

NACIONES UNIDAS



GENERAL

E/CN.12/547

21 de diciembre de 1960

ORIGINAL: ESPAÑOL

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
Noveno periodo de sesiones
Caracas, mayo de 1961

NECESIDADES DE MATERIAL FERROVIARIO Y REGIMEN
DE SU IMPORTACION EN ALGUNOS PAISES
DE AMERICA LATINA

INDICE DE MATERIAS

	<u>Páginas</u>
Introducción.....	5
I. <u>Argentina</u>	7
Régimen de importación.....	8
II. <u>Bolivia</u>	9
Régimen de importación.....	11
III. <u>Brasil</u>	12
Régimen de importación.....	13
IV. <u>Colombia</u>	14
1. Material de explotación: programa de rehabilitación.....	16
2. Posibilidades de financiamiento.....	19
3. Régimen de importación.....	19
V. <u>Chile</u>	21
Régimen de importación.....	24
VI. <u>Ecuador</u>	25
Régimen de importación.....	26
VII. <u>México</u>	27
1. Necesidades de equipo y material rodante.....	29
2. Posibilidades de financiamiento.....	30
3. Régimen de importación.....	32
VIII. <u>Paraguay</u>	32
Régimen de importación.....	34

	<u>Páginas</u>
IX. <u>Perú</u>	35
Régimen de importación	37
X. <u>Uruguay</u>	38
Régimen de importación	38
XI. <u>Venezuela</u>	39
Régimen de importación	40
ANEXO. <u>Aranceles de importación de material ferroviario</u> <u>en la Argentina, Bolivia, el Brasil, Colombia,</u> <u>Chile, el Ecuador, el Paraguay, el Perú y</u> <u>Venezuela</u>	43

INTRODUCCION

En la primera reunión sobre material ferroviario convocada por la Secretaría Ejecutiva de la CEPAL y realizada en la ciudad de Córdoba (Argentina) del 2 al 5 de marzo de 1959,^{1/} se discutieron por primera vez algunas ideas relativas al posible desarrollo de la industria del material ferroviario y a una expansión del intercambio de sus productos en América Latina dentro de un mercado regional o zona de libre comercio. Entre otras propuestas, esa reunión formuló recomendaciones en el sentido de que la Secretaría de la CEPAL, considerando también a los países latinoamericanos no representados allí, recogiera informaciones sobre:

- a) las necesidades inmediatas de material ferroviario de las respectivas empresas de transportes, tanto para reposición de material existente como para expansión de los servicios actuales;
- b) posibilidad de realizar adquisiciones para cubrir las necesidades mencionadas en qué medida y a qué ritmo, y
- c) relación de los derechos aduaneros y gravámenes de efecto equivalente sobre las importaciones de material ferroviario, así como de las normas de carácter cambiario y administrativo en vigor.^{2/}

La información obtenida y presentada en este documento, se extiende a los siguientes países: la Argentina, Bolivia, el Brasil, Colombia, Chile, el Ecuador, México, el Paraguay, el Perú, el Uruguay y Venezuela. Las secciones correspondientes a la Argentina, el Brasil y el Uruguay son menos detalladas que las de los demás países, porque ya se estudiaron en otro lugar^{3/} las características de sus redes ferroviarias, sus necesidades de reequipamiento y sus posibilidades en orden a la producción de material ferroviario. Aunque su situación se expuso también en el documento aludido, se incluyen bastantes detalles acerca de Chile porque después de la reunión de Córdoba la empresa Ferrocarriles del Estado ha elaborado un nuevo plan

1/ Véase el informe correspondiente en La industria del material ferroviario rodante en América Latina (E/CN.12/508), pp. 1-26.

2/ Ibid., p. 13

3/ Ibid., pp. 27-63

de inversiones. Dada la complejidad del problema de los transportes en Colombia, ha parecido necesario ilustrarlo mediante un croquis adecuado con fines aclaratorios.

