplir los trámites de timbre consular, se presentó la documentación a la aduana de San José de Pocitos. El administrador de aduana objetó la documentación por faltar la *póliza de tránsito* (2.17), ya que de acuerdo con la reglamentación aduanera boliviana, esta póliza debe ser tramitada y aprobada en la aduana de ingreso de la mercadería, en este caso Yacuiba. Además, se indicó que dicha póliza debe ser tramitada por un despachante de aduanas ante presentación de copia de la factura legalizada por un consulado boliviano (dicha legalización cuesta aproximadamente 20 dólares por cada factura). El administrador indicó también que se debería cancelar una tasa de 2 por ciento sobre el valor de la mercadería por concepto de servicios prestados (en esencia un impuesto al tránsito de mercadería por territorio boliviano). Después de consultar por radio al Subadministrador Nacional de Aduanas en La Paz, se insistió en que dicho impuesto debía ser cancelado antes de que la mercadería continuara viaje. Como los expertos que acompañaban el despacho de cobre tenían conocimiento que tal gravamen habría sido derogado, se procedió a dejar los vagones, esperando realizar gestiones en Santa Cruz para obtener la liberación.

En Santa Cruz se confirmó que por Decreto Supremo Nº 11.186 del 23 de noviembre de 1973, (Art. 10º) se había dispuesto la supresión para todas las "mercaderías en tránsito provenientes del extranjero con destino a otro país extranjero" del pago de la escala retributiva de tasas y recargos por servicios prestados (2 por ciento), y a través de gestiones con el Jefe del Departamento Técnico de la Dirección Nacional de Aduanas, quién estaba allí en visita de inspección, se logró que se impartiera instrucciones a la Aduana de Yacuiba en el sentido de liberar del pago de 2 por ciento al despacho de cobre, con lo que los vagones pudieron continuar después de una detención de cuatro días. Indudablemente, esta situación se debió al desconocimiento en Yacuiba y aún en La Paz de una disposición gubernamental que había sido dictada sólo 10 días antes.

En Santa Cruz los vagones no sufrieron ningún tipo de intervención y solamente debieron esperar el cambio de trenes para continuar hacia el Brasil. El pago del flete del sector boliviano correspondía efectuarlo en Santa Cruz, conjuntamente con el pago de los gastos por tramitación del manifiesto y póliza de tránsito en Yacuiba, que son cancelados allí por el ferrocarril. En este caso, se autorizó la salida de los vagones sin cumplir este trámite, pero posteriormente se detuvo los vagones en Corumbá hasta que se enterara el pago del flete, lo que fue cumplido por la 10ª División Noroeste de la Red Ferroviaria Federal S.A. (REFESA), previo compromiso de reembolso por parte del destinatario (Transportadora CORAL S.A.) en São Paulo.

A la llegada de los vagones a Suárez Arana, la ENFE presentó a la administración de aduanas en dicho puntos los siguientes documentos para solicitar la autorización para continuar viaje:

(2.17) *Póliza de tránsito*

(3.23) *Manifiesto de importación por mayor.*



La aduana revisó la documentación y los sellos de los vagones y después de timbrar y firmar ambos documentos autorizó el "*pase a su destino*". Fue necesario cancelar por concepto de derecho de despacho la cantidad de 10 dólares por vagón. La aduana retiró dos copias de la *póliza de tránsito*, y devolvió una de ellas por correspondencia a Yacuíba para cancelar el tránsito. Se archivaron en la aduana de Suárez Arana una copia de cada uno de los siguientes documentos:

(2.17) *Póliza de tránsito*

(3.23) *Manifiesto de importación por mayor*.

Los vagones salieron hacia Quijarro, la estación siguiente, puesto fronterizo donde el resguardo aduanero verificó la documentación y los sellos y autorizó la salida de los vagones. El tren continuó entonces hasta Corumbá, acompañado de la siguiente documentación:

(3.12) *Carta de porte de FA*

(3.23) *Manifiesto de importación por mayor*

(3.26) *Carta de porte ENFE*

(2.17) *Póliza de tránsito*

El procedimiento normal que sigue la carga en Corumbá obliga a efectuar la liberación o nacionalización de la mercadería en dicho punto. En cambio, para este despacho de cobre, el jefe de estación de Corumbá presentó una solicitud ante la aduana para que los vagones continuarán hasta la estación de Barra Funda en São Paulo, donde se cumplirían los trámites de liberación, asumiendo toda la responsabilidad por la mercadería frente a la aduana. La aduana autorizó la operación de tránsito hasta Barra Funda, incluso sin exigir el acompañamiento de la mercadería por personal de aduanas, por tratarse de un despacho que era acompañado por oficiales ferroviarios y de organismos internacionales. En todo caso, se exigió que una vez liberada la mercadería, se enviara a Corumbá copia de toda la documentación, para levantar la responsabilidad del jefe de estación por la mercadería.

Finalmente, los vagones llegaron a Barra Funda el 14 de diciembre de 1973, y la mercadería fue liberada solamente el 6 de marzo de 1974, a raíz de diversos problemas. En São Paulo se requirió una copia autenticada por un notario de la hoja pertinente del libro de importaciones que mantiene la aduana en Corumbá. La aduana de São Paulo exigió además que se certificara el precio *cif* Corumbá de las mercancías, y no reconoció como válidos los documentos de transporte extendidos a nombre del empresario de transporte combinado (CORAL), en lugar del importador, para calcular dicho precio. Después de aclaraciones que tomaron algún tiempo, estos problemas se resolvieron. Un factor adicional que retrasó la nacionalización de la carga en São Paulo fue la falta de un procedimiento regular para la liberación en destino de la mercadería que llega de Bolivia, y la inexistencia de una aduana autorizada para hacer desaforos en Barra Funda, lo que obliga a recurrir a la aduana del aeropuerto de São Paulo para la intervención y liberación de la mercadería.

Para la nacionalización de la carga fue necesario presentar a la aduana en São Paulo la siguiente documentación:

- Guía de importación de la CACEX
- Certificado de origen (si existe para este producto)
- Conocimiento de embarque de CORAL
- Cartas de porte ferroviarias emitidas durante el movimiento de la carga
- Carta del banco
- Declaración de importación
- Régimen de Tributación
- Prueba del depósito de los derechos e impuestos timbrado por el Banco del Brasil (en este caso; documento único de recaudación)

Para el tránsito de la carga de Corumbá a São Paulo, debía haberse confeccionado una "Nota fiscal de entrada" y un documento de "procuración".

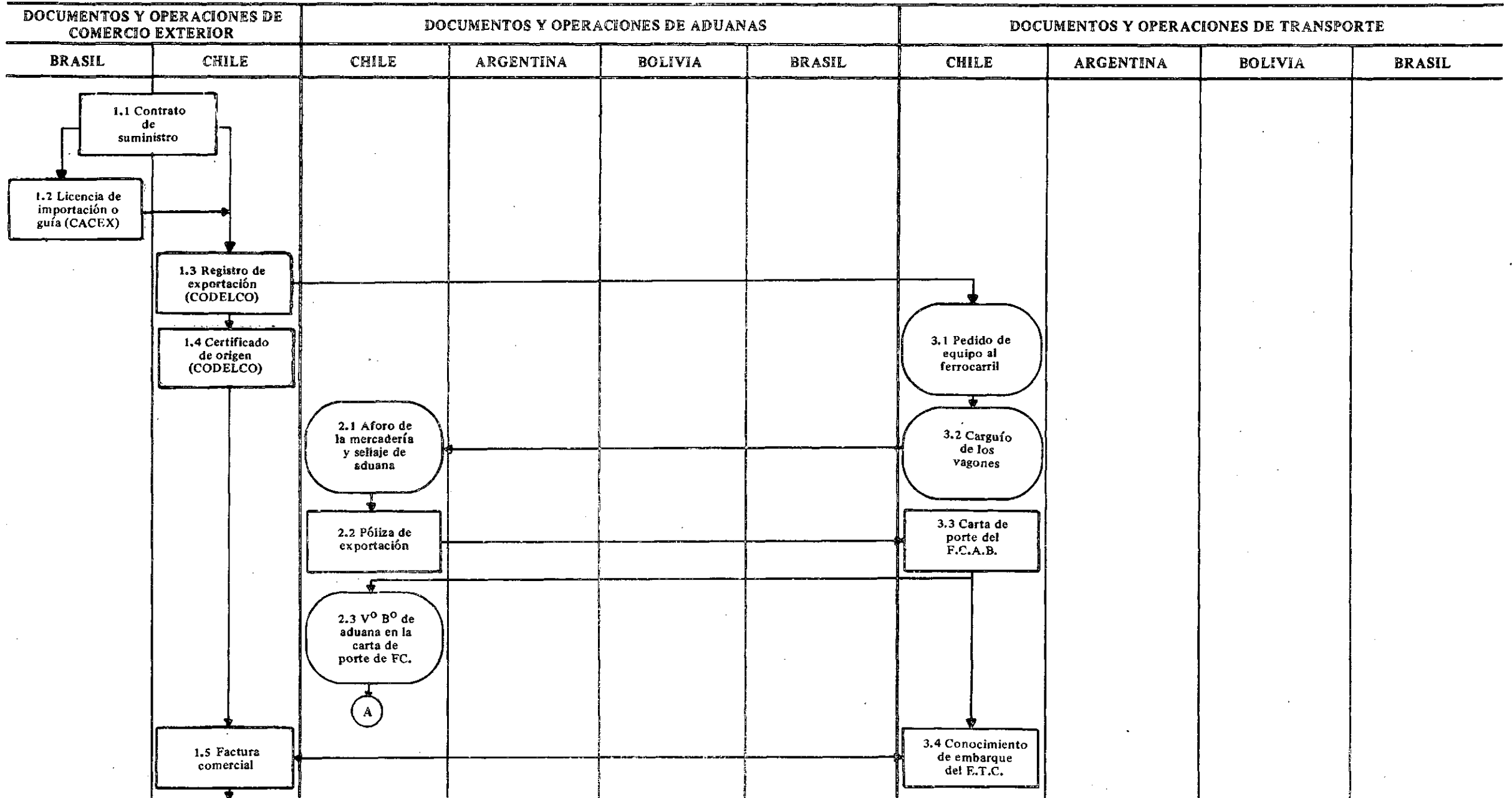
## Cuadro A

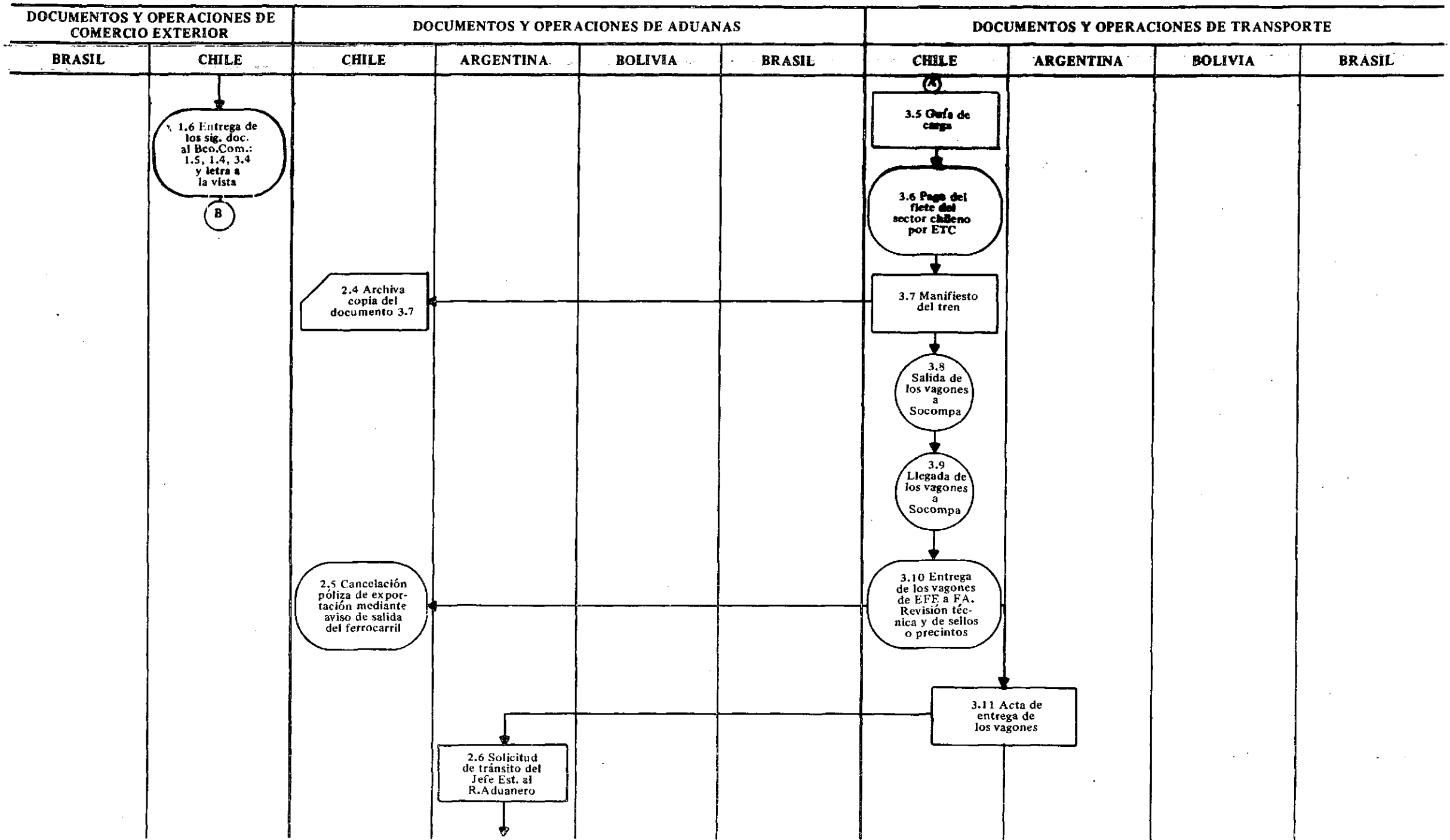
## ITINERARIO VIAJE ANTOFAGASTA - SAO PAULO

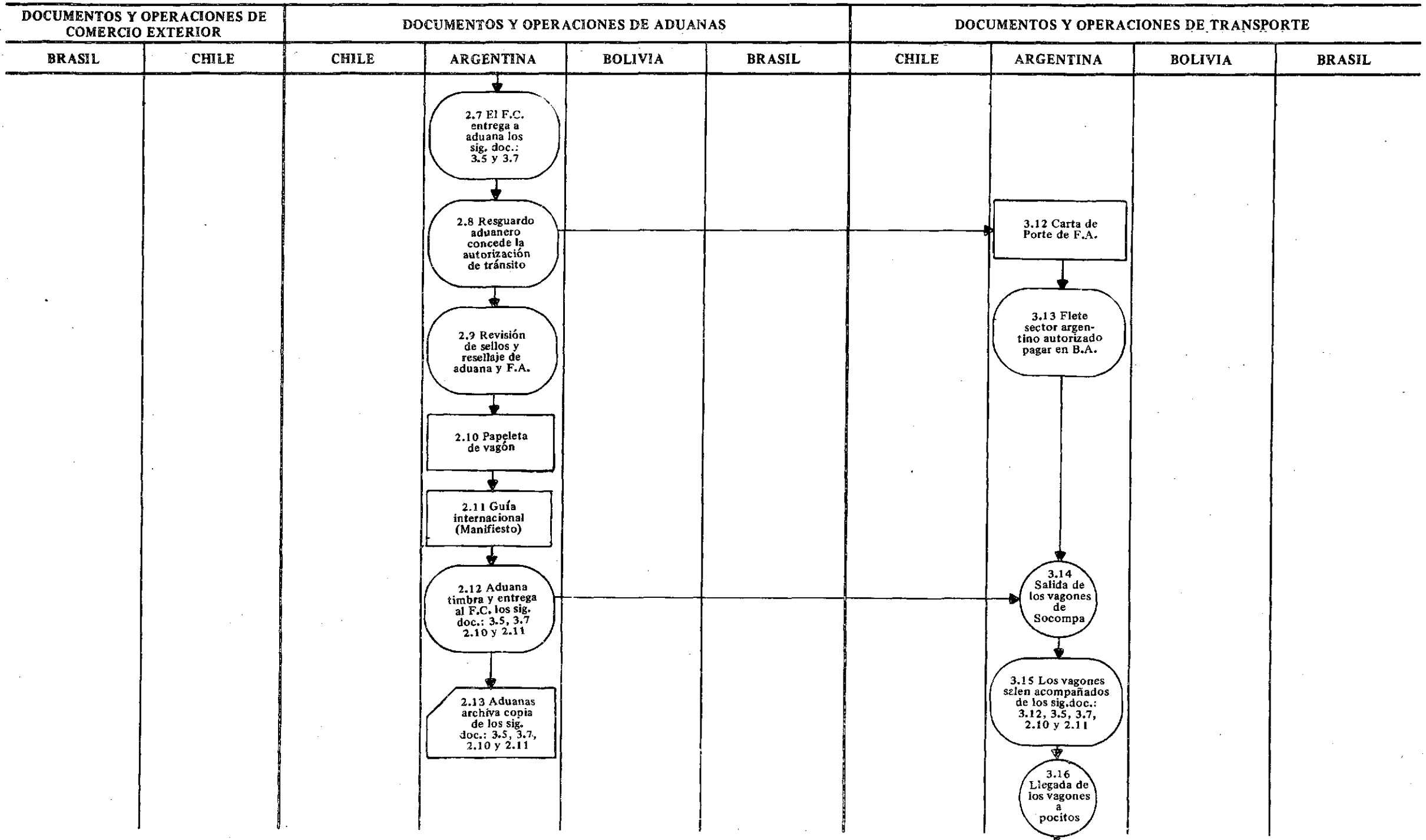
País - Estación	Distancia parcial km	Distancia acumulada km	Llegada		Salida		Observaciones
			Día	Hora	Día	Hora	
<b>Chile:</b>							
Antofagasta					29 Nov.	00:15	
SOCOMPA (Chile)	334	334	29 Nov.73	18:16	29	18:15	
<b>Argentina:</b>							
SOCOMPA (Arg.)			29	18:16	30	02:00	
Salta	569	903	30	22:25	1 Dic.	12:00	
Pocitos	430	1 333	3 Dic.	02:00	3	12:45	
Frontera	1	1 334					
<b>Bolivia:</b>							
Frontera							
Yacuiba	3	1 337	3	12:00	6	23:25	Hora boliviana (- 1 hora)
Santa Cruz	536	1 873	8	06:15	9	09:30	
Quijarro	643	2 516	10	15:00	10	15:45	
Frontera	3	2 519					
<b>Brasil:</b>							
Frontera							
Corumba	5	2 524	10	16:30	10	22:40	
Bauru	1 298	3 822	12	15:40	12	18:15	Hora Sao Paulo (- 1 hora)
Sao Paulo	394	4 216	13	09:30			

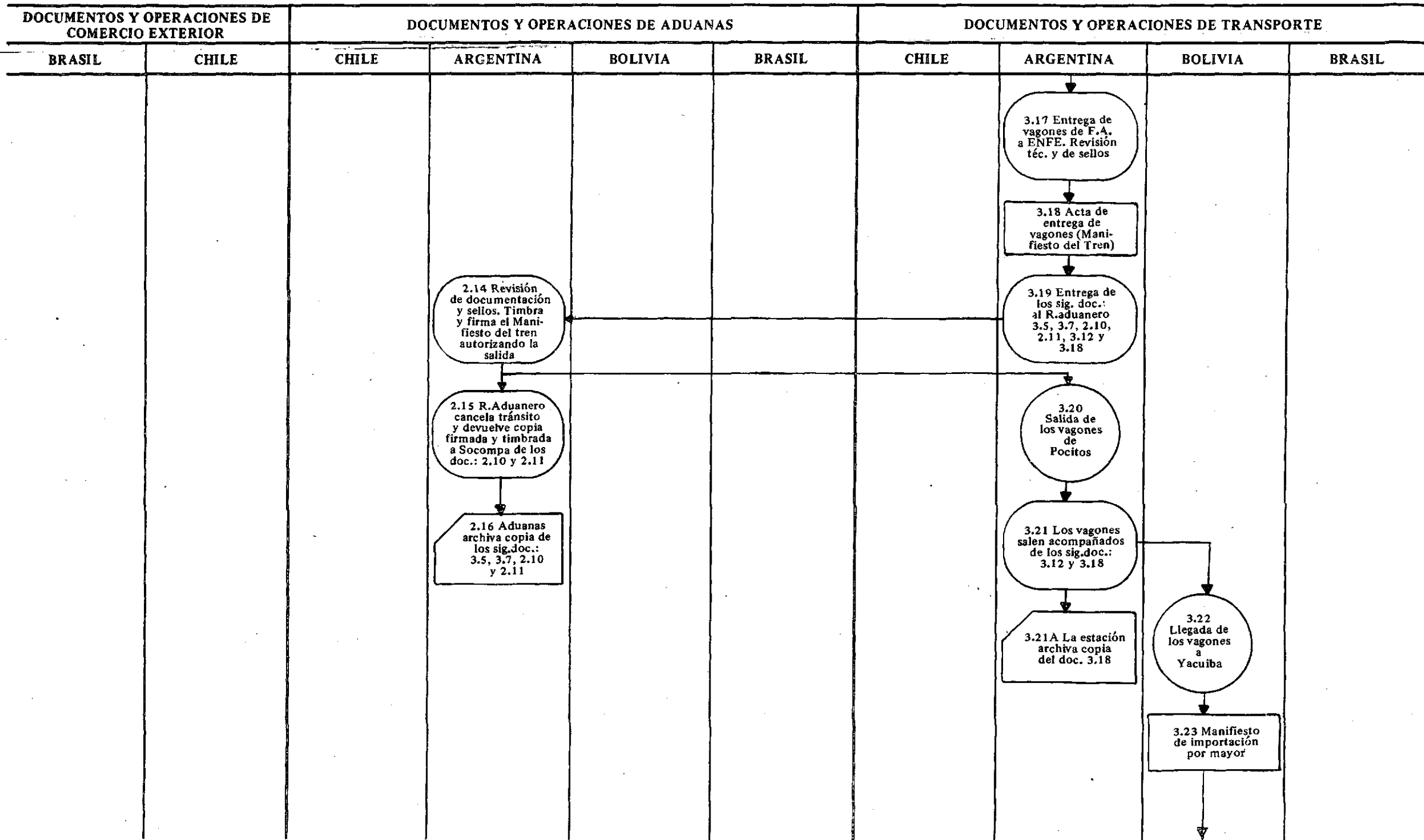
# DIAGRAMA DE FLUJO DE OPERACIONES Y DOCUMENTACION

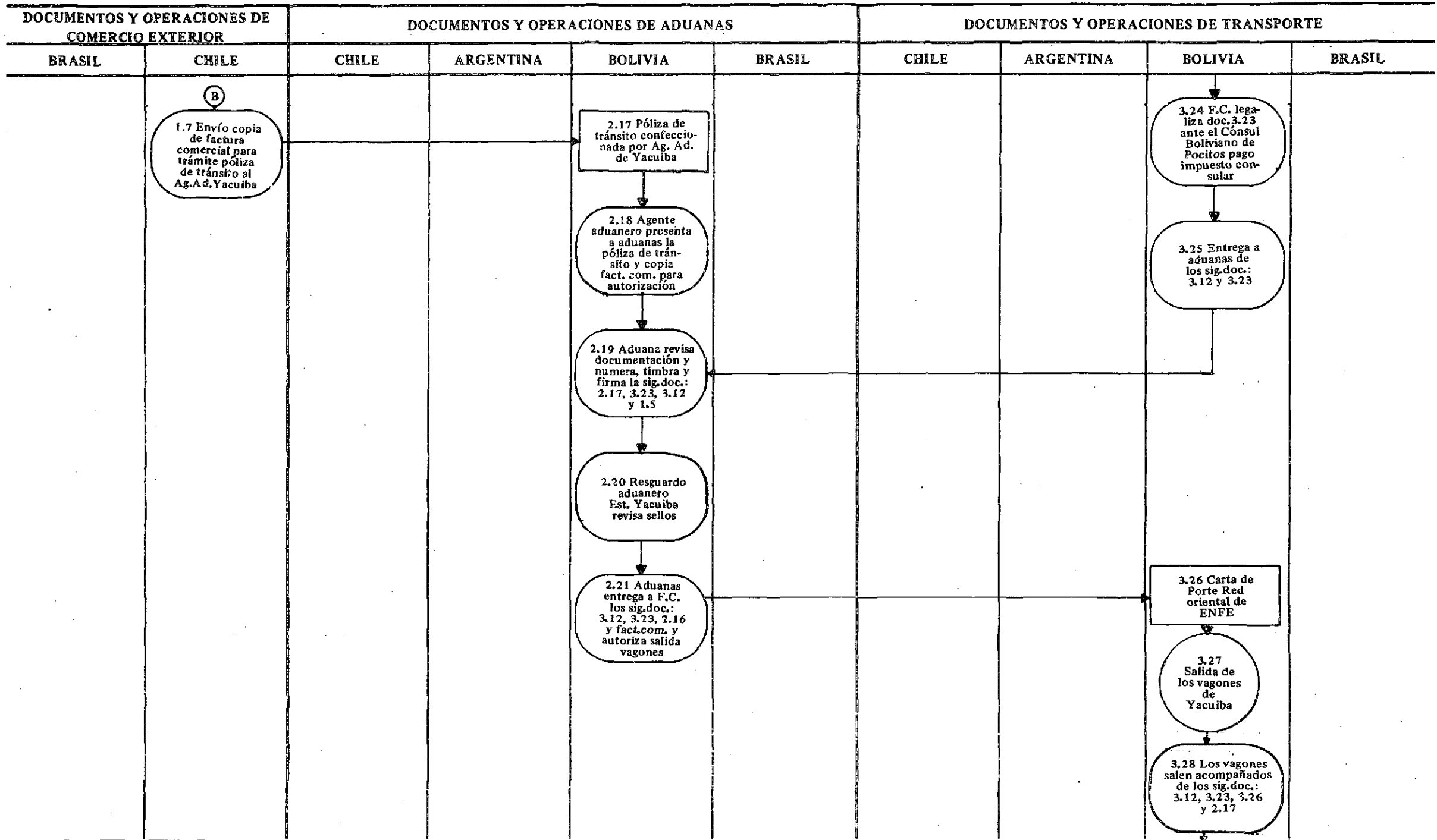
EXPORTACION DE COBRE DE CHILE A BRASIL VIA: ANTOFAGASTA-SOCOMPA-POCITOS-YACUIBA-S.ARANA-CORUMBA-SAO PAULO

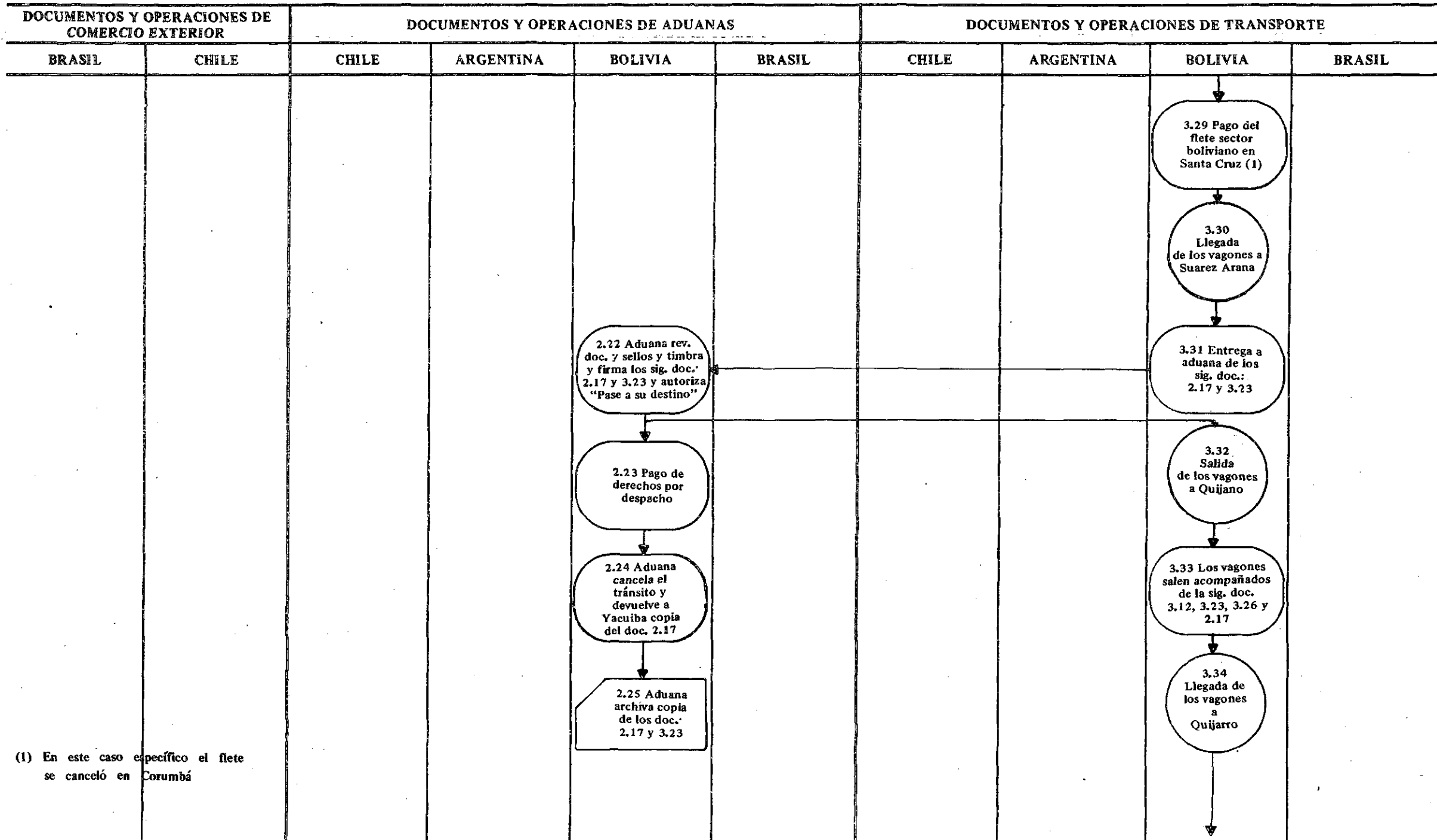












(1) En este caso específico el flete se canceló en Corumbá



**DOCUMENTOS Y OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR**

**DOCUMENTOS Y OPERACIONES DE ADUANAS**

**DOCUMENTOS Y OPERACIONES DE TRANSPORTE**

BRASIL	CHILE	CHILE	ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL	CHILE	ARGENTINA	BOLIVIA	BRASIL
				<p>2.26 R.Aduanero verifica y autoriza salida</p>				<p>3.35 Presentación al resguardo aduanero de la doc. con autorización de salida</p>	
								<p>3.36 Salida de los vagones de Quijarro</p>	
								<p>3.37 Los vagones salen acompañados de los sig. doc. 3.12, 3.23, 3.26 y 2.17</p>	
					<p>2.27 Solicitud de tránsito del J.Est. a aduanas</p>			<p>3.38 Llegada de los vagones a Corumbá</p>	
								<p>3.39 Entrega de los vagones de ENFE a REFESA. Revisión técnica y de sellos o precintos</p>	
					<p>2.28 Autorización de tránsito a S.Paulo bajo respons. del ferrocarril</p>			<p>3.40 Acta de entrega de vagones ENFE-REFESA</p>	
								<p>3.41 Carta de porte REFESA hasta S.Paulo</p>	
								<p>3.42 Flete sector boliviano cancelado por REFESA a pagar en S.Paulo junto a flete sector Brasil</p>	



**GUIA DE IMPORTAÇÃO**

Para preenchimento pela CACEX

N.º	Emitida em (data)	Preço da emissão	VALOR
-----	-------------------	------------------	-------

IMPORTADOR		INSCRIÇÃO NO C. G. C.	
ENDEREÇO		FONE	
CONSIGNATÁRIO		INSCRIÇÃO NO C. G. C.	
ENDEREÇO		FONE	
PAÍS DE ORIGEM	PAÍS DE PROCEDÊNCIA	PÓRTO DE DESCARGA	Local de fechamento de câmbio

MERCADORIA				Preço F.O.B. em moeda estrangeira	
Item da tarifa	Pêso líquido em kg	Quantidade	DISCRIMINAÇÃO	Unitário	Total
<b>TOTAL EM KG</b>					

Fabricante:	VALOR TOTAL F.O.B.
Enderêço:	VALOR TOTAL F.O.B. POR EXTENSO
Exportador:	Pretende o importador seja a operação enquadrada ..... ..... ..... ..... ..... ..... .....
Enderêço:	
REPRESENTANTE, NO BRASIL, DO FABRICANTE E/OU EXPORTADOR	
Enderêço:	(na Lei, no Decreto, na Resolução, etc.)
APLICAÇÃO DA MERCADORIA	RESERVADO PARA O USO DA CACEX
FORMA DE PAGAMENTO	EMITA-SE
O importador declara que este pedido reflete fielmente as bases da aquisição convencionada; e que, ciente das cominações legais e regulamentares, se responsabiliza por tôdas as declarações acima prestadas.	Data
_____ ASSINATURA AUTORIZADA	
_____ NOME POR EXTENSO A MÁQUINA	
(Destacar esta via. antes de preencher as duas linhas acima)	

\* CODIGO DE USO DA CACEX  
 Mod. 34/18 - I - Para o arquivo da CACEX local

EMPRESA MINERA DE MANTOS BLANCOS S. A.

1.5

CABLES: "EMABLOS"  
CASILLA 153-D  
TELS. 81427-82816

AGUSTINAS 1300  
SANTIAGO DE CHILE

FACTURA COMERCIAL N° 215

Comprador Buyer <b>METALURGICA BRASILEIRA ULTRA S.A.</b> <b>PRACA PARA O TIPO N° 115</b> <b>SAO PAULO</b> <b>BRASIL</b>		Orden N° Order <b>1076/322-2</b>	
Puerto Embarque Shipping Port <b>ANTOFAGASTA</b>		Destino Destination <b>SAO PAULO</b>	
Vessel <b>NEW CANION</b>		Fecha B/L B/L Date <b>27.11.73</b>	
Shipping Line <b>TRANSPORTADORA CORAL</b>		País de Origen y Precio Country of Origin <b>CHILE</b>	
Bandera Flag		Certificado de Origen Origin Certificate	
Marcas Marks <b>FRUTO BLANCO</b>		Atados Bundles <b>2.018</b>	
Unidades Units		Kilos Brutos Kilos gross <b>24.992</b>	
Mercadería Merchandise		Kilos Netos Kilos Net <b>24.992</b>	
Precio Unitario Unit Price		Total U\$	
COBRE EN BRUTO EN LINGOTES TIPO: REFINADO A FOGO PURÍSSIMO: 99,9%  ITEM DA TARETA 74.01.03.02  VALOR FOB DE LA MERCADERIA		VALOR FOB	
Son:		VALOR FOB	

Santiago, 27 de ~~NOVIEMBRE~~ de 19 73

pp. EMPRESA MINERA DE MANTOS BLANCOS S. A.

EMPRESA MINERA DE MANTOS BLANCOS S. A.

402 (1.5)

CABLES: "EMABLOS"  
CASILLA 153-D  
TELS. 81427-82816

AGUSTINAS 1360  
SANTIAGO DE CHILE

FACTURA COMERCIAL N.º

249

Comprador / Buyer <b>Hotel Lovo S.A. Industria e Comercio</b> <b>Rua Brasilão los 333 -</b> <b>Sto. Amaro - Sao Paulo</b> <b>Brasil</b>		Orden N.º / Order <b>1001/001</b>	
Puerto Embarque / Shipping Port <b>ANTOFAGASTA</b>		Destino / Destination <b>SAL</b>	
Nave / Ship <b>CANDEL</b>		Fecha B/L / B/L Date <b>11-11-71</b>	
Línea Naviera / Shipping Line <b>TRANSPORTEMAR</b>		País de Origen / Country of Origin <b>PERU</b>	
Bandera / Flag <b>PERU</b>		Certificado de Origen / Origin Certificate <b>PERU</b>	
Marcas / Marks <b>PUNTO</b> <b>1001</b>		Atados / Bundles <b>1-000</b>	
Unidades / Units <b>1-000</b>		Kilos Brutos / Kilos gross <b>1-000</b>	
Mercadería / Merchandise <b>COBRE METALICO, REFINADO A FUEGO, EN LINGOTES</b> <b>PUREZA MINIMA DE 99,9%, EN BRUTO</b> <b>ITEM DE TARIFA 74.01.03.00</b> <b>VALOR FOB ES LA MERCADERIA</b> <b>./. FLETS US\$ 16,51 P.M.T.</b>		Precio Unitario / Unit Price <b>1000</b>	
Son:		Total U\$ <b>1000</b>	

COPIA EXTRA.

Tránsito 31

FERROCARRILLOS ARGENTINOS  
REGION NOROCCIDENTAL

REPÚBLICA ARGENTINA  
ADMINISTRACION NACIONAL DE ADUANAS  
29 NOV. 1973  
RESGUARDO SOCOMPA  
SALTA

Recibido el 29 de Noviembre de 1973.-  
Solicitud N° 53.-

S. H. J.  
Encargado Resguardo Aduana  
Soconpa

Solicito a U. en los términos de la Resolución N° 6438/69 (MOCAM), y de conformidad con el Reglamento de Tránsito del 18 de Julio de 1972, permita la continuación del tránsito de los Vehículos N° BC 8888 y BC 8891, que ingresaron procedentes de la República de Chile, con destino al Brasil, Via Positos C. 15.

Para tal efecto, adjunto documentación correspondiente, consistente en Manifiesto de Carga N° 44, de Chile, y copias de guías de origen.  
Saludo a U. muy atto.-

29 NOV 1973  
REGION NOROCCIDENTAL  
C. 15

GREGORIO R. HOLDAN  
Jefe de Estación  
Dist. 880000

Jefe de Estación  
Soconpa

Resguardo SOCOMPA, Noviembre 29 de 1973.-

VISTO: El pedido interpuesto por el Jefe de Estación local, del Ferrocarril General Belgrano, atento a la autorización conferida por Resolución N° 6438/69, PREHIBASE, el tránsito de los Vehículos BC.8888 y BC.8891 hasta la Estación POSITOS.-

ADMINISTRACION DE LA ADUANA  
RESGUARDO SOCOMPA  
SALTA

*Cunyat*  
Mariano Rojas Rojas  
A/C. Resguardo

ADMINISTRACION NACIONAL DE ADUANAS  
 Dependencia: **Región Aduana Occidental**

Formulario No. ....

PAPLETA DE VAGON No. **20.883-20.883**

Ferrocarril: **General Bolívar** Fecha: **23/12/73**  
**POCITOS (Salta)**  
 Aduana de: ..... Carga embarcada con destino a: **San Pablo Brasil**

Marca	Buzo			Contenido	Peso o Volumen	Formino No.	Observaciones
	Número	Cantidad	Envase				
Vagon BU.8888	+	1,234	kgto.	Cobre refinado - punto azul.-	22.673	12.4	
Vagon BU.8891	-	224	"	Cobre refinado - punto azul.-	5.227	"	"
" " "	-	1.048	"	Cobre refinado - punto blanco.-	24.592	"	"
Vagon BU.8888	-			807233 al 807246.-			
Vagon BU.8831	-			807247 al 807252.-			



*Rojas*

ROMAN MAXIMO ROJAS  
 Log. 8085 - Aduana Salta

Reconstruido en el momento de la inspección

*Supern*



ADUANA POCITOS

DEPOSITO FISCAL 3 DIC 1973  
 Controlado conforme en la Fecha  
 SALIDA A DESTINO - **R 678**

*Alvarez*  
 ALBERTO ALVAREZ GARCIA  
 Jefe de Oficina Fiscal  
 Aduana de POCITOS

Imprenta Aduana OM-320 - 8/73 - 8.000 "S"

Ferrocarril

General Belgrano

Fecha:

29 11 73

Manifiesto de la carga embarcada en Wagons Motos Automotora Gila

Con destino a San Pedro (Rosario)

Número de los vagones	BULTOS				CONTENIDO	Pesos o Volúmenes	Número de Permisos	REMITENTES	CONSIGNATARIOS
	Marcas	Numeración	Cantidad	Envases					
20.3000	-	234	2kg		Cable de aluminio punto Azul	24.573	1	GENERAL	TRANSPORTADORA GENERAL
20.3001	-	224	"		Cable de aluminio punto Azul	5.217	• •	• •	• •
•	•	2010	"		Cable de aluminio punto Azul	26.092	• •	• •	• •

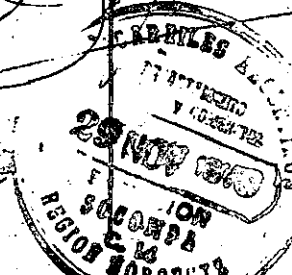


*[Handwritten signature]*  
 COMISION DE RESGUARDO SOCOPMA  
 A. D. A.

ADUANA POSITOS

DEPOSITO FISCAL  
 C. D. N. N. N.  
 SERIO A D. N. N. N.  
 3 DIC 1973  
 R 678

*[Handwritten signature]*  
 GARCIA  
 Depósito Fiscal  
 Aduana de Positos





Ilmo. Sr.  
PÉDRO ALEXANDRINO BATISTA  
D. Agente da Receita Federal  
**H E S T A:**

Tendo em vista a falta de apresentação da  
guia de importação para 2.506 lingotes de cobre refinado  
com 59.982 quilos líquido, procedente de ANTOFAGASTA-CHI  
LE e destinado a São PAULO SP., sendo remetente EMPRESA  
MINERA DE MANTOS BLANCOS S.A., e consignada A METAL LEVE  
S.A., INDUSTRIA e COMÉRCIO, constante da apólice de  
exportação n.249 anexo, e de acordo entendimentos de pes  
soas interessadas, ficando a declaração de importação e  
recolhimento dos direitos a serem recolhidos no destino,  
sendo que, posteriormente faremos entrega dos documentos  
comprobatório nessa agência.

Diante do exposto, vimos solicitar auto-  
rização para que a mercadorias acima citada, carregadas  
nos vagões chilenos n.8831 e 8838, prossigam ainda hoje,  
tendo em vista o empenho da REDE FERROVIÁRIA FEDERAL em  
MOTIVAR o presente transporte pioneiro.

Agradecido.

Coruatú, 10 de dezembro de 1973.

---

NELQUIADES PAULIQUEVIS,

# Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia

Nº 005330

05330.-

## CARTA DE PORTE DE CARGA

ESTACION DE PROCEDENCIA, ~~ANTOFAGASTA~~ ~~CHILE~~ Fecha 27 de NOVIEMBRE de 19 73.

Sírvanse Uds. recibir la carga abajo detallada para remitirla consignada al Señor FRANCO J. TORRES, CORAL SAEN la Estación SÃO PAULO F. C. ESPECIAL con flete PAGADO SECCION CHILENA y sujetos a los reglamentos de ese Ferrocarril y de los demás Ferrocarriles que en el transporte de esta carga intervinieren, y bajo la condición de que las tarifas, importes, etc., citadas en esta Carta de Porte sean susceptibles a variaciones en caso de error u omisión.  
 \*Aquí se indicará si el flete es (a) Pagado al Contado (b) Pagado en Cuenta Corriente (c) Por Pagar en destino, según sea.