Aunque con carácter provisional, de la encuesta practicada es posible deducir las siguientes conclusiones:

- 1) Las redes ferroviarias sudamericanas disponen de material sumamente antiguo y sus balances financieros son cada vez más deficitarios. La relación entre ambos fenómenos constituye un círculo vicioso: no puede renovarse el material por falta de recursos y, a su vez, el abuso del material anticuado incrementa progresivamente las pérdidas financieras.
- 2) Son bien conocidas en cada país las necesidades en cuanto a reposición de equipos y a expansión de los servicios, pero la falta de medidas de financiamiento impide abordar seriamente la situación. Venezuela es un caso particular porque, disponiendo de divisas, todavía no cuenta con los estudios indispensables para determinar el grado de desarrollo que más conviene a la red ferroviaria nacional.
- 3) En parte alguna - ni aún en el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, que ha hecho algunas encuestas por países - se ha podido hallar una visión conjunta sudamericana para el desarrollo coordinado de una red ferroviaria continental que una a los diferentes países con vistas, sobre todo, a un posible mercado regional.
- 4) Las importaciones de material ferroviario están exentas de derechos en la mayoría de los países. Sin embargo, en aquellos donde hay producción nacional - Argentina, Brasil, México y Chile, por ejemplo, en cuanto a vagones y coches - varias reglamentaciones obstaculizan la importación de material extranjero. Otros países que tienen una reglamentación muy liberal - Colombia y Venezuela, por lo que se refiere a rieles - ya están pensando en restringir sus importaciones a medida que se desarrolle la industria nacional.
- 5) En el ámbito de la zona de libre comercio o de un mercado regional, el Brasil, Chile y México, que cuentan con una industria de construcción de vagones y coches de pasajeros bastante desarrollada, podrían abastecer de ellos a otros países. En casi todos los países predomina la tendencia a reemplazar las antiguas locomotoras de vapor por otras nuevas de tracción diesel-eléctrica. Sin embargo, la producción de la única planta latinoamericana de motores diesel, ubicada en la Argentina, es insuficiente y lo será aún por mucho tiempo. Por ello, el incremento del intercambio regional de material ferroviario parece requerir un fuerte estímulo de las inversiones en la industria del material diesel.

/La Secretaría

La Secretaría Ejecutiva de la CEPAL divulga la información contenida en este documento con la esperanza de que sean reanudados dentro de breve plazo los trabajos iniciados en la reunión de Córdoba, con vistas a lograr una coordinación de esfuerzos de los países latinoamericanos en la solución de algunos de sus problemas en el campo del transporte ferroviario.

I. ARGENTINA

Las características de la red ferroviaria argentina, sus necesidades de reequipamiento y las posibilidades de producción nacional de material ferroviario se analizaron en el estudio básico presentado a la reunión de Córdoba,^{4/} por lo que es innecesario tratar nuevamente de ellas. Sin embargo, en julio de 1959 la Empresa de los Ferrocarriles del Estado Argentino (EFEA) preparó un nuevo plan de rehabilitación que fija la magnitud de los equipos que se propone adquirir en los próximos diez años - esto es, hasta 1969 - conforme al siguiente detalle:

<u>Locomotoras diesel eléctricas</u>	<u>385</u>
de línea	227
de maniobras	150
para la Línea Esquel ^{a/}	8
<u>Coches</u>	<u>2 621</u>
de pasajeros	1 610
motores	236
eléctricos	390
eléctricos (Roca)	425
<u>Vagones</u>	<u>24 694</u>
de carga	21 127
de hacienda	2 737
furgones	830

a/ El ancho de trocha de la línea Esquel es de 0.75 m.

4/ Ibid., pp. 31-36. Véase también El desarrollo económico de la Argentina (E/CN.12/429/Add.3/Rev.1), Publicación de las Naciones Unidas, N.º de venta: 59.II.G.3, vol. III, pp. 55 ss., y Los problemas del transporte en la Argentina y la orientación de sus soluciones (E/CN.12/491 y Add.1), passim.

De las 385 locomotoras diesel que deberían adquirirse según este plan, ya han sido contratadas 330, de las cuales 50 se importarían de Bélgica y las 280 restantes se montarían en el país con algunas partes fabricadas localmente y otras importadas.