VAGONES No.	DESCRIPCION DE CARGA				PESO Kilogramos	TARIFAS POR 1000 KILOS				IMPORTES PARCIALES		Importe Total del Flete
	Cantidad de Dultos	Envase	Marcas y Números	CONTENIDO		Clas.	P.O.A.D.	Clas.	Clas. P. G.	Moneda Chilena	Clas. Moneda	
<u>12-3880</u>	<u>1234</u>			<u>Ringeton COBRE REFINADO</u>								
				<u>Punto Azul.</u>	<u>29.673</u>							
<u>AB 1E19</u>	<u>30000</u>											
<u>AS 1N19</u>	<u>C 30000</u>			<u>BOLETA DE EXPORTACION NO 0458</u>								
				<u>PRECIOSOS DE <del>CHILE</del> NO 17702 G 17702</u>								
				<u>PRECIOSOS DE ASUMBA NO 106701-106704</u>								
<u>RESERVA EN EL DEPÓSITO POR LA RE-AMERITACION Y EN LA FORMA DE DEPÓSITO DE DEPÓSITO</u>												

Firma de Remitente: FRANCO J. TORRES

Clasificación o Comodato: Contado No. 52

**ADVERTENCIA:**  
Al abonar el flete de esta consignación, en la estación de procedencia o en la de destino el interesado deberá emitir el recibo oficial de la Compañía por el importe pagado, sin el cual no será válido ningún pago hecho.

**CARGOS:**

Firma del Jefe de Estación: \_\_\_\_\_

Nº del recibo G. V. 17: \_\_\_\_\_

RESEÑA: Cargos consignados en esta Carta de Porte

RESERVA: Reservado en el depósito de la estación

PARA USO DE LA ESTACION RECEPTORA

Recibi conforme la carga detallada en esta Carta de Porte.

Fecha: \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 19 \_\_\_\_\_

Firma del consignatario: \_\_\_\_\_

El Jefe de la Estación destinataria de la carga deberá remitir esta Carta de Porte junto con la guía correspondiente a Contaduría.

Esta Carta de Porte deberá formularse en triplicado sacando las copias por medio de papel carbónico.

PESO DECLARADO

# Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia

Nº 005332 <sup>C</sup>

## CARTA DE PORTE DE CARGA

ESTACION DE PROCEDENCIA, ~~ANTOFAGASTA~~ <sup>MONTE BLANCO</sup> Fecha <sup>27</sup> de <sup>78</sup> NOVIEMBRE de 19 <sup>73</sup>

Sírvanse Uds. recibir la carga abajo detallada para remitirla consignada al Señor ~~TRANSPORTADORA CORAL~~ <sup>TRANSPORTADORA CORAL</sup> SA en la Estación ~~SAO PAULO~~ <sup>SAO PAULO</sup> F. C. ESPECIAL con flete <sup>°</sup> PAGADO SECCION CHILENA y sujeta a los reglamentos de ese Ferrocarril y de los demás Ferrocarriles que en el transporte de esta carga intervinieren, y bajo la condición de que las tarifas, importes, etc., citados en esta Carta de Porte sean susceptibles a variaciones en caso de error u omisión.

°Aquí se indicará si el flete es (a) Pagado al Contado (b) Pagado en Cuenta Corriente (c) Por Pagar en destino, según sea.

VAGONES Lts.	DESCRIPCION DE CARGA			PESO — Kilogramos.	TARIFAS POR 1000 KILOS				IMPORTES PARCIALES		Importe Total del Flete °	
	Cantidad de Bultos	Envase	Marcas y Números		CONTENIDO	Clase	F.C.A.D.	Clase	Otro F. C.	Moneda Chilena °		Otra Moneda
224	Lingotes			COBRE REFINADO Punto Azul	5.327							
1.048	Lingotes			COBRE REFINADO Punto Blanco	24.992							
1.272	Lingotes.				30.306							
POLIZAS DE IMPORTACION NO 0663					CREDENCIALIA DE TRAFICO POR LA RED							
PRECINTOS I.C.A.D. NO 17703 - 17704					ARGENTINA Y BOLIVIA, CON DESTINO							
PRECINTOS DE ADUANA NO 100785 - 100786					A DIAGEL							

Firma del Remitente: CORAL

Dirección o Domicilio: ESTADO NO 57

Estampilla de la Estación: ANTOFAGASTA

Advertencia: Al abonar el flete de esta designación, en la estación de procedencia o en la de destino el interesado deberá exigir el recibo oficial de la Compañía por el importe pagado, sin el cual no será válido ningún pago hecho.

CAMBIOS:

Firma del Jefe de Estación

Nº del recibo C. T. 17

Observaciones: Cargado en Estación Monte Blanco por el interesado sin intervención de la Cia.

PARA USO DE LA ESTACION RECEPTORA

Recibi conforme la carga detallada en esta Carta de Porte.

Fecha de ..... de 19 .....

Firma del consignatario: .....

El Jefe de la Estación destinataria de la carga deberá remitir esta Carta de Porte junto con la guía correspondiente a Contaduría.

Esta Carta de Porte deberá formularse en triplicado usando las copias por medio de papel carbónico.

PESO DECLARADO



TRANSPORTADORA CORAL S.A.

BASIL: Rio de Janeiro (Sete) - Rua Arlindo Janu. 35 - Tel. 203-2952 (PABX) - São Paulo - Rua Vidal de Negreiros, 108/120 - Tel. 227-0133 (PABX) - Porto Alegre - Av. Faranhão 825 - Tels. 22-1476 - 22-3550 - Salvador, Pça. Teófilo e Argôlo, 15 - Tel. 6-2109 - Recife - Av. Mal. Mascarenhas de Moraes, 945 - Tel. 27-4649 - Curitiba - Rua Anne Frank, 361 - Tel. 23-5362 - Belo Horizonte - Barra Mansa - Jaguarao - Pelotas - Uruguai - ARGENTINA: Buenos Aires - Carrito 1070 - 9 - Tel. 41.0061 - Mendoza - Godoy Cruz, 1409 - Tel. 6-0765 - 250 de Los Libres - URUGUAI: Montevideo - Av. 18 de Julio, 1044 - Ofic. 305 - Tels. 98-6882 - 98-6895 - CHILE: Santiago - Estado, 57 - Ofic. 604 - Tels. 39-5791 - 2-6173 - Los Andes - ERU: Lima - Av. Aradupa, 2450 - Ofic. 704 - Tel. 40-3315 - PARAGUAI: Asuncion - Benjamin Constant, 536 - Tel. 4-8032 - Endereço Telegráfico Geral CORALTRANS.

Permisos  
 Brasil - Certificado n.º 1, de 15/9/67, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER  
 - Argentina - Resolución n.º 15165, de 8/1/65, da Secretaria de Transporte  
 Uruguai - Expediente n.º 141d/136, de 14/3/69, da Dirección Nacional de Transporte  
 Chile - Certificado n.º 1 de 8/6/71, do Departamento de Transporte Terrestre

CONHECIMENTO DE EMBARQUE INTERNACIONAL Nº 1.112-STGO.

DE PARA	DEPARTAMENTO DE MANTOS BRANCOS/ANTOPARAGUAI - CHILE SÃO PAULO - VIA COCUMBERG - BRASIL	PRETE AA PAGAR EN DESTINO.
Exportador:	EMPRESA MANTOS DE MANTOS BRANCOS S.A. Avenida 1566 - STGO.	
Enderço:		
Embarcador:	DEPARTAMENTO	
Enderço:		
Importador:	MUNICIPIO DE S. J. DO PARAGUAI RUA DE S. JOSE - S. J. DO PARAGUAI - SP.	
Enderço:		
Consignatário:	A MA OBRERA DEL BANCO NACIONAL CITY BANK - SP.	
Enderço:		
Notificar:	MUNICIPIO DE S. J. DO PARAGUAI	
Aduanas	ANTOPARAGUAI/INDUSTRIAL	Conversão
Trânsito	FOR ANTOPARAGUAI	Taxa de Câmbio TOTAL

QUANTIDADE E VOLUMES	MARCAS E NÚMEROS	DESCRIÇÃO DAS MERCADORIAS	PESO BRUTO QUILOS	VOLUME m³	VALOR PARA EFEITO FISCAL
1000	TIPO 1000	1000 TIPO 1000, DE S. J. DO PARAGUAI	50.000		R.O.S.
		MEMORIA DE S. J. DO PARAGUAI			1000
					1000
					1000
					1000
					1000

NO NEGOCIABLE

Fatura Comercial nº 894, de S. J. DO PARAGUAI nº 18-75/125-153. Registro do Exportador nº 123456789.

Emite-se o presente Conhecimento em... vias originais negociáveis; DESOBRIGAMO-NOS da responsabilidade da carga quando cumprida uma delas.

As mercadorias acima descritas foram recebidas a bordo de caminhão em aparentes boas condições para transporte subordinado aos termos das cláusulas gerais e/ou especiais deste Conhecimento.

Cláusulas especiais

RECEBIDO, Novembro 17 de 1971  
 TRANSPORTADORA CORAL S. A.

**CORAL**

TRANSPORTADORA CORAL S.A.

BRASIL - Rio de Janeiro (Sede) - Rua Alindo Janet, 36 - Tel. 260-0352 (PABX) - São Paulo - Rua Vidal de Negreiros, 108/120 - Tel. 227-0133 (PABX) - Porto Alegre - Av. Washington 825 - Tels. 22-1476 - 22-3550 - Salvador - Pça. Terra e Argolo, 13 - Tel. 6-2103 - Recife - Av. Mal. Mascarenhas de Moraes, 945 - Tel. 27-4649 - Curitiba - Rua Anne Frank, 361 - Tels. 23-5362 - Belo Horizonte - Barra Mansa - Jaguaraçu - Pelotas - Uruguaiana. ARGENTINA: Buenos Aires - Cerrito 1070 - 9º - Tel. 41-0081 - Mendoza - Godoy Cruz, 1405 - Tel. 6-0765 - Los Libres. URUGUAI: Montevideo - Av. 18 de Julio, 1044 - Ofic. 376 - Tels. 98-6882 - 98-6895. CHILE: Santiago - Estado, 57 - Ofic. 804 - Tels. 29-5791 - 2-6173 - Los Andes - RU: Lima - Av. Arenquipa, 2450 - Ofic. 704 - Tel. 40-3313. PARAGUAI: Asuncion - Benjamín Constant, 526 - Tel. 4-8032 - Endereço Telegrafico Geral CORALTRANS.

Permissões  
 Brasil - Certificado n.º 1, de 15/9/67, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER  
 Argentina - Resolución n.º 15165, de 8/11/65, da Secretaria de Transporte  
 Uruguay - Expediente n.º 1418/188, de 14/3/69, da Dirección Nacional de Transporte  
 Chile - Certificado n.º 1 de 3/6/71, do Departamento de Transporte Terrestre

**CONHECIMENTO DE EMBARQUE INTERNACIONAL N.º 7.113-STGO.**

DE PARA	MINA MANTOS BLANCOS/ANTOFAGASTA - CHILE SAO PAULO - Rio de Janeiro - BRASIL	FRETE <u>A PAGAR EM DESTINO.</u>
Exportador:	EMPRESA MINERA DE MANTOS BLANCOS S.A.	
Enderço:	Agustinas 1360 - STGO.	
Embarcador:		
Enderço:	EL MISMO	
Importador:	METALURGICA BRASILEIRA ULTRA S.A.	
Enderço:	Puca Roca do Tietê, 115 - SP.	
Consignatário:		
Enderço:	A LA ORDEN DE MERCY NACIONAL CITY BANK - SP	
Notificar:	METALURGICA BRASILEIRA ULTRA	
Aduanas	ANTOFAGASTA/CHILE/ULTRA	Conversão } Taxa de Câmbio
Trânsito	PER ALIQUOTA	TOTAL

QUANTIDADE VOLUMES	MARCAS E NÚMEROS	DESCRIÇÃO DAS MERCADORIAS	PESO BRUTO QUILOS	VOLUME m³	VALOR PARA EFEITO FISCAL
24.992	MANTOS BLANCOS	MINERAÇÃO DE COBRE	24.992		P.O.D. US\$ PLATE US\$ SEGURO US\$ US\$

Nota Comercial nº 1000, Guia de Remessa nº 10-73/128960. Registro de Exportação nº 10-73/128960.

mitese o presente Conhecimento em... vias originais negociáveis; DESOBRIGAMO-NOS da responsabilidade da carga quando cumprida uma delas.

As mercadorias acima descritas foram recebidas a bordo de caminhão em aparenças boas condições para transporte subordinado aos termos as cláusulas gerais e/ou especiais deste Conhecimento.

Cláusulas especiais

10 de Novembro de 1975

TRANSPORTADORA CORAL S.A.

*[Handwritten Signature]*



CARTA DE PORTE PARA CARGA O HACIENDA POR VAGON COMPLETO

SOCOPA Procedente de Mantos Blancos (Antofagasta-Chile) Destino Final Sao Paulo (Brasil)

INDICE DE COMPLICACION ESTACION DESTINATARIA 1722 RUMBO PEDIDO POR EL REMITENTE Via Empalme Positos C.15.-

Table with columns for ESTACION DE ORIGEN, ESTACION DESTINATARIA, REMITENTE, LUGAR DE CARGA, DISTANCIA TOTAL, EST. DE DESTINO, DESTINATARIO, LUGAR DE ENTREGA

REGION Vagones del FF.CC. del Estado de Chile Cargados en Chile

REMITENTE CORAL Mantos Blancos (Chile) DESTINATARIO TRANSFORMADORA CORAL S.A. Sao Paulo (Brasil)

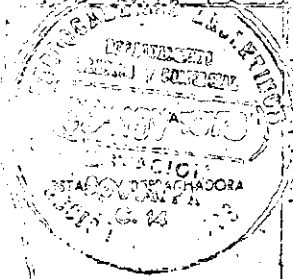
Main table with columns: VAGONES, DESCRIPCION DE LA CARGA, VALOR, etc. Includes rows for refined copper and white copper.

Esto Vagones deben ser Revisados en Coetagal. Por Orden Superior...

Table with columns: TRANSFERIDO A VAGON, VAGONES, etc. Includes a large handwritten signature.

VALOR DEL CARGO PRIMARIA REGULACION DE ENTREGA A DOMICILIO (1) CLAUSULA RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA

RECEPCION GENERAL DEL EMBAQUE DE LA HACIENDA FIRMA DEL ESTACION RECIPIENTE



FECHA DE LLEGADA 3/12/73 FIRMA DEL REMITENTE OBSERVACIONES DE LA EMPRESA

FECHA RECIBIDO CONFORME S.125 N° S.S.P.C.12/4/73.- FIRMA DEL DESTINATARIO

RESERVA PARA LA EMPRESA

3 DIC 1979

678

REGION NOROESTE  
GERENCIA

DPTO. TRAFICO ASUNTOS INTERNACIONALES

Registro de vagones autorizados por la Aduana en Intercambio con el F.C. Boliviano por Precios

PLANILLA N°  
DIA 3  
MES Diciembre  
AÑO 1979

N° ORD.	VAGON N°	CAP	ORIGEN	DESTINO	MERCADERIA	CAR. PORT.		PRECINTOS
						N°	FECHA	
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								
17								
18								
19								
20								
21								

REPRESENTANTE  
F.C. BOLIVIANO

REPRESENTANTE  
ADUANA

REPRESENTANTE  
F.C. REGION NOROESTE



IMPORTE APORTACION POR HAYO

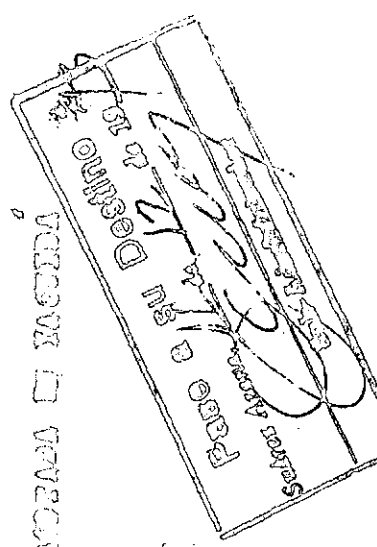
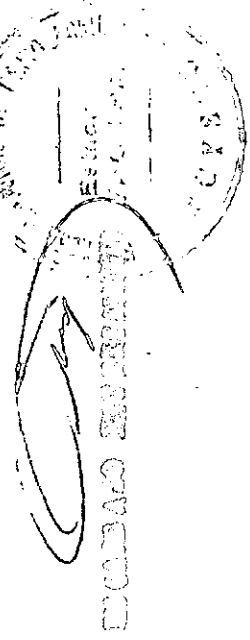
DE LA CARRA DE IMPORTACION CANTIDAD DE PRODUCTO ARGENTINO CON DESTINO A LA CARRA DE DESTINO PARA EL PAIS DE ORIGEN (BRASIL) EN TRANSITO POR LA REPUBLICA DE BOLIVIA.

Recibos. 3 Diciembre 1973

<u>DESCRIPCION</u>	<u>CANTIDAD</u>	<u>CLASE</u>	<u>VALOR</u>	<u>VALOR</u>
BOZAS	224	LIBRAS	2,000	448
3 A (CARRA PARA HAYO)	2,000		99,070	99,070
				<u>101,550</u>

Carro de Hayo No. 0000 - Producto Hayo. Contiene 224 libras de BOZAS y 2,000 libras de CARRA PARA HAYO.

Presentado en fecha de 2 DIC. 1973



Plan - 10 Doble

San Juan de los Rios - 3 DIC. 1973

Nota: La mercaderia declarada en el presente formulario es de origen extranjero y debe ser declarada en el momento de su ingreso al pais.

ESTACION DESPACHADORA		EMPRESA NACIONAL DE FERROCARRILES BOLIVIA		ESTACION DESTINATARIA	
810198		CARTA DE PORTE PARA CARGA GENERAL O MINERALES		005692	
12 73		CARROS ENTEROS		92025 fublo	
M A		PARA LLENAR POR EL REMITENTE		Quijano / 13-6	
1-41				Nombre Lotificación	

REMITENTE:		DESTINATARIO:	
Sr. <i>Coza</i>		Sr. <i>Transportadora Rodasa</i>	
Domicilio: <i>Chile</i>		Domicilio: <i>Sao Paulo Brasil</i>	
<i>Mantor Blanco</i>		<i>Carga en Tronsecto</i>	
Teléfono:		ESTACION DESTINATARIA: <i>Quijano Brasil</i>	
		Base destino (exportación): <i>4</i>	

CARROS	DESCRIPCION DE LA CARGA	PESO KG. efectivo o estimado	OBSERVACIONES
Número	Capa Prop.	No. de bultos, envases, marcas y números - minerales: clases y ley - No. animales	No. DE PRECINTO
9			
5831	30	1.272	Lingotes cobre refinado
5888	30	1.234	
		2506	
		30309	507149/50
		29673	507143/46
		57982	

*Manifiesto 1231-1892/3*  
*Poliza 249/4024*  
*@ P.B. 14 Sucursa Sao Paulo*

LUGAR DE	FLETE (Sub. Bayar monedas utilizadas)	FECHA remisión	FIRMA remitente
Garga (C)	<input checked="" type="checkbox"/> POR PAGAR (en estación Despachadora)		
Descarga (D)	<input checked="" type="checkbox"/> POR PAGAR (en estación Destinataria)	<i>6/12/73</i>	

CODIGOS		PESO AFORADO (Kgs.)	Cantidad Cabañas	CODIGOS			TARIFA POR TONELADA *		CALCULO FLETE PARCIAL		COMPROBANTES	
Despacho	Mercaderia o Mineral			Baremo No.	Modalid. Tarifa *	Flete	ENFE	Otro FC.	ENFE	Otro FC.	No.	
6		60.100		501	100	2.	3255	15A	1.956,25			
							6402	56.	39.908			
		60.100		← TOTALES →					39.908.			
No. Cuenta Corriente del Cliente				IMPORTES TOTALES						RECIBO EXPEDIDO O TRANSFERIDO		
				PAGADO		POR PAGAR				No.		

ESTACION DESPACHADORA		ESTACION DESTINATARIA	
Destino: <i>Quijano</i>		Fecha llegada	
Proced.: <i>1</i>		No. Receptora	
Observaciones: <i>Carga recibida en Quijano por Enfe 7</i>		Sello	
Firma del jefe		Fecha	
<i>[Signature]</i>		Carnet No.	
Sello y Firma del jefe		Firma del destinatario	



DESPACHO DE MERCADORIAS E ANIMAIS

SERIE 9

NÃO A ORDEM

A ORDEM

Nº 6571

DATA 11/12/73	CONDIÇÃO DE FRETE a pagar	NOTA FISCAL Nº 243	Código
PROCEDENCIA	DESTINO Dama Funda	1.º ENFRONCAMENTO Fogão	2.º ENFRONCAMENTO
VIA	REMIENTE Corral Chile	3.º ENFRONCAMENTO	4.º ENFRONCAMENTO
ENDEREÇO	CONSIGNATÁRIO Transportador Corais - Sul Pacto Brasil	5.º ENFRONCAMENTO	DISTÂNCIA 7 1692
ENDEREÇO		6.º ENFRONCAMENTO	

PROCEDENCIA Vagão Estrada Be 8888	DESTINO
Encerrados	Chegada em
	Descarga em
	Local de descarga
Carregado em	Aviso em
Conferente	Matrícula
	Conta Nº
1.º BALDEAÇÃO	Conferente
	Matrícula
Local	2.º BALDEAÇÃO
Baldeado em	Local
Para o Vagão	Estrada
Baldeado em	
Encerrados	Para o Vagão
	Estrada
	Encerrados
Conferente	Matrícula
	Conferente
	Matrícula

VOLUMES		DESIGNAÇÃO DAS MERCADORIAS	MARCA	PROCEDENCIA			ALTERAÇÕES NO DESTINO		
Quant.	Volume			Péso	Tabela	Razão	Péso	Tabela	Razão
1.934		Wingates de Cobre							
		infundidos							

VAGÃO REQUISITADO		VALOR DECLARADO		VALE DE RETORNO	
Especie	10	1.ª	2.ª	Nº	Data
VAGÃO FORMANDO		APROVEITAMENTO EM VOLUME			
Especie	12	1.ª	2.ª	Série	
		<input type="checkbox"/> TOTAL		<input type="checkbox"/> PARCIAL	

LAVAS	FRETE	Cr\$	1184,00	LAVAS	FRETE	Cr\$	
	TOTAL	Cr\$ <sup>20</sup>	1184,00		TOTAL	Cr\$ <sup>21</sup>	

1 - Nenhuma observação deve ser feita sobre as alterações da fatura. Os carimbos devem ser apertados de forma que não prejudiquem o que constar da fatura.	13.ª	14.ª	Ajuste em Percent.	15.ª	MERC.	16.ª	PARA CÁLCULO
2 - A classificação, a razão e os cálculos acima indicados estão sujeitos a retificação no destino. (Art. 125 do R. G. T.)	Assinatura do Agente - Matrícula						

IMPORTA EM \_\_\_\_\_

OBSERVAÇÕES

#### ANEXO IV

CASO: TRANSPORTE EN CONTENEDORES DE PIEZAS DE AUTOMOVILES DESDE ARGENTINA AL NORTE DE CHILE VIA: BUENOS AIRES - GUEMES - LA QUIACA - VILLAZON - VIACHA - ARICA, Y POR LA VARIANTE BUENOS AIRES - GUEMES - SOCOMPA - ANTOFAGASTA - ARICA

## ANEXO IV

CASO: TRANSPORTE EN CONTENEDORES DE PIEZAS DE AUTOMOVILES DESDE ARGENTINA AL NORTE DE CHILE VIA: BUENOS AIRES - GUEMES - LA QUIACA - VILLAZON - VIACHA - ARICA, Y POR LA VARIANTE BUENOS AIRES - GUEMES - SOCOMPA - ANTOFAGASTA - ARICA

### *1. Antecedentes*

Bajo los auspicios de la Asociación Latino Americana de Ferrocarriles (ALAF), las filiales de la Citroën en la Argentina y en Chile, suscribieron el 10 de diciembre de 1969 en Buenos Aires un acuerdo con el Administrador de la Línea Belgrano de Ferrocarriles Argentinos, la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia y el Ferrocarril de Arica-La Paz de la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile para el transporte regular en contenedores de piezas de automóviles entre Buenos Aires y Arica. Fue necesario suscribir este acuerdo especial porque no existe un acuerdo ferroviario multinacional en Sudamérica. Los acuerdos vigentes no contienen disposiciones especiales en materia de contenedores, e intercambio multilateral de equipos y había que asegurar a los usuarios ciertas condiciones mínimas relativas al uso exclusivo de los vagones de carga destinados a este tráfico, el cumplimiento de un itinerario para los "bloques" de vagones y la fijación de las tarifas de fletes. En el acuerdo se estipulan con detalle estas condiciones y las mismas partes suscribieron en Arica el 4 de septiembre de 1971, un acuerdo complementario sobre la materia.

Los ferrocarriles que participan en el acuerdo contribuyen con un número previamente determinado, de vagones planos, para formar un "pool" destinado exclusivamente a este tráfico. La empresa Citroën fabricó en Chile algunos contenedores plegables y alquila otros en la Argentina. En un vagón caben 15 de esos contenedores plegados y dos contenedores cargados.

En el primer acuerdo se preveía la circulación de un "bloque" de cuatro vagones en cada dirección a la semana. En el acuerdo complementario se proyectaba la circulación de dos "bloques" a la semana, de 4 vagones cada uno en cada sentido. Según el itinerario establecido el viaje de Buenos Aires a Arica debe durar nueve días y diez días el de Arica a Buenos Aires. Las informaciones recopiladas sobre el movimiento de 26 contenedores a fines de 1973 (ver cuadro B) indican que el viaje entre Buenos Aires y Arica demoraba entre 17 y 30 días, y que en una sola oportunidad tardó más porque uno de los vagones sufrió una avería. La duración media total del viaje de ida y vuelta efectuado por tres contenedores en un período de cuatro meses fue de 48 días, incluido el tiempo de carga y descarga.

En los acuerdos se fijaron las tarifas en dólares. Las tarifas aplicadas difieren según si la carga transportada o no en un sentido llega al 60 por ciento del tonelaje que se transporta en el otro.

La empresa Citroën se ocupa de llenar y vaciar el contenedor y de cargarlo y descargarlo del vagón correspondiente.

En Arica se llegó a un acuerdo especial con el Ferrocarril y la Aduana para utilizar una zona denominada "La Pera" para la carga, almacenamiento y descarga de los contenedores. La Citroën mantiene un vigilante permanente en este lugar, y proporciona las grúas y los camiones para el transporte del contenedor entre la zona de carga y la fábrica.

A comienzos de 1974 las inundaciones inutilizaron las líneas férreas en el norte de la Argentina y en Bolivia, y ante esa emergencia la empresa Citroën tuvo que usar una ruta optativa; la carga se envió desde la Argentina directamente por ferrocarril a Antofagasta, Chile, pasando por Socompa. Los contenedores fueron transbordados en la zona portuaria de Antofagasta y llevados por camión a Arica. Como era necesario actuar con rapidez para que no se interrumpiera la producción de la fábrica, la Citroën no tuvo tiempo de investigar si era posible hacer el transbordo en Chile en otras estaciones ferroviarias del norte como Baquedano, Iquique, o Pintados. Este movimiento intermodal de emergencia fue organizado por la propia Citroën.

Habría que superar varios problemas graves antes de que esta ruta que pasa por Socompa pueda considerarse una alternativa económica viable para la ruta que pasa por Bolivia en la que se emplea exclusivamente el ferrocarril. Estos problemas están vinculados con disponibilidad y el costo por la utilización de grúas en Antofagasta, la necesidad de que un funcionario de aduana acompañe al contenedor precintado durante el transporte por camión, y el costo relativamente alto del transporte de carga por camión en el norte de Chile. Sin embargo, hay gran interés en Chile por resolver estos problemas.

## 2. Ferrocarriles que participan en el transporte

### Via Bolivia

- Buenos Aires-La Quiaca (Argentina-frontera con Bolivia): Línea Belgrano de Ferrocarriles Argentinos.
- Villazón-Charaña (Bolivia-frontera con Chile): Red Occidental de la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia.
- Vísiri-Arica: Ferrocarril Arica-La Paz de la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile.

### Via Socompa

- Buenos Aires-Socompa (Argentina-frontera con Chile): Línea Belgrano de Ferrocarriles Argentinos.
- Socompa-Augusta Victoria (Chile): Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile.
- Augusta Victoria-Antofagasta (Chile): Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia.

## 3. Secuencia de las operaciones y tramitación de la documentación (ver diagrama B)

La Citroën de Chile abre un *registro de importación* (1.1) en el Banco del Estado de Chile correspondiente a un solo envío de piezas de automóviles. La empresa Citroën de la Argentina paga el flete hasta la frontera entre Bolivia-Chile y asimismo la prima cobrada por los Ferrocarriles Argentinos por el seguro de la carga mientras esta se encuentre en dicho país. La Empresa Citroën de Chile paga en Arica la parte del flete correspondiente al recorrido por el territorio chileno (3.22) y la prima de seguros que cubre los riesgos que sufran las mercancías mientras se encuentren en Bolivia y en Chile.

Se obtiene una *carta de crédito* (1.2) en el Banco del Estado de Chile para cancelar dos tipos de gastos pagaderos en dólares: el valor de las piezas *cif* Villazón, y los fletes correspondientes al recorrido en Bolivia de los envíos de Arica a Buenos Aires. Los créditos obtenidos en Chile son de largo plazo, según el número de vehículos, el tiempo que tardan en llegar o el valor de los bienes despachados.

Las autoridades aduaneras argentinas colocan los precintos al contenedor cargado en la fábrica de la Citroën en la Argentina. La aduana confecciona un *permiso de embarque* (2.2) y lo envía, conjuntamente con un ejemplar de la *carta de porte* (3.3) en un sobre aduanero cerrado a La Quiaca o a Socompa.

Antes de despachar las mercancías desde Buenos Aires Citroën Argentina hace la refrendación bancaria en virtud de la cual el banco local, del cual es cliente la empresa, le indica al Banco Central que se utilizará cierta cantidad de divisas y el nombre del exportador. Naturalmente el monto de las divisas que han de usarse no puede exceder del monto de la carta de crédito pendiente obtenida en Chile. En esta oportunidad el exportador obtiene también el *certificado de origen* (1.4) de la Cámara Argentina de Comercio y emite la *factura comercial* (1.5), el *certificado de proveedor* (1.6), y la *nota de gastos* (1.7). No se necesita guía de exportación.

Una vez obtenida la *carta de porte* (3.3) de los Ferrocarriles Argentinos, Citroën Argentina coloca en ella el número del registro de importación. Deben enviarse copias de la *carta de porte* (3.3) conjuntamente con la *factura comercial* (1.5), el *certificado de origen* (1.4), el *certificado de proveedor* (1.6), y la *nota de gastos* (1.7) al banco correspondiente en la Argentina.

La Citroën prepara una carta (3.4) en la cual solicita al banco correspondiente en Argentina que transfiera los fondos a la cuenta de la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia por el flete correspondiente al transporte en ese país. El banco entrega a la Citroën un recibo (3.5) que indica que se ha pagado el flete por el transporte en Bolivia. El expedidor muestra luego el recibo bancario y la carta de porte emitida en la Argentina al agente de la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia en Buenos Aires, quien le entrega un *recibo del ferrocarril* (3.6). Este recibo se acompaña a la documentación restante enviada al destinatario en Chile.

Cuando el tren sale de Buenos Aires, la Citroën Argentina notifica por cable al despachante en La Quiaca o Antofagasta el número de cada carta de porte y de cada vagón y contenedor, y la fecha de cada carta de porte. Copias de esta documentación se envían conjuntamente con la carga. En algunas ocasiones los cables no llegan a su destino o contienen informaciones incorrectas y por este motivo el despachante de La Quiaca espera ahora hasta que llegue la carga y la documentación antes de empezar a preparar el manifiesto por mayor.

#### *Itinerario cuando el transporte de la carga se efectúa por Bolivia*

El despachante en La Quiaca prepara el *manifiesto por mayor* (2.4), lo hace timbrar por el cónsul de Bolivia en La Quiaca y luego lo envía al despachante en Villazón. Este confecciona una *póliza de tránsito* (2.7) y la envía con el manifiesto por mayor a la aduana de Bolivia la cual legaliza la póliza de tránsito. La Citroën obtuvo autorización para preparar un solo manifiesto para cada envío, aunque se despacharan varios vagones. Posteriormente el Contralor General y la Dirección General de Aduanas de La Paz vetaron este procedimiento y exigen ahora que se llene un manifiesto diferente para cada vagón. También es necesario confeccionar la *carta de porte* (3.13) de la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia. A diferencia de lo que ocurre con la carga que ingresa al Brasil desde Bolivia, Bolivia no ejerce el mismo grado de fiscalización sobre el pago de los fletes de las mercaderías enviadas a Chile o a la Argentina, la Citroën obtiene el recibo en Buenos Aires con anticipación porque lo utiliza para obtener créditos y divisas, pues en Bolivia no se le exige exhibir el recibo.

En un comienzo Bolivia exigía una caución sobre el contenedor mismo y sobre la mercadería en tránsito, pero la Citroën logró ser eximida del cumplimiento de esta exigencia.

El despachante de La Quiaca envía un cable al Superintendente de Tráfico en Salta cuando se produce una demora extraordinaria en la llegada de la carga después de haber sido notificado por cable del envío desde Buenos Aires. Se envía también a la Citroën de Argentina una copia del cable enviado a Salta.

La aduana argentina en La Quiaca mantiene un registro de los contenedores extranjeros que pasan por ese lugar. Cuando el contenedor ingresa a la Argentina se confecciona una solicitud de admisión temporal de contenedores que autoriza su permanencia en el país por 6 meses. Cuando el contenedor sale de la Argentina el funcionario de aduanas comprueba que el número del contenedor coincida con el que tiene anotado. Periódicamente los funcionarios aduaneros notifican al despachante en La Quiaca sobre los contenedores que presumiblemente continúan en la Argentina cuando ya ha vencido ese plazo de seis meses. Sin embargo, si los contenedores han quedado fuera de servicio o han salido del país por otro punto fronterizo, el funcionario aduanero en La Quiaca no puede saberlo, pues no se le comunica esa información.

Una locomotora boliviana cruza la frontera para recoger el bloque de vagones y lo traslada al patio de carga de Villazón en el cual el funcionario de la aduana boliviana verifica los precintos.

El único trámite que se efectúa en la frontera de Bolivia-Chile es la entrega de la carga por el ferrocarril boliviano al chileno, y el pesaje de los vagones. La carta de porte emitida por las autoridades bolivianas es el documento de transporte hasta Arica.

No es necesario enviar un ejemplar del registro de importación a la frontera, por cuanto la aduana de Chile nacionaliza las mercancías en Arica.

El ferrocarril de Arica a La Paz de la Empresa de Ferrocarriles del Estado coloca los vagones en La Pera. El despachante de la empresa Citroën, cuya función es conocida por la Aduana, es un empleado a jornada completa de esa empresa. Cuando el contenedor llega a La Pera, la Citroën envía la grúa de la fábrica que se usa para depositar el contenedor en el suelo

hasta que se le necesite. Posteriormente se paga en Arica el flete del ferrocarril. Luego se confecciona una *solicitud de traslado* (2.10), que se presenta a la Aduana conjuntamente con el *recibo de pago de los fletes* (3.23) expedido por la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile y el expedido por la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia (3.5) la *carta de porte* (3.3) expedida en Argentina y un ejemplar del *registro de importación* (1.1).

Cuando la fábrica necesita las piezas transportadas en el contenedor, lo hace cargar mediante la grúa en un camión y trasladar a la fábrica donde es descargado empleando la misma grúa. Los precintos se abren en presencia del inspector de aduana que tiene la *solicitud de traslado* (2.10) y lo corriente es que el contenedor sea devuelto una semana más tarde.

La Citroën de Chile asegura la carga en la compañía Anglo-Chilena sólo por el trayecto entre La Quiaca y Arica. La póliza es la misma que la compañía emite para el transporte marítimo de la carga. El valor del seguro se agrega al registro de importación. La prima era 1 375 por ciento del valor de la carga y actualmente es de 1.1 por ciento. La carga se asegura por separado con los Ferrocarriles Argentinos para el trayecto entre Buenos Aires-La Quiaca. (Véase el documento AA). Sólo en una oportunidad se perdió la carga por un descarrilamiento ocurrido en la Argentina. Si bien en algunos casos la carga ha sufrido daños ocultos, estos podrían atribuirse razonablemente a las faenas de carga y descarga. Sin embargo, el asegurador chileno parece aceptar las reclamaciones sin vacilación. Es probable que se proceda en esta forma por razones de conveniencia comercial, por cuanto el asegurador cubre todas las actividades de la Citroën en Chile y luego de conversaciones con la empresa la persuadió para que modificara su sistema de embalaje. El asegurador chileno no acepta reclamaciones relacionados con contenedores que han sufrido daño parcial.

#### *Itinerario de la carga cuando el transporte se efectúa por Socompa*

Las únicas transacciones efectuadas en la frontera de Chile y Argentina son la entrega de los vagones de carga por el ferrocarril argentino al chileno, y la preparación del documento ferroviario por el agente de la estación chilena. La entrega de los vagones queda registrada en el *acta de entrega de vagones* (3.12) confeccionada por los agentes de estación de ambos ferrocarriles en Socompa, luego de verificar el estado de los precintos. El agente en la estación chilena prepara los siguientes documentos: la *carta de porte* (3.13) y el *manifiesto del tren* (3.14), que acompañan al bloque de vagones en su trayecto hasta Antofagasta en que se utilizan los Ferrocarriles del Estado y el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia.

Como no hay representante de la Aduana chilena en Socompa, los primeros trámites aduaneros se realizan en Antofagasta. El despachante aduanero prepara una *solicitud de trasbordo* (2.4) que debe llevar el timbre del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia y de la Aduana. La Citroën de Chile contrata y paga directamente en Arica el transporte terrestre entre Antofagasta y Arica y usa camiones que tienen su sede en Arica.

La Aduana exige que un funcionario acompañe los contenedores durante su traslado en camión entre Antofagasta y Arica. Un funcionario puede acompañar dos camiones y dos funcionarios, cinco camiones.

El despachante aduanero en Antofagasta presenta una *solicitud de escolta* (2.6) a la Aduana para que proporcione un funcionario que acompañe la carga. Los gastos de estos funcionarios deben serles reembolsados por el despachante aduanero de Antofagasta, cuando éstos regresan de Arica. También se exige una caución por la carga.

La carga es llevada a La Pera en Arica. Cuando la fábrica necesita usar los artículos transportados en el contenedor procede en la misma forma para trasladar el contenedor a la fábrica que cuando la carga ha llegado por ferrocarril directamente a La Pera desde Bolivia.



## Cuadro B

## MUESTRA DE LOS CONTENEDORES CITROEN

Número del contenedor	Buenos Aires salida	Llegada a La Quiaca	Llegada a Arica	Días Buenos Aires La Quiaca	Días La Quiaca Arica
12436	14.12.73	26.12.73	06.01.74	14	9
8522		28.12.73	06.01.74	14	9
2063		28.12.73	06.01.74	14	9
12424		28.12.73	06.01.74	14	9
2095		28.12.73	06.01.74	14	9
12422		28.12.73	06.01.74	14	9
8565		28.12.73	08.01.74	14	11
30604 (77003)		28.12.73	06.01.74	14	9
30624 (12771)	05.12.73	14.12.73	04.01.74	19	11
30612 (77011)		24.12.73	04.01.74	19	11
30619 (77018)		24.12.73	04.01.74	19	11
30623 (12741)		24.12.73	04.01.74	19	11
12425	23.11.73	06.12.73	11.12.73	13	5
1955		06.12.73	11.12.73	13	5
8546		06.12.73	11.12.73	13	5
12431		06.12.73	11.12.73	13	5
8519		06.12.73	11.12.73	13	5
8510	08.09.73	17.09.73	25.09.73	9	8
12438		17.09.73	25.09.73	9	8
8546		01.10.73	05.10.73	27	4
2053		17.09.73	25.09.73	9	8
8531		17.09.73	25.09.73	9	8
2034		17.09.73	25.09.73	9	8
2095		17.09.73	25.09.73	9	8
12433		17.09.73	25.09.73	9	8

Nº 12433 }  
 Nº 2095 }  
 Nº 2063 }

Sale Buenos Aires 08.09.73, llega Arica 25.09.73 / Sale Buenos Aires 14.12.73  
 Llega Arica 08.01.74

tiempo promedio, ida y vuelta: 48 días.

Nº 8546

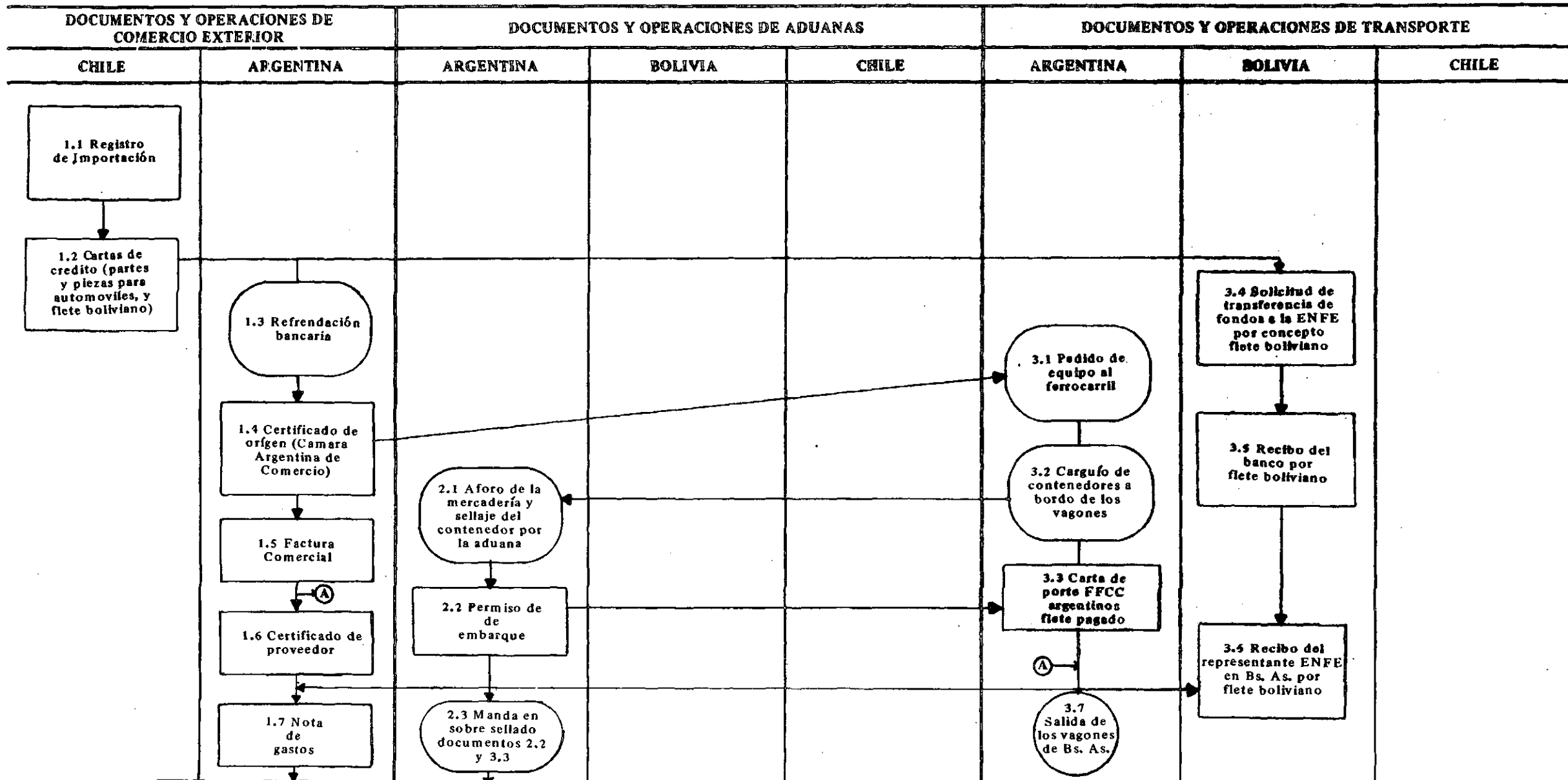
Sale Buenos Aires 08.09.73, llega Arica 01.10.73; sale Buenos Aires 23.11.73  
 Llega Arica 11.12.73. Tiempo promedio, ida y vuelta: 62 días

Nota: El vagón que llevó el contenedor sufrió una avería.