Para cubrir la cifra de 1 610 coches de pasajeros se importarían 810 unidades y las restantes se fabricarían en el país. Lo mismo ocurriría con los coches eléctricos y acoplados para su utilización en los servicios suburbanos de los ferrocarriles Sarmiento, Mitre y Urquiza; se importarían 190 unidades y se fabricarían localmente 200.

Se prevé el suministro local de los 240 coches motores y una apreciable proporción de los 24 694 vagones de carga.

El plan de rehabilitación comprende además, la reconstrucción de mucho material rodante de diversas categorías, así como la adquisición de 10 000 bogies, 10 000 ejes montados, 13 trenes de auxilio, 100 guinches varios, equipo de alumbrado y calefacción para coches y equipos de frenos automáticos para vagones. Se cree posible adquirir localmente una alta proporción de los materiales anteriores.

Régimen de importación

En el cuadro I del anexo se da un extracto del arancel argentino en lo que se refiere a la importación de material ferroviario. Debe observarse, sin embargo, que la EFEA, como empresa estatal, está exonerada del pago de derechos arancelarios y consulares.

Desde el 1 de enero de 1959, en que se suprimió la tasa preferencial que favorecía a las entidades públicas, el mercado de cambios es completamente libre. La Argentina posee un régimen de recargos cambiarios fijado por el decreto 5439, de 6 de mayo de 1959. Según él, pagan un recargo cambiario del 40 por ciento: a) las eclisas para ferrocarriles; b) el material ferroviario en general, excepto zorras, vagonetas, llantas, ejes, vagones y bogies soldados, y c) los rieles y anclas de hierro o acero para ferrocarriles o tranvías, las vías de Decauville completas, y del ancla (FAIR) tipo V. El recargo cambiario es del 150 por ciento para los ejes y llantas de ferrocarriles y tranvías. Los recargos cambiarios son sobre el valor costo y flete.

/En principio,

En principio, la EFEA está sometida a este régimen general, aunque el decreto 7799, de 23 de junio de 1959, permite en ciertos casos exonerar de recargos cambiarios y depósitos previos a las importaciones de empresas estatales como la propia EFEA, Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF) o la Sociedad Mixta Siderúrgica Argentina (SOMISA). La exención - que no es de derecho y requiere el examen de cada caso particular - se aplicaría generalmente a máquinas, equipos y piezas sueltas, así como en casos de urgencia, si no existe producción nacional, si dicha producción es insuficiente o si se trata de un plan de reequipamiento autorizado por ley o de utilizar el crédito de un organismo de financiamiento internacional. En cambio, es dudoso que se otorgue la exención cuando hay producción nacional, como es, por ejemplo, el caso de los vagones, ejes y llantas. La importación de locomotoras, rieles y en general de material ferroviario con 40 por ciento de recargo cambiario, está exenta de dicho recargo si procede de los países limítrofes o del Perú.

II. BOLIVIA

Bolivia tiene 3 463 kilómetros de vías férreas, de los cuales alrededor de 1 300 están en mal estado y deberían renovarse en breve plazo. La trocha es uniforme, de un metro.

La mayor parte de la red ferroviaria boliviana está nacionalizada. La más importante empresa privada de capital extranjero - The Antofagasta (Chile) and Bolivia Railway Co. Ltda., y su subsidiaria The Bolivia Railway Co. Ltda., que tienen en conjunto alrededor de 1 200 kilómetros de vías - al no conseguir autorización para alzar las tarifas ni despedir un millar de empleados superfluos, entregó recientemente al estado la administración de su propiedad. Puede decirse, pues, que casi toda la red, nacionalizada o no, es de administración estatal.

El déficit financiero de la explotación del transporte ferroviario se ha agravado mucho en los últimos años, sobre todo a causa de la disminución del tráfico transportado (mercaderías y pasajeros). Muchos factores han contribuido a esas pérdidas, pudiendo citarse entre ellos el deplorable estado del material rodante, que ha hecho que el servicio automotriz absorba gran parte de la diferencia. Como puede verse en el cuadro 1,

el 60 por ciento de los vagones de carga y el 55 por ciento de los coches de pasajeros tienen más de 50 años de edad; en cuanto a las locomotoras a vapor, el 53 por ciento tienen más de 30 años de antigüedad.