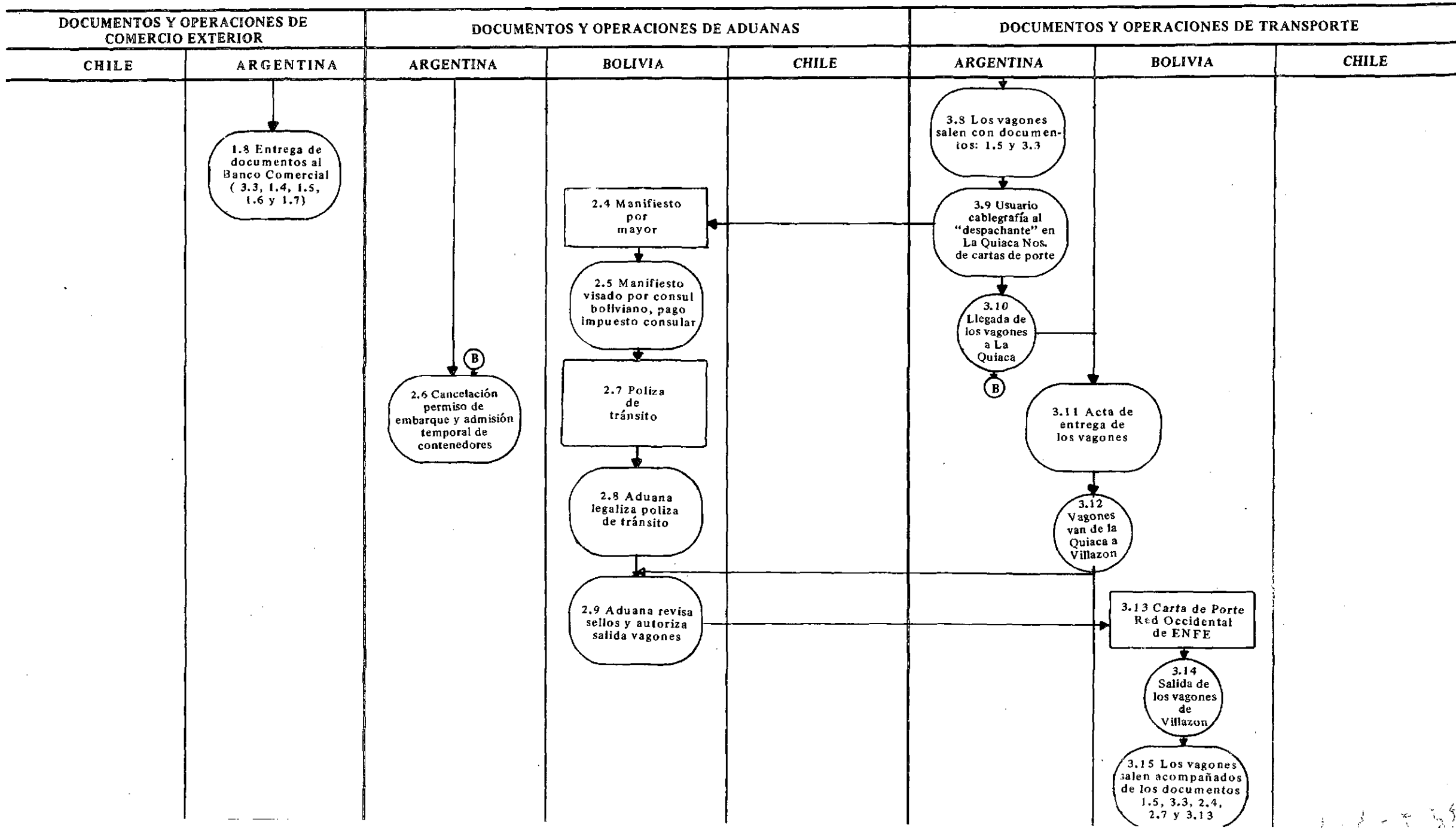
DIAGRAMA DE FLUJO DE OPERACIONES Y DOCUMENTACION

TRAFICO DE PARTES Y PIEZAS PARA AUTOMOVILES DE ARGENTINA A CHILE VIA: BUENOS AIRES-LA QUIACA-VILLAZON-CHARAÑA-VISVIRI-ARICA Y BUENOS AIRES-SOCOMPA-ARICA

I. SALIDA DE LA ARGENTINA:



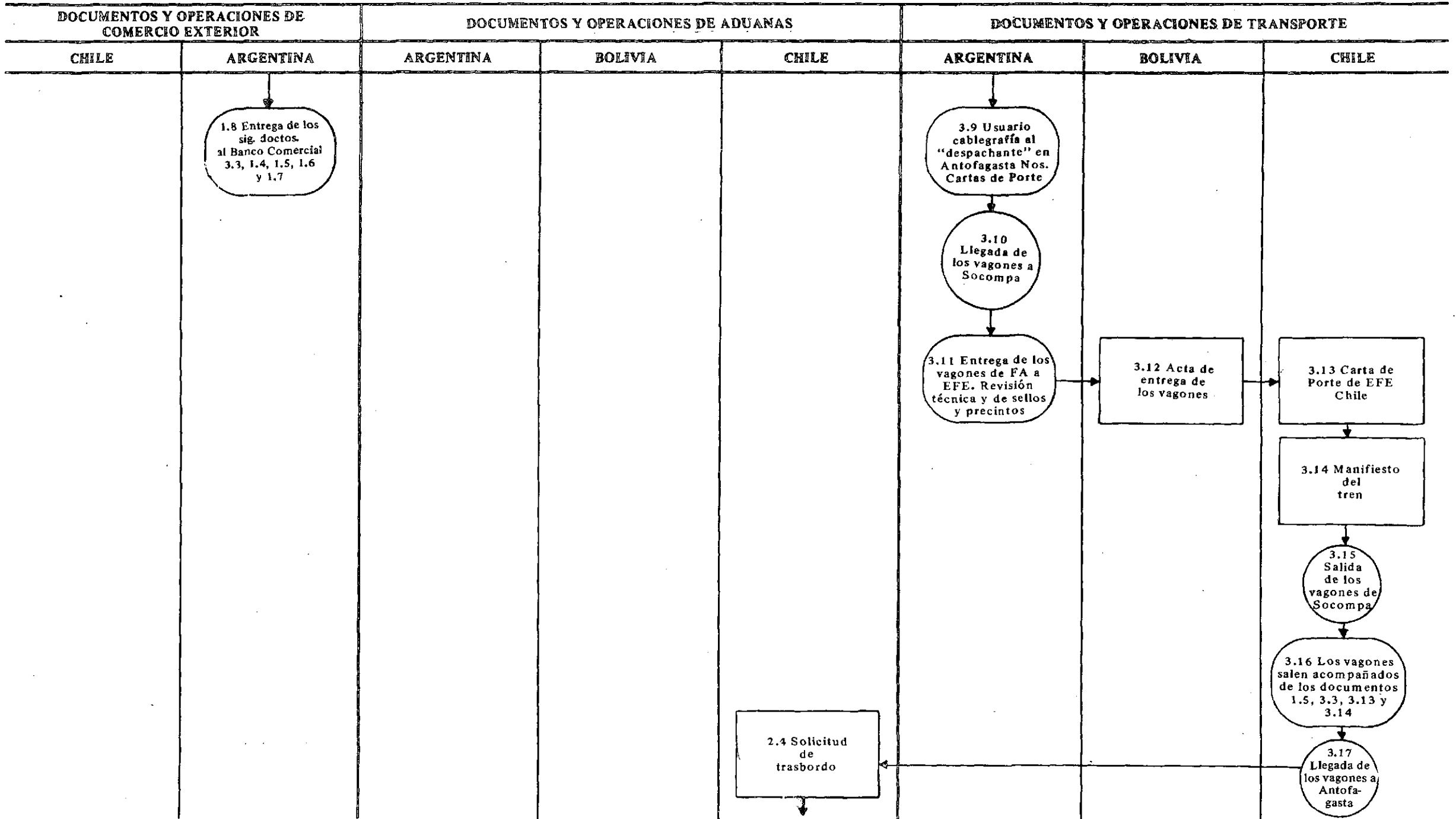
II. RUTA VIA BOLIVIA:



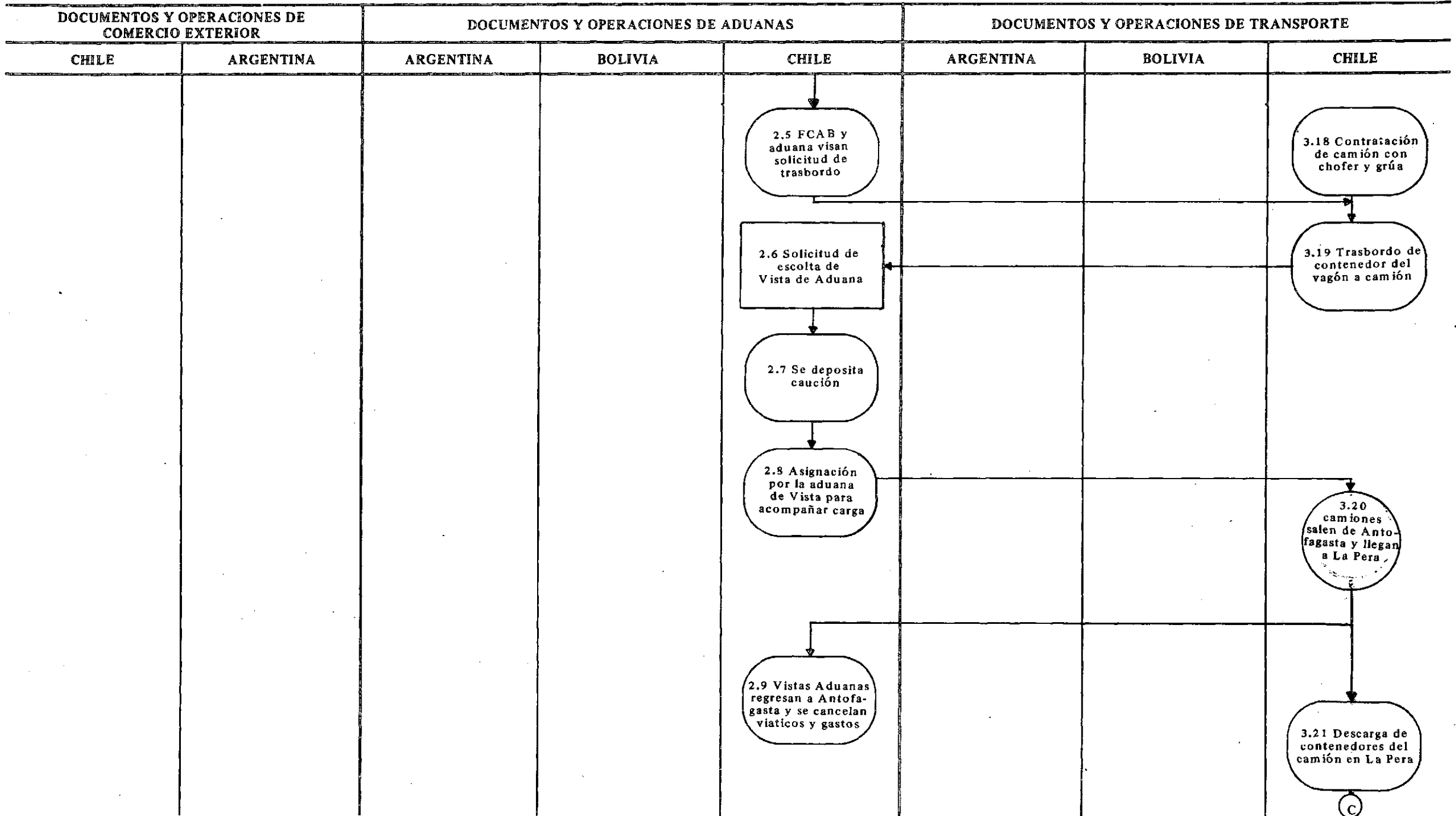
II. RUTA VIA BOLIVIA:

DOCUMENTOS Y OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR		DOCUMENTOS Y OPERACIONES DE ADUANAS			DOCUMENTOS Y OPERACIONES DE TRANSPORTE		
CHILE	ARGENTINA	ARGENTINA	BOLIVIA	CHILE	ARGENTINA	BOLIVIA	CHILE
						<pre> graph TD     3.16((3.16 Llegada de los vagones a Charaña)) --&gt; 3.17(3.17 Entrega de los vagones, con revisión técnica, de sellos y de la documentación)     3.17 --&gt; 3.18(3.18 Pesaje de los vagones)     3.18 --&gt; 3.19((3.19 Salida de los vagones de Visviri))     3.19 --&gt; 3.20((3.20 Llegada de los vagones a La Pera))     3.20 --&gt; 3.21(3.21 Descarga de contenedores del vagón en La Pera La Pera)     3.21 --&gt; C((C))                     </pre>	

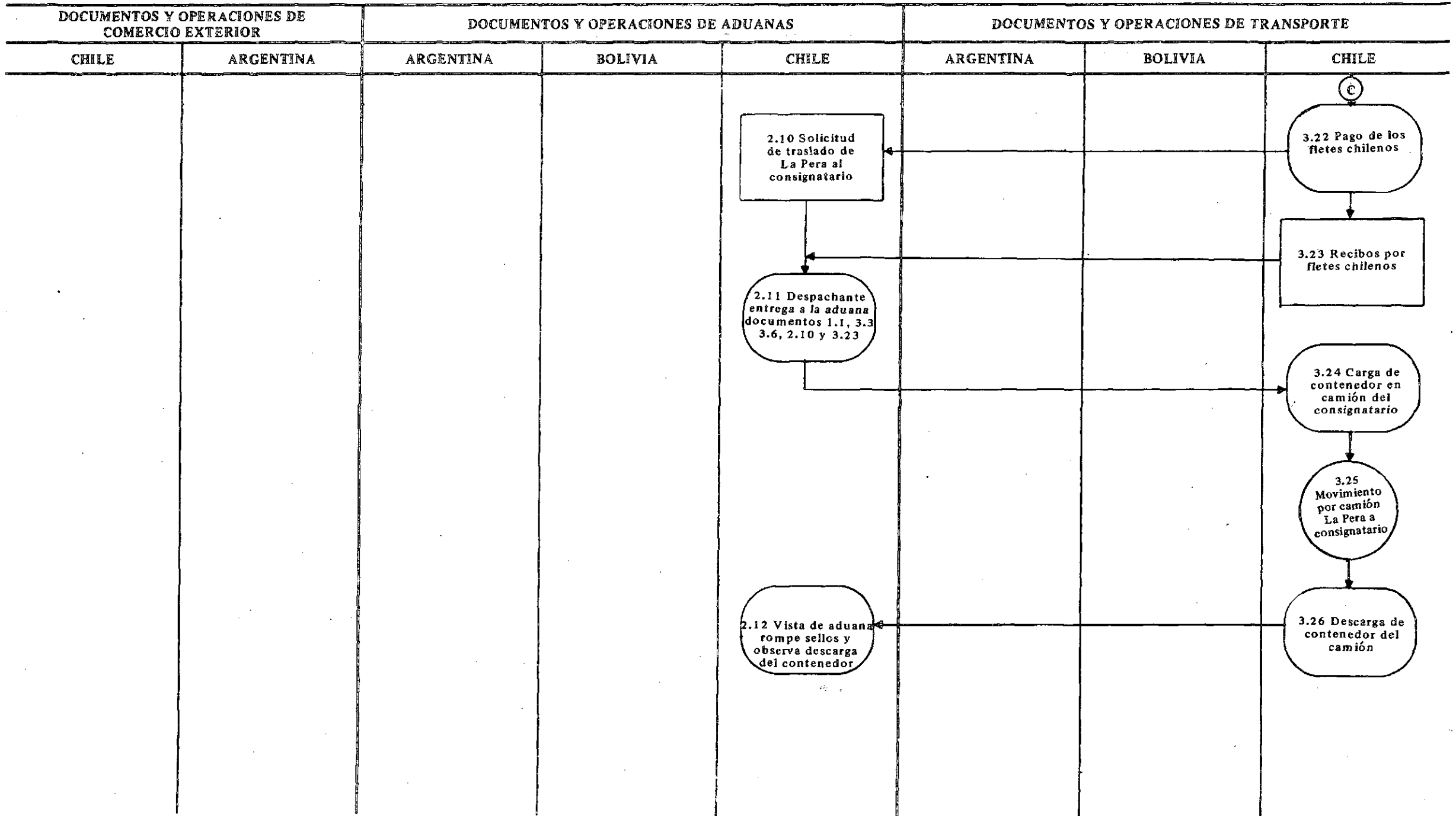
III. RUTA VIA SOCOMPA:



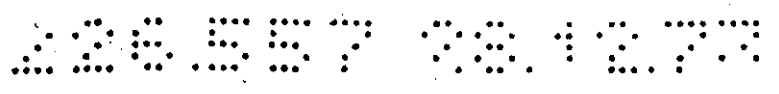
III. RUTA VIA SOCOMPA:



IV. ENTREGA EN ARICA:



BANCO CENTRAL DE CHILE  
**REGISTRO DE IMPORTACION**  
 ENTIDAD QUE PRESENTA EL REGISTRO  
**BANCO DEL ESTADO DE CHILE**  
 FECHA \* CODIGOS PLAZA EN QUE SE PRESENTA  
 AÑOS AÑO ENT. PLAZA  
 73 L A



NUMERO, FECHA Y FIRMA AUTORIZADA DEL BANCO CENTRAL

PORTADOR (NOMBRE COMPLETO)		Nº DE R.U.T.	REGIMEN DE IMPORTAC.	CODIGOS
RA (NOMBRE COMPLETO)		Nº DE R.U.T.	<input type="checkbox"/> GENERAL <input type="checkbox"/> AREA ANDINA <input type="checkbox"/> ALALC <input type="checkbox"/> OTRO (INDICARLO)	
DIRECCION		FORMA DE PAGO		USO EXCLUSIVO DEL DEPTO. SISTEMATIZACION DE DATOS DEL BANCO CENTRAL DE CHILE
ACTIVIDAD PRINCIPAL		<input type="checkbox"/> ACREDITIVO <input type="checkbox"/> COBRANZA <input type="checkbox"/> COBERT. DIFERIDA <input type="checkbox"/> SIN COBERT. <input type="checkbox"/> OTRO (INDICARLO)		
TITULO Y PARTIDA		FINANC. MON. EXTRANJ.		
LA GLOSA		<input type="checkbox"/> MERCADO BANCARIO <input type="checkbox"/> TESGRAL <input type="checkbox"/> DISPONIB. PROPIAS <input type="checkbox"/> OTRO (INDICARLO)		
MONTO DE LA IMPORTACION		PAIS DE ORIGEN		
MONEDA DE PAGO		CLAUSULA DE COMPRA		
VALOR MERCADERIA		% DEPOSITO		
GASTOS HASTA F.O.B.		PAIS DE ORIGEN		
TOTAL F.O.B.		PAIS DE ORIGEN		
FLETE		PAIS DE ORIGEN		
SEGUR.		PAIS DE ORIGEN		
TOTAL C.I.F.		PAIS DE ORIGEN		
COMISION EN M/E		PAIS DE ORIGEN		
A LIQUIDAR		PAIS DE ORIGEN		
TOTAL FLETE EN US\$		PAIS DE ORIGEN		
TOTAL C.I.F. EN US\$		PAIS DE ORIGEN		

CANTIDAD, PRECIO UNITARIO Y DESCRIPCION DE LA MERCADERIA

... para su uso...

Este registro se presenta para fines estadísticos de acuerdo a la ordenanza por la Ley 18.000.

ESTE REGISTRO ES ADICIONAL A LA BOLETA DE GARANTIA DE 150 DIAS

VOLUMEN	PLAZO, PARA EMBARCAR	BOLETA / POLIZA DE GARANTIA
1	150 DIAS	SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
EMBARQUE:	PAIS DE ADQUISICION:	
DEPARTAMENTO:	VIA DE TRANSPORTE:	
	DIRECCION:	
	DIRECCION:	
	DIRECCION:	
REPRESENTACION CON EL VENDEDOR:		
<input type="checkbox"/> MAYORISTA <input type="checkbox"/> MINORISTA <input type="checkbox"/> REPRESENTANTE <input type="checkbox"/> DISTRIBUIDOR	<input type="checkbox"/> DETALLISTA <input type="checkbox"/> OTRO <input type="checkbox"/> EMBARCADOR <input type="checkbox"/> AGENCIA <input type="checkbox"/> OTRO	
MONTOS:		



COMERCIO EXTERIOR

Santiago - Chile - Avda. Bernardo O'Higgins 1111 - Correo 24 - Cables: Bancoestado - Telex: Sucursal: Dirección: Chile

AVISO CONFIRMACION APERTURA DE CARTAS DE CREDITO

N° 1201-2-101511

NUESTRO SUYO

CORRESPONSAL:

BANCO DE CREDITO RURAL ARGENTINO BUENOS AIRES / ARGENTINA

FECHA:

SANTIAGO 15 ENERO 1974

A FAVOR DE:

CITROEN ARGENTINA SAIC

POR CUENTA DE:

AUTOMOTRIZ CORFO CITROEN SA

Señores:

Les confirmamos nuestras instrucciones de hoy, por TELEX, cuyo texto se indica más abajo. En caso de discrepancias entre las instrucciones de esta confirmación y nuestro cable original, sirvanse proceder DE ACUERDO CON EL TEXTO DE LA PRESENTE, bajo aviso cablegráfico a nosotros.

TEXTO DEL CABLE

- 1. Avisen y confirmen a: 2. Que por cuenta y orden de: 3. Hemos abierto crédito irrevocable N°: 4. Hasta por la suma de: 5. Válido en hasta 6. Cubriendo embarque de: 7. Desde hasta 8. Pagadero contra entrega de los siguientes documentos: 9. Embarques parciales-Transbordos. 10. Facturas comerciales y documentos de embarque deberán indicar Registro para Importación N° de fecha: 11. El embarque deberá efectuarse en: 12. Sirvanse refinanciar el presente crédito a:

AVISEN Y CONFIRMEN A CITROEN ARGENTINA SAIC ZEPITA 3220 BUENOS AIRES ARGENTINA QUE POR CUENTA Y ORDEN DE AUTOMOTRIZ CORFO CITROEN SA HEMOS ABIERTO CREDITO IRREVOCABLE NUMERO 1201-2-101511 VALOR TRESCIENTOS OCHENTA Y OCHO MIL SESENTA Y SIETE 20/100 DOLARES AMERICANOS VALIDO EN BUENOS

AIRES HASTA 15 ABRIL 1974 PAGADERO CONTRA ENTREGA DE LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS SEIS CARTAS DE PORTE DE FECC CONSIGNADAS ORDEN NUESTRA PARA AUTOMOTRIZ CORFO CITROEN SA SEIS FACTURAS COMERCIALES NOMBRE AUTOMOTRIZ CORFO CITROEN SA SEIS NOTAS DE GASTOS DOS CERTIFICADOS DEL PROVEEDOR POR EL VALOR C AND F DE LA MERCADERIA. LAS CARTAS DE PORTE DE FECC Y FACTURAS COMERCIALES DEBEN INDICAR REGISTRO DE IMPORTACION NUMERO 226557-226558-226559-226560-226555-226556-226561-226562-226563 DEL 28.12.73 PUNTO CUBRIENDO EMBARQUE DE JUEGOS DE ELEMENTOS INCOMPLETOS PARA VEHICULOS CITROEN MODELOS AX-1 DESDE LA QUIACA A C AND F AFRICA PUNTO EMBARQUES PARCIALES Y TRANSBORDOS PERMITIDOS PUNTO LOS DOCUMENTOS DE EMBARQUE DEBEN INDICAR EL VALOR DEL FLETE PAGADO. LAS FACTURAS DEBEN INDICAR GASTOS DE FOB Y FLETE EN DETALLE Y DEBERAN COINCIDIR CON LO INDICADO EN LOS DOCUMENTOS DE EMBARQUE PUNTO LOS CERTIFICADOS DEL PROVEEDOR DEBERAN LLENARSE CON TODOS LOS DATOS QUE CONSULTA EL FORMULARIO EXTENDIDOS SIN CORRECCIONES NI ENMENDATURAS LOS DATOS CONTENIDOS EN LAS FACTURAS DEBERAN COINCIDIR CON LOS QUE SE ESTIPULAN EN EL RESPECTIVO CERTIFICADO DEL PROVEEDOR SI EN EL CERTIFICADO DEL PROVEEDOR SE INDICA COMISION DE AGENTE O REPRESENTANTE RESIDENTE EN CHILE ESTA DEBERA SER DEDUCIDA DEL VALOR A PAGAR AL BENEFICIARIO CON AVISO A NOSOTROS LA COMISION DEL AGENTE SI LA HAY DEBERA ESTAR INCLUIDA EN EL VALOR FOB DE LA MERCADERIA SIN HACER MENCION DE ELLA EN LAS FACTURAS COMERCIALES EL PAGO DEBE EFECTUARSE SOLO CONTRA PRESENTACION DE LA TOTALIDAD DE LOS DOCUMENTOS EXIGIDOS Y ESTRICTAMENTE DE ACUERDO A LOS TERMINOS DE ESTA CARTA DE CREDITO PUNTO EL PRESENTE CREDITO SERA PAGADERO POR EL CONVENIO DE COMPENSACION Y PAGOS A LOS 180 DIAS DE LA FECHA DE EMBARQUE, SIRVANSE DESCONTAR EL 1% PORCIENTO DEL MISMO AL EXPORTADOR ARGENTINO IMPUTANDO OTRAS CONDICIONES:

Los certificados del proveedor deberán llenarse con todos los datos que consulta el formulario, extendidos sin correcciones ni enmendaduras. Los datos contenidos en las facturas deberán coincidir con los que se estipulan en el respectivo Certificado del Proveedor. Si en el Certificado se indica comisión de agente o representante residente en Chile, ésta deberá ser deducida del valor a pagar al beneficiario, con aviso a nosotros.

La comisión de agente, si la hay, deberá estar incluida en el valor FOB de la mercadería sin hacer mención de ella en las facturas comerciales. El pago debe efectuarse sólo contra presentación de la totalidad de los documentos exigidos y estrictamente de acuerdo a los términos de esta CARTA DE CREDITO, que está sujeta a las reglas y usos uniformes relativos a los CREDITOS DOCUMENTARIOS de la Cámara Internacional de Comercio.

Las NOTAS DE DEBITO y/o CREDITO en nuestra cuenta deberán ser extendidas en duplicado e indicando nuestra referencia.

Saludan a ustedes muy atentamente,

[Handwritten signature and stamp]

BANCO DEL ESTADO DE CHILE COMERCIO EXTERIOR

ORIGINAL

COMERCIO EXTERIOR

Santiago - Chile - Avda. Bernardo O'Higgins 1111 - Correo 24 - Cables: Bancoestado 191-7 Telex: 560 259  
 Sucursal: Dirección: Chile

AVISO CONFIRMACION APERTURA DE CARTAS DE CREDITO

Nº 1201-2-101511

NUESTRO

CUYO

CORRESPONSAL:

FECHA: STGO 15 ENLRO 1974

A FAVOR DE:

BANCO DE CREDITO RURAL ARGENTINO  
 BUENOS AIRES  
 ARGENTINA

CITROEN ARGENTINA SAIC

POR CUENTA DE:

AUTOMOTRIZ CORPO CITROEN SA

Señores:

Les confirmamos nuestra Instrucción de hoy, por TELEX, cuyo texto se indica más abajo. En caso de discrepancias entre las Instrucciones de esta confirmación y nuestro cable original, sirvase proceder DE ACUERDO CON EL TEXTO DE LA PRESENTE, bajo aviso cablegrafico a nosotros.

TEXTO DEL CABLE

- |  |   |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Aviso y confirmación a:</li> <li>2. Que por cuenta y orden de:</li> <li>3. Hemos abierto crédito irrevocable N°:</li> <li>4. Hasta por la suma de:</li> <li>5. Válido en _____ hasta _____</li> <li>6. Cubriendo embarque de:</li> <li>7. Desde _____ hasta _____</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>8. Pagadero contra entrega de los siguientes documentos:</li> <li>9. Embarques parciales-Transbordos.</li> <li>10. Facturas comerciales y documentos de embarque deberán indicar Registro para Importación N° _____ de fecha: _____</li> <li>11. El embarque deberá efectuarse en:</li> <li>12. Sirvanso refinanciar el presente crédito a:</li> </ol> |
|--|---|

EL 90 PORCIENTO A LA LINEA DE CREDITO DE DOLARES 20.000.000 (2699) OPORTUNAMENTE ACORDADA A ESTE BANCO Y EL 20 POR CIENTO RESTANTE CON FONDOS PROPIOS CON INTERES DEL 7,20 POR CIENTO ANUAL A NUESTRO CARGO PAGADERO JUNTAMENTE CON EL REEMBOLSO DE LA COBERTURA PUNTO

EL REEMBOLSO DE SUS PAGOS Y GASTOS SIRVANSE SOLICITARLO AL BANCO CENTRAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA, DE ACUERDO AL CONVENIO RECIPROCO DE PAGOS PUNTO

BANCOESTADO.-

OTRAS CONDICIONES:

Los certificados del proveedor deberán llenarse con todos los datos que consulta el formulario, extendidos sin correcciones ni enmendaduras. Los datos contenidos en las facturas deberán coincidir con los que se estipulan en el respectivo Certificado del Proveedor. Si en el Certificado se indica comisión de agente o representante residente en Chile, ésta deberá ser deducida del valor a pagar al beneficiario, con aviso a nosotros.

La comisión de agente, si la hay, deberá estar incluida en el valor FOB de la mercadería sin hacer mención de ella en las facturas comerciales. El pago debe efectuarse sólo contra presentación de la totalidad de los documentos exigidos y estrictamente de acuerdo a los términos de esta CARTA DE CREDITO, que está sujeta a las reglas y usos uniformes relativos a los CREDITOS DOCUMENTARIOS de la Cámara Internacional de Comercio.

Las NOTAS DE DEBITO y/o CREDITO en nuestra cuenta deberán ser extendidas en duplicado e indicando nuestra referencia.

Saludan a ustedes muy atentamente,

BANCO DEL ESTADO DE CHILE  
 COMERCIO EXTERIOR

COPIA PARA EL EXPEDIENTE

# CERTIFICADO DE ORIGEN

CERTIFICATE OF ORIGIN

CERTIFICAT DE PROVENANCE



## Cámara Argentina de Comercio

Av. LEANDRO N. ALEM 36 (B. 1)  
Tel. 33-8851/55  
Teleg. "CAMARGENTA"  
BUENOS AIRES

La CAMARA ARGENTINA DE COMERCIO certifica que 5 CONTAINERS pesando 17.690,000 (dieci-  
The ARGENTINE CHAMBER OF COMMERCE certifies that  
La CHAMBRE ARGENTINE DE COMMERCE certifie que siete mil seiscientos noventa) KGS. NETO y 27.360,000 (veintisiete mil trescientos  
sesenta) KGS. BRUTO. Contienen partes y piezas para vehiculos automotores CITROEN  
30V MARCA CHAKI 124.

embarcados en el vapor Tren  
shipped on the steamer  
embarqués sur le vapeur  
FERROCARRIL ORAL. BELGRANO en el puerto  
at the port  
au port

enviados por  
sent by  
envoyés par  
de BUENOS AIRES- ARGENTINA con destino a ARICA - CHILE (LA PAZ - CHARANA)  
of with destination to  
de a destination de

por (remitente) CITROEN ARGENTINA S.A.  
by (sender)  
par (expéditeur)

y consignados a AUTOMOTRIZ COMFO CITROEN S.A.  
and consigned to  
et consignés a

son de origen de la REPUBLICA ARGENTINA.  
of ARGENTINE REPUBLIC origin  
sont de provenance de la REPUBLIQUE ARGENTINE.

BUENOS AIRES, 26 de Diciembre de 1973

CAMARA ARGENTINA DE COMERCIO



*[Handwritten Signature]*  
MARIA S. NICOLINI  
AUXILIAR  
DIVISION REGISTRO

Carlos Eduardo Burgos C.

DESPACHANTE DE ADUANÁ  
LA QUIACA - Rep. Argentina  
Telegramas: EDUARDO BURGOS

# MANIFIESTO POR MAYOR

No 151

CARGA CONDUcida DE ~~LA SIEMPRE CHILENA~~ CON DESTINO A: ~~VILLAHUELTA (EN TRANSITO A SAN ANTONIO)~~

LA QUIACA, DICIEMBRE 24 DE 1973

REMITENTE	CONSIGNATARIO	INTERESADO	No. de Wagón	Descripción General de la Mercadería				CONTENIDO	Peso en Kilos
				Cantidad de Bultos	Clase	Marcas	Números		
CITROEN ARGENTINA S.A.	CITROEN CHILENA S.A.	CITROEN CHILENA S.A.	1274/3042	2	Carrilones	2030	20300 20300	<p>PAREOS Y PERNOS PARA AUTO- MÓVILES CITROEN.</p> <p>Lo Quiaca, Diciembre 24 de 1973.</p> <p>D. E. BURGOS C.</p> <p><i>[Signature]</i></p> <p>EL E. BURGOS C.</p> <p><i>[Signature]</i></p>	4,000

4596 93

24 DIC. 1973

CARTELA DE BOLIVIA



24 DIC. 1973

LUIS A. FONTBONA B.  
AGENTE GENERAL DE ADUANA

SOLICITA AUTORIZAR ESCOLTA DE ADUANA QUE INDICA.

sol. #123/74  
prop. Nº155/74

Señor

ADMINISTRADOR DE ADUANA,

Agradeceré a Ud. se sirva tener a bien disponer se designe Escolta de Aduana, para viajar al puerto de Arica, acompañando Caravana de Camiones que transportarán ocho containers conteniendo Partes y Piezas para vehículos, con peso de 40.170 KG. llegados por Tren Internacional, procedente de Salta, Argentina y amparados por Solicitud de Traslado Nº 658-042/74.-

Formúlese el cargo correspondiente a fin de ordenar su oportuna cancelación.-

ES GRACIA,

Antofagasta, Marzo 26 de 1974.-

LUIS A. FONTBONA B.-

*Citroen*

VILLAZO  
"Francisco A. de S."  
81

005

05/73

Citroen Chilena S.A.

Arica Rep. de Chile

Despacho de conformidad a la minuta  
23/70 de fecha 3/2/73 excede de lo  
gravamen.

Neto = 7.400,-

Citroen Argentina S.A.  
Rep. Argentina 3  
3da Am. erica

Buenos Aires  
Buenos Aires

0,-

Carro plano  
Corvino

24/2/73  
200  
1,80

Perreco  
Villazon 8 151/501

Dos = 148.000,-  
Sus. = 7.400,-  
VVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVV

12741 1. Un carro plano con peso de  
cuatro mil (4.000) kls. p.b.  
con dos (2) containers con-  
tando PARTES Y PIEZAS PARA  
VEHICULOS CITROEN Valor \$us.  
7.400,- = \$bs. 148.000,-

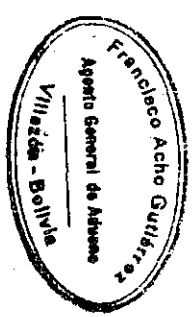
1. Carro plano 4.000 2o 7.400 = 7.400,- = 148.000,-

Libre Libre

VVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVVV

Señor Administrador Despacho de conformidad

TODO FAVOR EN MODERACION  
PROCEDENTE DE BUENOS AIRES REP. A. C. PARA POR DESTI  
A ARICA REP. DE CHILE



26 DIC. 1973



R. Papel 11.017

Licencia

24.3

*Maria M. P. ...*

Edwin Frugone Gómez  
 Agente General de Aduana

ADUANA ARICA

COMPROBACION

ALMACENES PARTICULARES

D-57777

Solicitud de Traslado de Mercaderías

Señor Administrador  
 EDWIN FRUGONE GOMEZ Agente General de Aduana, en representación de  
 viene en solicitar el traslado directo de Aduanas a Almacén Particular  
 Decreto N° 463/73 de las disposiciones mercantiles correspondientes a  
 Manifiesto N° 101 de fecha 17 AGOSTO de 1973

No. 101  
 Fecha 17 AGOSTO 1973  
 CIRCULO CHILENO S.A.

VEHICULO: CHILENO O G. AREA  
 FECHA DE EMBARQUE: 18/08/73  
 FCC ARICA A LA PAZ ex GRAL. BELTRAMO C. PORTES

Marcas	Numera- ción	Cant. Bros	MERCADERIAS	Peso Neto	Valor Oro
CHAX-263		6	Seis contáinera con peso de 27.800 y		
275863			13 Veintiseiete mil ochocientos KI-		
270590			los brutos manufactados y 12.917 KI		
267793			Treinta y dos mil novecientos die-		
Ch/Ar. 54			ciséte kilos brutos efectivos; y		
35.- 17.			4.380 Kilos Cuatro mil trescientos		
			ochenta kilos peso Tara por contá-		
			ners de origen argentino que ingre-		
			san bajo Admisión Temporal y 4.090		
			Cuatro mil cincuenta kilos peso Ta-		
			ra por contáinera nacionales, como		
			sigue:.....		
			11.600,000 KI. ....		
			200 DOSCIENTAS UNIDADES JUEGOS DE	11.600 KI	
			MOtores EN GRADO CRO PARA VEHICULOS		
			CITROEN MODELO AL-BELGIAS 1973.		
			Partida 87.02.01.99. ....		
			3 3 KI Especificos y 3051 Adv. ....		
			10.437,000 KI. ....		
			200 DOSCIENTAS UNIDADES JUEGOS DE	10.437 KI	
			PARTES Y PIEZAS EN GRADO CRO PARA		
			VEHICULOS CITROEN MODELO AL-BELGI-		
			AS 1973. ....		
			Partida 87.02.01.99. ....		
			3 3 KI Especificos y 3051 Adv. ....		
CHAXI-263		10	Diez contáinera con peso de 30.300		
284342-268921			Treinta mil quinientos kilos brutos		
270832-268024			manufactados y 49.040,000 Cuarenta		
271368-268011			y tres mil cuarenta kilos cuarenta		
263750-271013			con granos brutos efectivos; y		
20556-260269			.....		





A F O R O

Reconocido documentalmente para el solo  
efecto de su traslado. Exijase garantía.

19 OCT. 1973



Firma Vista

ARICA



# CARTA DE PORTE PARA CARGA DE ~~XXXXXXXXXX~~

El transporte de las cargas que se realice por esta compañía con sujeción a las disposiciones del Código de Comercio y la Ley y Reglamento sobre Fidejantes y a las tarifas y condiciones aplicables, se efectuará en:

tarifa básica ordinaria  
 tarifa básica reducida  
 tarifa especial N°

las tarifas que no correspondan. Si no se hubiera indicado al momento del transporte se aplicará a la tarifa más favorable en su reducción, según el:

**Retiro Norte**

ESTACION DE DESTINO:

**Arica**  
 vía emp. La Quiasa  
 Chile

REMITENTE: **Citroen Argentina S.A.S.** Lugar de Origen: **Expita 3220 Capital**  
 DESTINATARIO: **Automotriz Corfo Citroen S.A.** Lugar de Destino: **Bantera 341 Santiago**

EL FLETE SE PAGARÁ EN LA ESTACION DE: **Retiro Norte en Ota.Ota.**

*Código 09/19/0044*

DECLARACIONES DEL REMITENTE				PARA USO DE LA EMPRESA			
Número de identificación	Cantidad de unidades	Clase	Valor	Peso	Valor	Valor	Valor
<b>1832</b>	2	Contenedores	260052	4110	19/11/04	1832	11.250,00
1243	1		25275	3790		A.21	765,00
835	1		262138	4000		Senaco	245,78
1244	1		260360	1300			
			25860	1300			
				<b>19360</b>			<b>12.560,78</b>

*Contenido: 124*

*Partes y piezas para automoviles marca Citroen.*

*Valor declarado: 172.259,60 Seguro*

*Carga por recolección vía aérea a destino*

Señalar No. 709/12 del 13/12/73 para cargar 10. Tercera. / seguros de accidentes y seguro de furtos e incendio via terrestre del Fidejante No. 119.427 y 128 del 25/10/73. Seguro de furtos e incendio via aérea de la Quasa hasta el destino en forma por el Corfo Arica el 01/12/73.

Despacho de las cargas de Peligro: El transporte de las cargas de peligro, la Empresa los recibirá únicamente en las buques fidejados del depósito de las cargas de Peligro de la Empresa.

Señado de los vagones: El sellado por el remittente con sellos propios, sin responsabilidad para la Empresa y el Remittente.

OBSERVACIONES: (2)

*Arica*

*Arica*

Buenos Aires, 19 de diciembre de 1973

Amoroso

Banco Crédito Rural Argentino

RAFAEL FERRER L.

de nuestra consideración

Sírvase tramitarse en forma telegráfica por -  
 presentar cuenta y orden al Banco Central de Bolivia, Dto. Montevideo, La  
 Paz, por la cuenta Empresa Nacional de Ferrocarriles, la suma de us\$  
 1.004,00.- en pago de fletes por exportaciones embarcadas con destino  
 CHILE (SAL), Vía Bolivia, debitando su contravalor en pesos en nuestra  
 cuenta corriente con Uds., extendiendo comprobante en duplicado.-

Sin otro particular, hacemos propicia la oportu-  
 nidad por saludarle muy atentamente.-

CH/R/1 124

710

/000

3.6

OFICINA BUENOS AIRES

EMPRESA NACIONAL DE FERTILIZANTES DE BOLIVIA

REPRESENTACION EN BUENOS AIRES  
EMBAJADA DE BOLIVIA

Fecha 27 de diciembre de 1973

**ORIGINAL**

### Comprobante Recepción N° ME. 36/73.

CITROEN ARGENTINA S.A.