Cuadro 1
 BOLIVIA: MATERIAL RODANTE EN EXPLOTACION, 1958
 (Unidades)

	Total	De menos de 10 años	De 10 a 20 años	De 20 a 30 años	De 30 a 40 años	De 40 a 50 años	Más de 50 años
Vagones de carga	1 500	178	288	52	47	33	902
Coches de pasajeros	193	3	-	5	23	55	106
Locomotoras de vapor	77	17	8	11	18	12	11
Locomotoras eléctricas y diesel	12 ^{a/}						
Coches motores	44 ^{a/}						

Fuente: Dirección General de los Ferrocarriles de Bolivia.

a/ Estimaciones.

En un estudio hecho hace algún tiempo para el Gobierno de Bolivia por un experto de la Administración de Asistencia Técnica^{5/} se bosquejaba el plan de inversiones en ferrocarriles que podría hacerse en una primera etapa de tres años. Constaria de a) un programa de dieselización progresiva; b) un programa de renovación progresiva del material rodante, y c) un programa de renovación progresiva de las vías, dando prioridad a las líneas que se dieselizarán. Según ese plan, las inversiones serían como sigue:

16 locomotoras diesel eléctricas de 1800 C.V. a 250 000 dólares cada una	<u>Dólares</u> 4 000 000
Repuestos para las mismas e instalaciones de una maestranza diesel	<u>1 150 000</u>
<u>Subtotal (dieselización)</u>	<u>5 150 000</u>

5/ Julián Rey Alvarez, Los transportes en Bolivia (La Paz, abril de 1957). Véase también El desarrollo económico de Bolivia (E/CN.12/430 y Add. 1/Rev.1), Publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: 58.II.G.2, pp.244-246.

	<u>Dólares</u>
100 vagones bodegas (cerrados) de acero, de 30 toneladas de capacidad a 7 500 dólares cada uno	750 000
50 vagones góndolas, de 30 toneladas de capacidad a 6 500 dólares cada uno	325 000
20 vagones planos, de 30 toneladas de capacidad a 6 000 dólares cada uno	120 000
20 vagones jaulas para ganado, a 7 000 dólares cada uno	140 000
10 coches de primera clase, a 50 000 dólares cada uno	500 000
20 coches de segunda clase, a 40 000 dólares cada uno	<u>800 000</u>
Subtotal (material rodante)	<u>2 635 000</u>
6 000 toneladas de rieles y accesorios (que correspondería a la renovación de unos 100 kilómetros de vías).	<u>1 000 000</u>
<u>Total para la primera etapa (3 años)</u>	<u>8 785 000</u>

No se ha previsto la compra de coches motores porque su capacidad es de 40 a 60 pasajeros, su costo casi tan alto como el de una locomotora y para que su empleo resultase económico habrían de utilizarse intensamente a gran velocidad y con altos factores de carga, lo que no es posible en Bolivia.

Sin embargo, dado el déficit financiero de los ferrocarriles y la imposibilidad de obtener recursos de parte del Gobierno, no parece posible realizar por ahora cualquier programa completo para el financiamiento de las referidas adquisiciones.

Régimen de importación

En el cuadro II del anexo se extracta el arancel boliviano en lo que se refiere a la importación de material ferroviario. Además de los derechos arancelarios indicados en él, al entrar en territorio boliviano, todas las importaciones pagan los siguientes derechos ad valorem, calculados sobre el valor CIF:

Derechos consulares	6 por ciento
Servicios prestados	2 por ciento
Impuestos sobre ventas	5 por ciento

Sin embargo, por decreto renovado cada año se concede la liberación

/total de

total de los derechos arancelarios, consulares e impuestos sobre la venta^{6/} a las importaciones que hagan los ferrocarriles. Esta disposición comprende no sólo los productos especificados en el cuadro II del anexo, sino también toda clase de importaciones hechas por los ferrocarriles, como productos de acero (barras, perfiles, planchas, chapas) para la construcción o reparación del material. Constituyen una excepción importante a este régimen los durmientes de madera, para los cuales no hay liberación de derechos. Ello se debe a que Bolivia es un importante productor de durmientes de quebracho colorado para uso interno y aun para la exportación.