Su pago de fletes ferroviarios, mediante transferencias telegráficas Nos. 17389 y 17390 a través de los Bancos: Crédito Rural Arg., of América y Central de Bolivia, desde frontera Arg-Bol hasta Charaña, destino Arica, Chile, de repuestos para automotor. Tarifa \$us. 44,35 por vagón.

C.P. 18, 19 y 20 de 14/12/73, vagones 12433, 12432, 8565, 12436, 12424, 2095, 30604, 2063 y 8522 con peso aforado de 116.500 Kgs. \$us. 5.166,77

XXXXXXXXXXXX

Son: CINCO MIL CIENTO SESENTA Y SEIS 77/100 DOLARES AMERICANOS.

CHAK 124 U\$S	1.780,65
CHAKI 124 "	1.283,93
OHAY 002 "	2.102,19
<b>U\$S</b>	<b>5.166,77</b>

XXXXXXXXXXXX

Crédito a.

Rendición de Cuentas N° .....

EMPRESA NACIONAL DE FERTILIZANTES DE BOLIVIA

JAI ME MORALES  
REPRESENTANTE EN BUENOS AIRES

ANEXO V

CASO: TRANSPORTE DE PIEZAS DE TELEVISION Y DE MAQUINAS DE COSER DESDE  
BRASIL AL PERU VIA: SAO PAULO - CORUMBA - SUAREZ ARANA - SANTA  
CRUZ - DESAGUADERO - PUNO - LIMA

## ANEXO V

### CASO: TRANSPORTE DE PIEZAS PARA TELEVISORES Y DE MAQUINAS DE COSER DESDE BRASIL AL PERU VIA: SAO PAULO – CORUMBA – SUAREZ ARANA – SANTA CRUZ – DESAGUADERO – PUNO – LIMA

#### 1. Antecedentes

A fines de 1973, la empresa de transporte combinado del Brasil, Transportadora CORAL, comenzó a organizar para la Philips y la Singer el transporte de carga entre São Paulo y Lima vía Santa Cruz, Bolivia. Para enviar estos embarques se utilizaron diversas rutas, incluso la ruta São Paulo–Santa Fe–Santiago–Lima y São Paulo–Santa Fe–Salta–Arica–Lima. La ruta terrestre más corta y más rápida es la que pasa por Santa Cruz, lugar en el cual es necesario efectuar un transbordo. La empresa CORAL considera que los fletes cobrados por el transporte en camión entre Santa Cruz y Lima son “excesivos”; al parecer, las empresas de transporte camionero del Perú no han considerado aún la posibilidad de dedicarse a este transporte. En algunos lugares las carreteras son muy deficientes, especialmente entre Puno y Arequipa. La empresa CORAL tiene interés en utilizar el ferrocarril para el transporte entre Cochabamba y la costa, pasando por Arica o Arequipa. Sin embargo se ha descartado la posibilidad de transportar remolques en vagones plataforma por los desplazamientos que sufre el centro de gravedad de los remolques cargados en este ferrocarril de montaña, ya que en Cochabamba y Santa Cruz no hay instalaciones para el traslado de contenedores.

A continuación se describen los cinco primeros embarques enviados vía Santa Cruz. 1: 180 cajas de cartón que contenían tubos para televisores y respuestos Singer, despachados desde São Paulo el 13 de julio que llegaron a Santa Cruz el 31 de julio de 1973. La empresa CORAL pagó el impuesto de 2 por ciento *ad valorem* que aplicaba Bolivia a las mercaderías en tránsito hasta noviembre de 1973. 2: un embarque de 555 cajas que sufrió una demora de 6 días en Santa Cruz mientras CORAL negociaba la exención del impuesto del 2 por ciento; este embarque sufrió una nueva demora de 8 días en Puno, mientras llegaba la documentación desde Lima. 3: un embarque de 122 cajas, que alcanzó al embarque anterior en Puno. 4: un embarque de 158 cajas que también sufrió una demora en Puno por efecto de un retraso de la documentación. 5: un embarque de 239 cajas que contenían mercancías fabricadas por la Philips con un peso de 17 215 kilos, y 64 cajas de productos Singer con un peso de 14 315 kilos transportado en seis vagones cerrados de Ferrovías Paulistas S.A.

#### 2. Transportistas que participan en el movimiento de carga

- São Paulo–Baurú (Brasil): Superintendencia Regional 2 de Ferrovías Paulistas S.A. (FEPASA).
- Baurú–Corumbá (Brasil): 10ª División Noroeste de la Red Ferroviaria Federal S.A. (RFFSA).
- Corumbá–Santa Cruz (Bolivia): Red Oriental de la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia.(ENFE).
- Santa Cruz–Lima (Perú): Sindicato de Transportistas Automotores de la Paz.

#### 3. Secuencia de las operaciones y movimiento de la documentación

En este estudio de casos se examina fundamentalmente el transporte de mercancías de São Paulo a Lima. Sólo se describen las exigencias generales vinculadas con las transacciones financieras y la documentación y no los procedimientos específicos que se siguen en los casos examinados en este trabajo. La secuencia de las operaciones y documentación se muestra en el diagrama A.

El exportador tiene que estar inscrito en la *Carteira de Comercio Exterior*, CACEX (1.3), organismo que debe haber aprobado las marcas registradas que se han de utilizar. Luego de recibir la petición formal del importador del Perú (1.1), y la notificación de un banco comercial local de que el importador ha abierto una *carta de crédito* (1.2), se realiza una operación



conocida como *cierre del cambio* (1.4) en virtud de la cual el exportador suscribe un acuerdo de cambios con un banco autorizado.

El exportador llena el documento *Concex-4* o *guía de exportación* (1.5) y obtiene su aprobación por la CACEX. Luego embala la mercancía, emite la *factura comercial* (1.7), prepara la *lista de embalaje* (1.8) la *nota fiscal* (1.9), el *certificado de origen* (1.10), y la *guía de remesa al exterior* (1.11). Hasta el 1º de julio de 1974, debía obtenerse también un recibo del consulado del Perú para las exportaciones a ese país (1.12); la tramitación de cada uno de estos documentos puede sufrir demoras. Por ejemplo pueden transcurrir hasta cinco días antes de que se obtenga el certificado de origen necesario de la Federación de Industria de São Paulo.

El ferrocarril del Estado de São Paulo (FEPASA) dispone de instalaciones en el patio de la estación de Barra Funda en São Paulo para la inspección aduanera de la carga, realizada en presencia de un agente de la CACEX. Eso permite que el agente de aduana o el usuario puedan presentar la documentación necesaria para la exportación a Bolivia y se puedan colocar los precintos a los vagones de carga en Barra Funda, los que no vuelven a abrirse hasta que la carga llega a Santa Cruz en Bolivia.

El agente de aduana o el empresario de transporte combinado, colaboran con FEPASA en la preparación de la *carta de porte* (3.3) y el *manifiesto al por mayor* (2.2); éste debe ser presentado conjuntamente con la factura comercial en la aduana de Bolivia.

En la *carta de porte* (3.3) preparada por FEPASA, figura como destino Santa Cruz calculándose el flete hasta Corumbá. El Sistema Federal de Ferrocarriles (RFFSA) no prepara una carta de porte separada en Baurú. El flete entre São Paulo—Corumbá corresponde a la suma de las tarifas aplicadas por FEPASA y RFFSA, y por este motivo los costos para el usuario son mayores que si se aplicara un flete directo real. El agente del ferrocarril de Bolivia en Corumbá expide una *carta de porte* (3.12) que sólo sirve como control del cobro del flete de Corumbá a Santa Cruz. Como la carta de porte preparada por FEPASA es negociable, es utilizada por los agentes de aduana como conocimiento de embarque cuando no logran que el Banco del Brasil reconozca el conocimiento de embarque del ETC para operaciones de transporte combinado.

FEPASA y RFFSA han consolidado sus instalaciones en la estación y en los patios en Baurú con lo cual se ha acelerado enormemente el traslado de la carga de un ferrocarril a otro. Sin embargo, por lo menos uno de los agentes de aduana tiene un representante en Baurú cuya función primordial es asegurar que se transfiera rápidamente la carga de un ferrocarril a otro.

Tanto el servicio ferroviario como el servicio de transporte camionero efectúan en un plazo mínimo el traslado de las mercancías de São Paulo a Campo Grande o Corumbá, pero el servicio camionero tiende a ser más regular aún y suele garantizar la entrega en determinado número de días. Esta es una de las principales razones por la cual se utilizan en ciertas oportunidades los camiones, a pesar de que cobran fletes mucho más elevados y que debe efectuarse la inspección de la carga en Corumbá en lugar de en São Paulo (Barra Funda).

A partir de enero de 1974 se pagaban los siguientes fletes por tonelada en esta ruta:

São Paulo – Santa Cruz . . . . .	US\$ 40.50 (cifra excesivamente elevada para la carga general debido a que se utiliza un peso mínimo por vagón de carga para el cálculo de los fletes).
Santa Cruz – La Paz . . . . .	US\$ 22.28 para cualquier tipo de carga.
Santa Cruz – Arequipa . . . . .	US\$ 40.00 para cualquier tipo de carga.
Santa Cruz – Lima . . . . .	US\$ 60.00, menos US\$ 1.00 si la carga se transfiere a un camión más grande en Arequipa.

Los vagones de carga pasan normalmente por Corumbá, Quijarro/Joaquin Murtinho (en la frontera misma) y Suárez Arana, sin tardanza, salvo una detención mientras se prepara la *carta de porte* de ENFE (3.12) y la *guía de expediciones* (3.13) y se verifican los precintos. Se entregan copias del *manifiesto al por mayor* (2.2) que acompañan la carga, al jefe de estación en Joaquin Murtinho y a la Aduana en Suárez Arana, y al jefe de Estación y a la Aduana en Santa Cruz. La Aduana de Bolivia puede insistir en comprobar, en cualquier momento, que la carga corresponda

al manifiesto, especialmente si hay indicios de violación de los precintos. La empresa CORAL ha dado instrucciones a su agente de aduana en Corumbá para que cablegraffe al agente en Santa Cruz las informaciones sobre el paso de los vagones de carga por dicho lugar a fin de coordinar las operaciones de transbordo.

El empresario de transporte combinado o el agente de aduana contrata los camiones necesarios para que reciban a los vagones de carga en Santa Cruz. Estos trámites previos son muy importantes cuando se trata de carga enviada al Perú, por cuanto sólo algunos sindicatos están autorizados para transportar carga que pase por Santa Cruz con destino al Perú. El Sindicato de La Paz (cuatro empresas) creó una filial en Santa Cruz para que administre u organice el movimiento de sus camiones cuando se trata de envíos destinados a Lima. La empresa CORAL obtiene estos servicios del Sindicato en La Paz directamente desde São Paulo. El agente de transportadora CORAL en Santa Cruz avisa al servicio de transporte camionero cuando hay demora en la llegada de los vagones de carga.

El empresario de transporte combinado (en este caso Transportadora CORAL S.A.) cablegrafía a su agente en Santa Cruz adscrito a la oficina del agente de aduana. El cable indica la fecha de partida del embarque de São Paulo, el número de cada vagón de carga y el número de cada conocimiento de embarque de transportadora CORAL. Por vía aérea se envía al agente en Santa Cruz la documentación que a continuación se indica:

3.5 *Manifiesto de Transportadora CORAL*

2.2 *Manifiesto al por mayor*

3.3 *Carta de porte de FEPASA*

1.7 *Factura comercial legalizada en el Consulado de Bolivia.*

Además se envía la siguiente documentación para el ingreso de la mercancía al Perú, que acompaña a los camiones de Santa Cruz a Puno en el Perú:

3.4 *Conocimiento de embarque de Transportadora CORAL*

1.7 *Factura comercial*

1.10 *Certificado de origen*

3.5 *Manifiesto de Transportadora CORAL*

1.12 *Factura consular (hasta el 1º de julio de 1974)*

Se usa el manifiesto emitido por Transportadora Coral, o, cuando se trata de otras empresas, la carta de porte de FEPASA, para obtener la información necesaria a fin de iniciar la tramitación de la *póliza de tránsito* (2.8) por la Aduana en Santa Cruz. El agente de Aduana en Santa Cruz elabora la *póliza de tránsito* (18 ejemplares) después de llegada la carga y la envía junto con las cartas de porte de Bolivia y del Brasil, y el manifiesto al por mayor a la aduana. Corrientemente, la preparación de estos papeles por el Agente de Aduana y su tramitación por la Aduana en Santa Cruz demora de dos a cuatro días laborables. La Aduana funciona solamente en la mañana. La Aduana de Santa Cruz es flexible en lo que se refiere a la documentación que exige para legalizar la *póliza de tránsito*. Estos documentos podrían prepararse y tramitarse antes de que llegara la carga a Santa Cruz, si no se exigiera la presentación de la *carta de porte* de Bolivia (3.12).

El agente de aduana le entrega un cheque en blanco a la Aduana en Santa Cruz como garantía aduanera y paga los gastos cobrados por el inspector que acompaña la carga desde Santa Cruz a Puno (estos gastos variaban entre 50 y 100 dólares a fines de 1973).

El agente de Transportadora CORAL presenta la *póliza de tránsito* (2.8) legalizada al jefe de bodega de ENFE, y contrata individualmente a los trabajadores para que descarguen los vagones bajo su supervisión. Un inspector de aduana abre los precintos del vagón de carga y los camiones son cargados en su presencia y la del agente de Transportadora CORAL.

Este proceso se realiza con cierta informalidad a fin de facilitar el transbordo de la carga. Si un embalaje muestra averías, pero su contenido parece estar en buenas condiciones, el agente lo cambia. Si se observa alguna deficiencia del contenido mismo, ésta se anota en el *manifiesto* de CORAL (3.5).

El agente de CORAL prepara un *manifiesto del camión* (3.25) del cual se envían copias a la oficina central de la empresa CORAL en el Brasil, una acompaña la carga hasta Lima, se despacha otra por correo al destinatario en esa ciudad, una para el asegurador y otras dos para las aduanas de Bolivia y el Perú. El conductor del camión lleva consigo el *manifiesto al por mayor* (2.2) el *manifiesto* de la empresa CORAL (3.5) un *control de ruta* (3.26), la *póliza de tránsito* (2.8) y la documentación enviada desde São Paulo para ser llevada al Perú. Los camiones no son cerrados, están abiertos por su parte superior y van cubiertos con una lona. En Santa Cruz o en La Paz, se prepara un *manifiesto al por mayor* (2.12) que se exige en el Perú para el tránsito de la carga entre Desaguadero y Puno.

El camión debe pasar por diversos puestos de control entre Santa Cruz y Lima. Entre Alto La Paz y Puno solamente, es necesario pasar por los siguientes puestos de control:

Al salir de Alto La Paz – tránsito

Tambillo – Aduana

Puerto Guaqui – tránsito, administración de fronteras y policía militar

Al salir de Guaqui – aduana

Al entrar en Desaguadero – tránsito, aduana, inmigración y policía

Desaguadero (Perú) – puesto de peaje, guardia civil, aduana, inmigración y policía

Pomata – Aduana

Ilave – Aduana y guardia civil

Puno – control de policía y aduana.

Al pasar por Desaguadero en la frontera, el inspector de aduana del Perú coloca un timbre en la póliza de tránsito emitida por las autoridades de Bolivia, la que se envía de retorno a Santa Cruz para que el cheque en blanco sea devuelto al agente de aduana. El mismo inspector prepara un *oficio* (2.14) dirigido al inspector de aduanas en Puno, que se agrega a la documentación que se exige en el Perú y que lleva consigo el conductor del camión. En la Aduana de Desaguadero se mantiene un registro de todo el movimiento internacional de camiones que pasa por ese punto. Con arreglo a lo dispuesto por la ley, un funcionario aduanero debe acompañar la carga entre Desaguadero y Puno, además del oficio y del manifiesto al por mayor. Sin embargo esta exigencia fue eliminada recientemente por la falta de personal aduanero.

No se requiere ningún documento especial para los camiones procedentes de Bolivia que ingresan al Perú, llegan sólo hasta Puno y que permanecen menos de 24 horas en este país. Para los que permanecen más tiempo, el agente de aduanas en Puno prepara una *solicitud de admisión* (2.18) y al recibir este documento la Aduana expide el *formulario R.A.I.* (2.19). Los camiones pueden permanecer 10 días en el Perú si se dirigen a Mollendo o Matarani; treinta días si se dirigen a Lima o más lejos. La carga con destino a Lima debe ir acompañada del *manifiesto al por mayor* (2.12), de la *póliza de importación* (1.15), la cual debe ser legalizada por la aduana en Puno, del *formulario R.A.I.* (2.19) y del *manifiesto del camión* (3.25). El agente de aduanas en Puno debe dejar un depósito de 50 soles por el camión boliviano.

Hasta hace poco tiempo se enviaban tres juegos de documentos al Perú para las importaciones que entraban por Desaguadero y Puno. Un juego (compuesto por el manifiesto de Transportadora CORAL, el recibo consular, el conocimiento de embarque de Transportadora CORAL, el recibo comercial y el certificado de origen) era enviado directamente por el Cónsul en el Brasil en sobre cerrado a la aduana en Puno. El agente de aduana estaba autorizado para hacer copias fotostáticas de estos documentos a fin de preparar el permiso de importación antes de que llegue la carga. La preparación y tramitación de estos documentos en la Aduana corrientemente demora dos días. Para ahorrar tiempo el agente de aduana podía pagar los derechos sobre la base de esta documentación antes de que llegara la carga.

Un segundo juego de documentos se enviaba de São Paulo por vía aérea a Santa Cruz y era llevado por el conductor del camión hasta Puno.

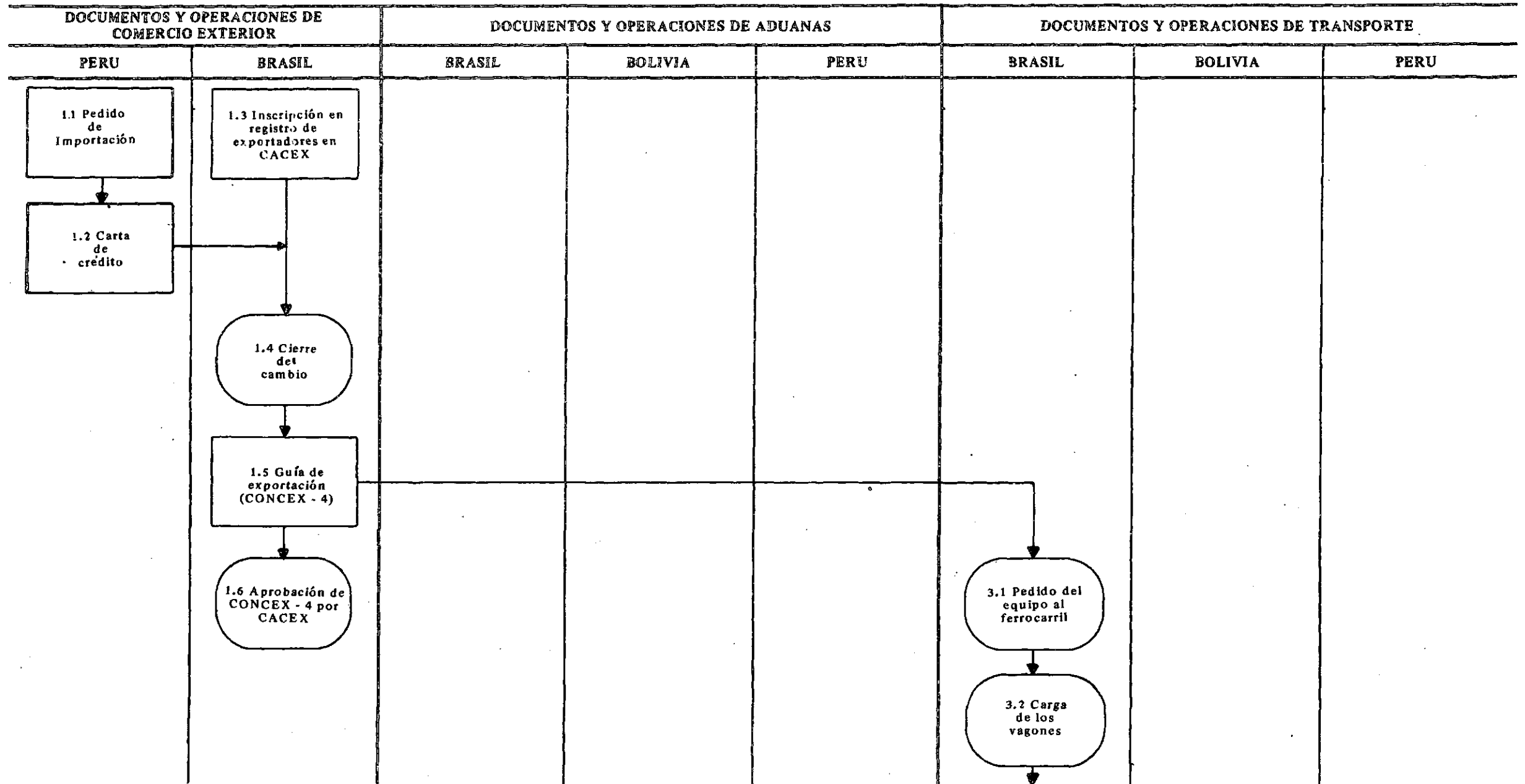
El tercer juego era enviado por el exportador a un banco comercial en Lima que lo hacía revisar y obtenía su aprobación del Banco Central de la Reserva del Perú. En promedio, la tramitación de esta documentación y su envío al agente de aduana en Puno tarda 30 días, lo cual