En lo que se refiere al mercado de divisas, la libertad es completa. La única tasa de cambio existente es, por tanto, la del mercado libre.

III. BRASIL

En el informe presentado a la reunión de Córdoba^{7/} se describió la red ferroviaria brasileña y se expusieron sus necesidades de reequipamiento y las posibilidades de producción de la industria brasileña de material ferroviario, por lo que es innecesario volver sobre esas cuestiones. Se ofrecen, en cambio, algunas informaciones complementarias recibidas de la delegación brasileña a dicha reunión.

Según tales informaciones, las necesidades totales de los ferrocarriles brasileños durante el quinquenio 1959/63 serían las siguientes:

Material rodante:

Vagones diversos, unidades	10 146
Coches de pasajeros y acoplados a coches, motores, unidades	970
Coches motores (diesel y eléctricos) y autoferros, unidades	179

Automóviles de línea:

Automóviles de línea, unidades	586
--------------------------------	-----

Locomotoras:

Locomotoras diesel, unidades	644
------------------------------	-----

6/ No resulta claro si se acordó también la liberación del 2 por ciento en concepto de "servicios prestados".

7/ E/CN.12/508, documento citado, pp. 37-40. Véase también El desarrollo económico del Brasil (E/CN.12/364/Rev.1), Publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: 56.II.G.2, cap. III, passim.

Material de vía permanente:

Rieles de 32.05 kg/metro, toneladas	4 900
" " 37.2 " " "	453 232
" " 44.65 " " "	47 800
" " 50.3 " " "	26 156
" " 57.0 " " "	83 602
Eclisas, toneladas	31 683
Placas de apoyo, toneladas	69 565
Pernos con tuerca, toneladas	6 378
Arandelas de presión, piezas	3 660 000
Clavos, toneladas	55 155
Tirafondos, toneladas	16 615
Retensores de línea, piezas	1 266 700
Lubricadores de rieles, conjuntos	3 111
Aparatos de mudanza de vía, conjuntos	6 206
Durmientes (diversos), piezas	29 600 000

Equipo de señalización:

4 646 kilómetros de línea (CTC, Staff, etc.)

Los recursos para cumplir dicho programa se retirarían del fondo especial, creado por decreto-ley 7632, del 12 de junio de 1945, que ha constituido para todos los ferrocarriles brasileños una tasa destinada a "renovación patrimonial y mejoras". Este impuesto, cobrado y contabilizado aparte, constituiría la principal fuente de recursos para financiar las compras y obras antes mencionadas. Como ese fondo quizá resulte insuficiente, la ejecución del plan dependería de las disponibilidades de divisas del país y de sus posibilidades de obtener empréstitos extranjeros.

En consecuencia, el programa mencionado no debe considerarse como de realización total, sino más bien como una meta.

Régimen de importación

Las compras al exterior que deseen hacer los ferrocarriles brasileños, debe autorizarlas la Cartera del Comercio Exterior del Banco do Brasil (CACEX). Esta medida tiende a proteger a la industria nacional. Así, por ejemplo, no es difícil obtener autorización para importar locomotoras, que no se producen en el Brasil. Se rehusaría tal autorización, en cambio,

si se tratara de importar vagones, coches de pasajeros o ruedas de hierro fundido, materiales que pueden fabricarse en el país. Suele concederse la autorización necesaria para importar rieles, ejes y ruedas de acero forjado y material de señalización eléctrico, ya que por ahora es insuficiente la producción nacional, pero tales facilidades podrían ser suprimidas si se instalaran nuevas plantas en el país.

La Red Ferroviaria Federal está exenta del pago de los derechos arancelarios indicados en el cuadro III del anexo. En principio los ferrocarriles de propiedad privada deben pagar tales derechos, pero también pueden lograr la exención cuando se trata de un programa de reequipamiento general aprobado por el gobierno. En todo caso, se paga una tasa de despacho aduanero de 5 por ciento.