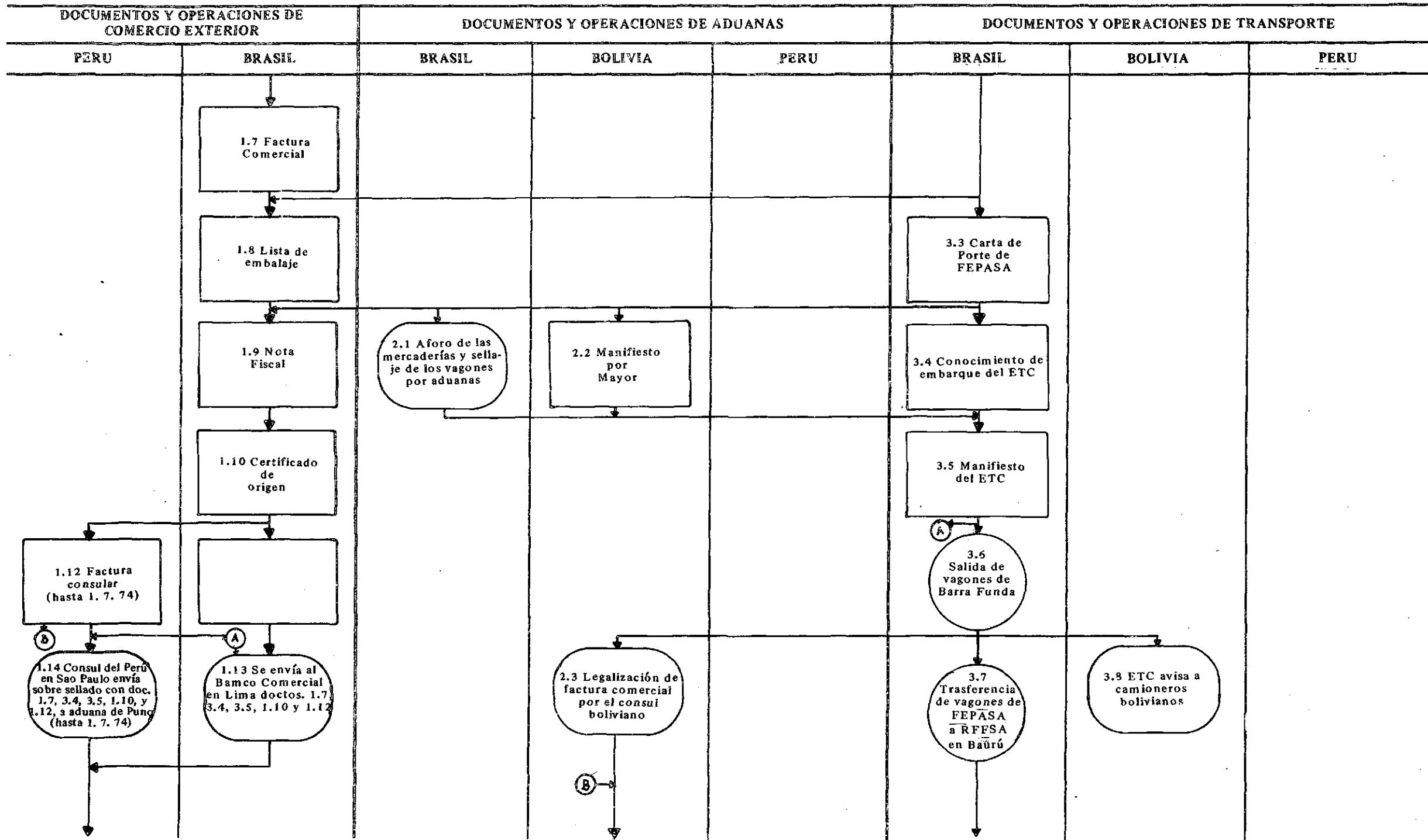
causa una larga demora en el movimiento de la carga. Para evitar este problema la Aduana de Puno inspeccionaba la carga basándose en la documentación consular y permitía que la mercadería continuara hacia su destino bajo garantía depositada por el agente de aduana. Este preparaba una promesa o carta de garantía en la cual se comprometía a pagar los derechos dentro de un plazo de 10 días, incluso aunque la documentación aprobada por los bancos no hubiese llegado de Lima. Cuando llegaba el momento de pagar esta garantía el agente tenía 3 días laborables para hacerlo. Normalmente luego de hacer efectiva la garantía llamaba al destinatario para que depositara de inmediato el dinero. La nacionalización de la carga no se consideraba completa mientras la aduana de Puno no recibiese el documento aprobado por el Banco Central de la Reserva, y una declaración del importador autorizada ante notario.

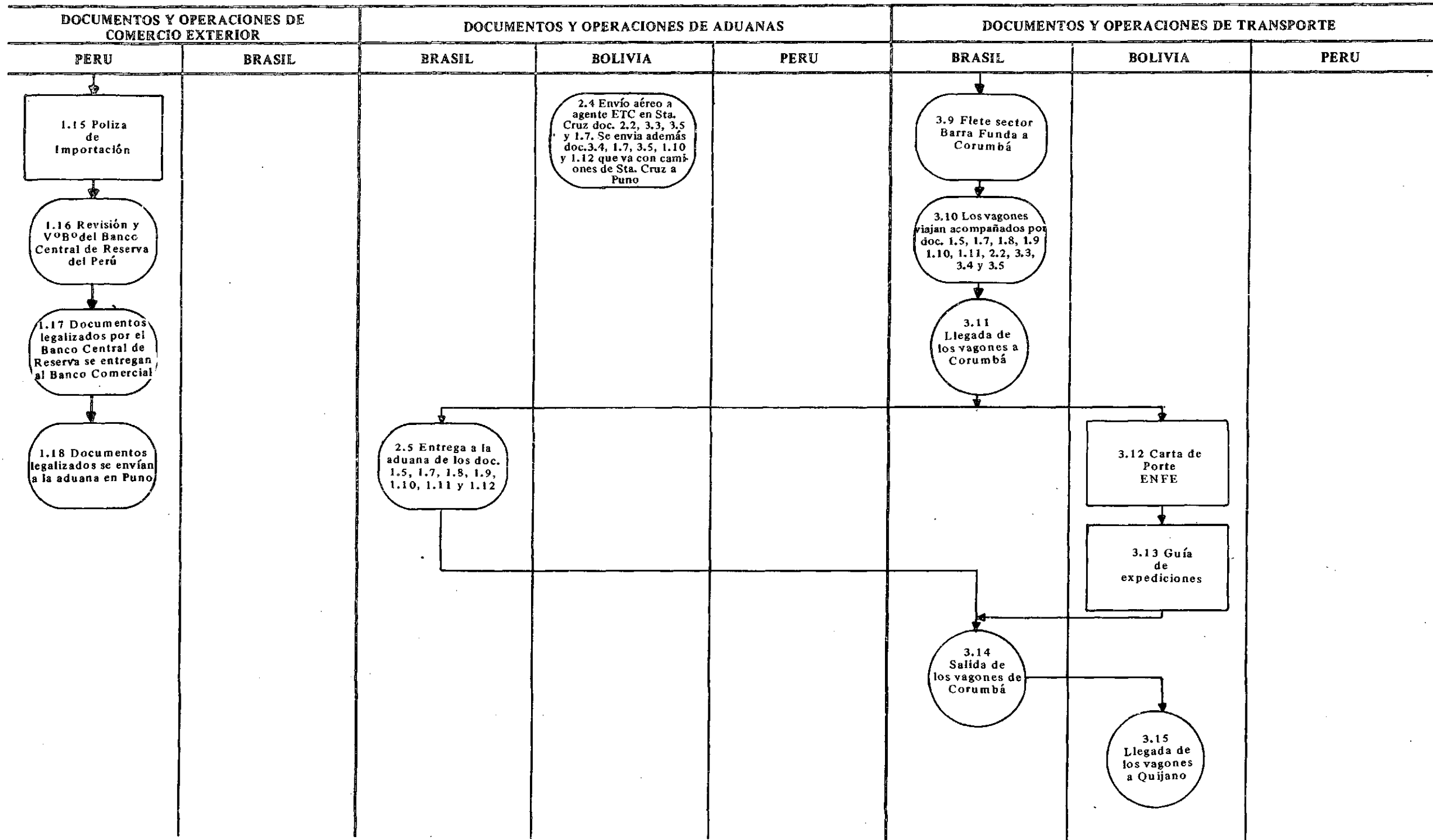
Como se ha eliminado la intervención del Cónsul, ahora se está buscando alguna forma que permita utilizar la documentación que a ese mismo fin trae consigo el conductor del camión. Actualmente, de acuerdo con las disposiciones aduaneras vigentes en Perú, la carga puede ir en tránsito de un almacén de aduanas a otro, como ocurre por ejemplo en el Callao. Esta facilidad no se aprovecha en la mayoría de los casos. La cabal aplicación en el Perú de la Decisión 56 del Acuerdo de Cartagena supondrá que se establezcan procedimientos para nacionalizar la carga en su lugar de destino, lo cual se permite ahora solamente para algunos tipos de movimiento.

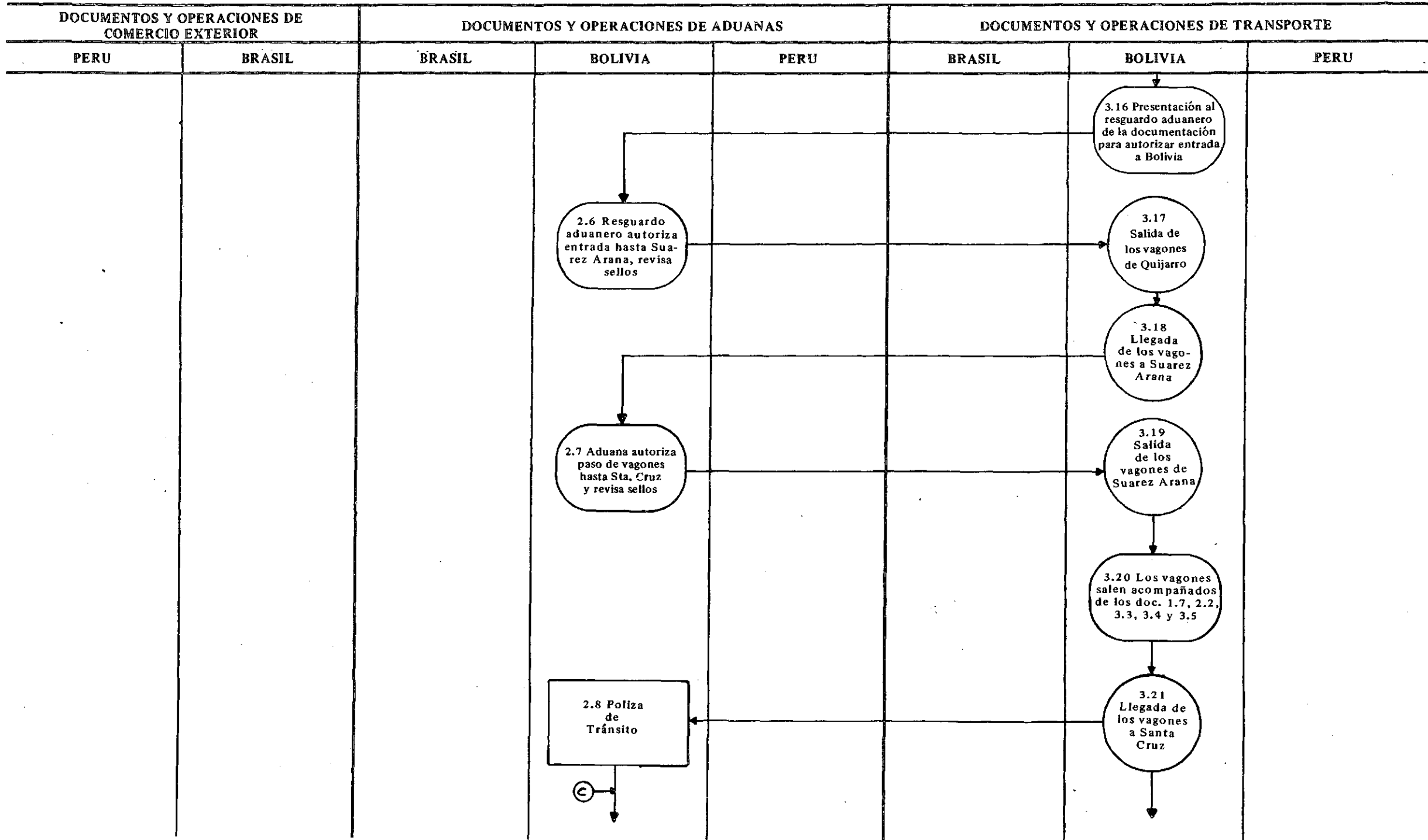
# DIAGRAMA DE FLUJO DE OPERACIONES Y DOCUMENTACION

EXPORTACION DE PIEZAS DE TELEVISORES Y MAQUINAS DE COSER DE BRASIL A PERU VIA  
SAO PAULO - CORUMBA - SUAREZ ARANA - SANTA CRUZ - DESAGUADERO - PUNO - LIMA

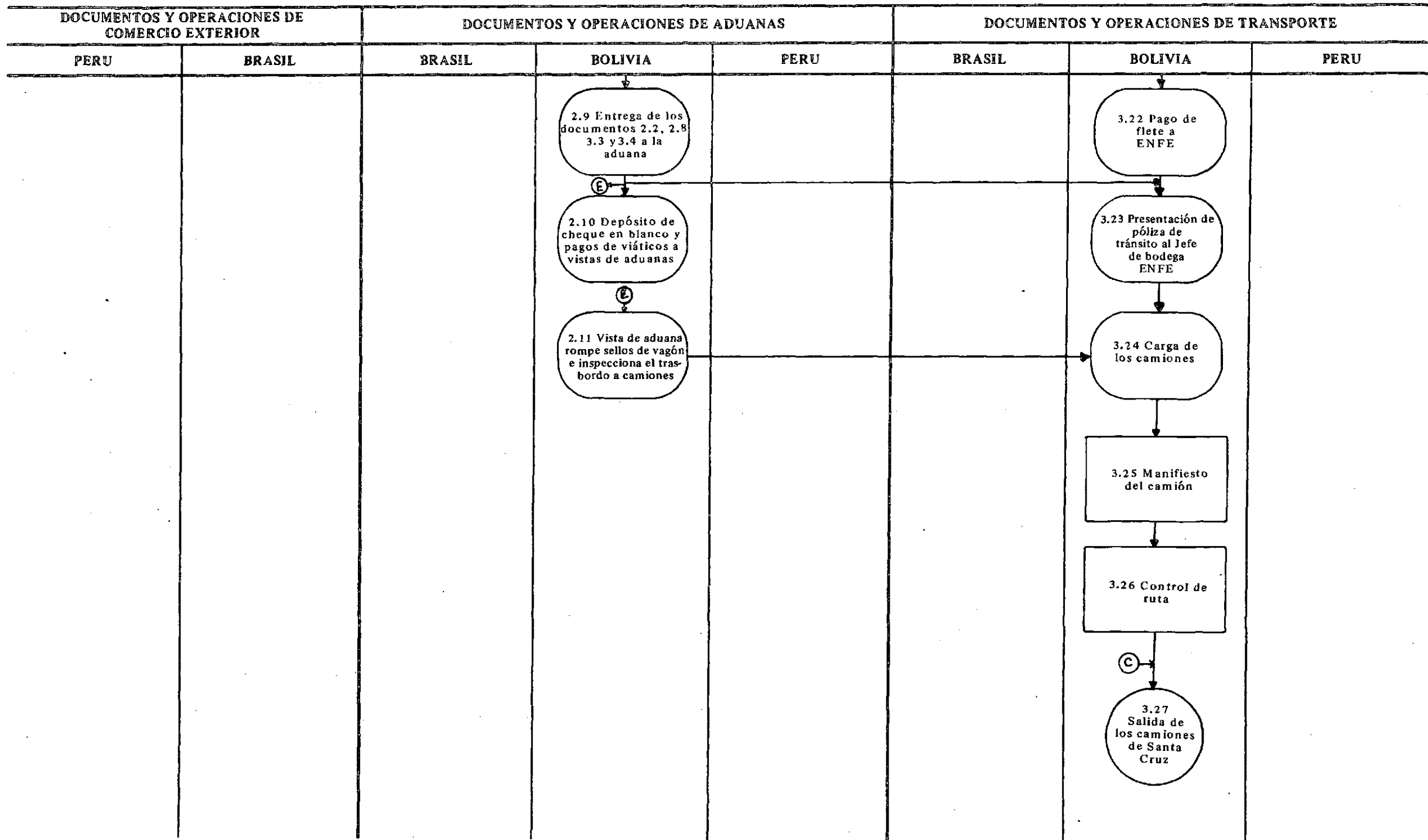


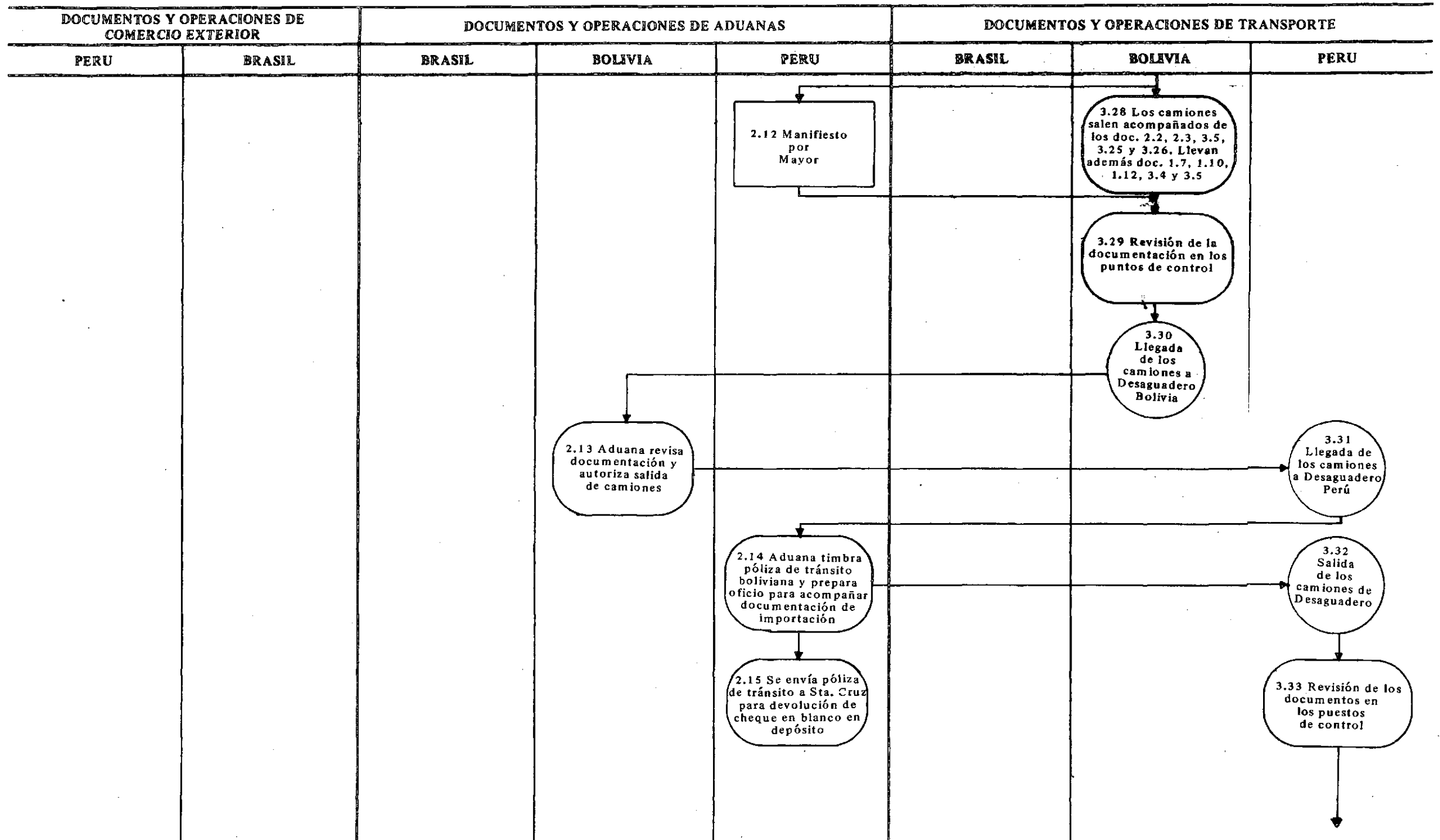












DOCUMENTOS Y OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR		DOCUMENTOS Y OPERACIONES DE ADUANAS			DOCUMENTOS Y OPERACIONES DE TRANSPORTE		
PERU	BRASIL	BRASIL	BOLIVIA	PERU	BRASIL	BOLIVIA	PERU
				<p>2.16 Pago de los derechos o verificación de los mismos</p> <p>2.17 Desaforo de la carga en Puno</p> <p>2.18 Solicitud de admisión de los camiones</p> <p>2.19 Formularios R.A.I.</p> <p>2.20 Legalización póliza de importación (1.15) en Puno y depósito de garantía sobre los camiones</p>			<p>3.34 Llegada de camiones a Puno</p> <p>3.35 Salida de camiones de Puno</p>

DOCUMENTOS Y OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR		DOCUMENTOS Y OPERACIONES DE ADUANAS			DOCUMENTOS Y OPERACIONES DE TRANSPORTE		
---	--	-------------------------------------	--	--	--	--	--

PERU	BRASIL	BRASIL	BOLIVIA	PERU	BRASIL	BOLIVIA	PERU
------	--------	--------	---------	------	--------	---------	------

↓

3.36 Camiones salen  
acompañados de los  
doc.: 1.15, 2.12,  
2.19 y 3.25

↓

3.37 Revisión de  
la documentación  
en los puntos de  
control

↓

3.38  
Llegada  
de los  
camiones a  
Lima