Para pagar sus importaciones, los ferrocarriles, como cualquier importador, deben comprar divisas al Banco del Brasil a través del sistema de licitaciones vigente. En el cuadro III del anexo puede verse que la mayoría del material ferroviario está incluido en la denominada "categoría general". En la "categoría especial" figuran las importaciones no esenciales, cuya tasa de cambio es más elevada.

IV. COLOMBIA^{8/}

Los ferrocarriles de Colombia son en su mayoría propiedad del estado: 2 497 kilómetros nacionales, 338 departamentales y 58 privados. Hasta la construcción del ferrocarril del Atlántico, formaban varios sistemas independientes, no conectados entre sí, pues el establecimiento de las vías se hizo para servir determinadas áreas, sin un plan de conjunto, que en los comienzos no pareció necesario. Así, la red ferroviaria colombiana comprende esencialmente dos sistemas separados y cuatro líneas aisladas. (Véase el cuadro 2.)

^{8/} Véase El desarrollo económico de Colombia (E/CN.12/365/Rev.1), publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: 57.II.G.3, pp. 327-329.

Cuadro 2

COLOMBIA: DISTRIBUCION DE LA RED FERROVIARIA

	<u>Extensión (km)</u>
<u>División Pacífico</u>	<u>1 274</u>
Nacionales	936
Departamentales (Antioquia)	338
<u>División Central</u>	<u>1 278</u>
Nacionales	1 233
Particulares	45
<u>Divisiones aisladas</u>	<u>341</u>
Nariño - Nacional	76
Santander - Nacional	117
Magdalena - Nacional	135
Magdalena - Particular	<u>13</u>
<u>Total</u>	<u>2 893</u>

El anterior kilometraje excluye unos 250 kilómetros del Ferrocarril del Atlántico que actualmente se explotan bajo el control de los Ferrocarriles Nacionales.

El croquis adjunto muestra con claridad la separación física que aísla a los dos sistemas, entre los que se interpone la Cordillera Central. Por ese motivo siempre ha habido que trasladar el tráfico de Bogotá a la Costa del Pacífico por una carretera de 100 kilómetros de largo que pasa la Cordillera entre Ibagué y Armenia. Como tampoco hay vía férrea entre Bogotá y el Atlántico, el tráfico se hace en barco por el río Magdalena.

La situación cambiará radicalmente, cuando se termine la nueva línea proyectada del Ferrocarril del Atlántico, entre La Dorada y Santa Marta, lo que representa 380 kilómetros de vías en construcción. Este ferrocarril, antigua aspiración del pueblo colombiano, permitirá unificar casi por completo la red ferroviaria del país y ligará directamente Bogotá y su

/región central

región central con las costas del Pacífico y el Atlántico.^{2/} Esta obra, de gran trascendencia para la economía colombiana, está terminada en un 75 por ciento. Se está haciendo gracias a dos empréstitos del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, uno por 25 millones de dólares, concedido en noviembre de 1952 y otro de 15.9 millones, obtenido en junio de 1959. Dichos préstamos incluyen algunas sumas para material rodante y otras facilidades y servicios relativos al Ferrocarril del Atlántico y al programa de rehabilitación de los ferrocarriles nacionales. Así, porejemplo, 3.8 millones de dólares se destinaron a la compra de locomotoras diesel de que se tratará más adelante.

Predomina en Colombia la trocha de 914 milímetros (1 yarda), que eventualmente será de trocha única y uniforme. En este mismo ancho está construída la nueva línea del Ferrocarril del Atlántico. Algunas líneas tienen trocha de 1 metro, pero son las menos.

En 1957 y 1958 fue de 1.05 el coeficiente de explotación de los ferrocarriles nacionales, que absorben alrededor del 80 por ciento del tráfico. Tal situación es más favorable que la de otros países sudamericanos.

1. Material en explotación: programa de rehabilitación

En los contratos de préstamos con el Banco Internacional, los ferrocarriles nacionales de Colombia se comprometieron a llevar a cabo un programa de reorganización general y a desarrollar una política de rehabilitación con sus propios recursos. A continuación se exponen las grandes líneas de dicho programa.

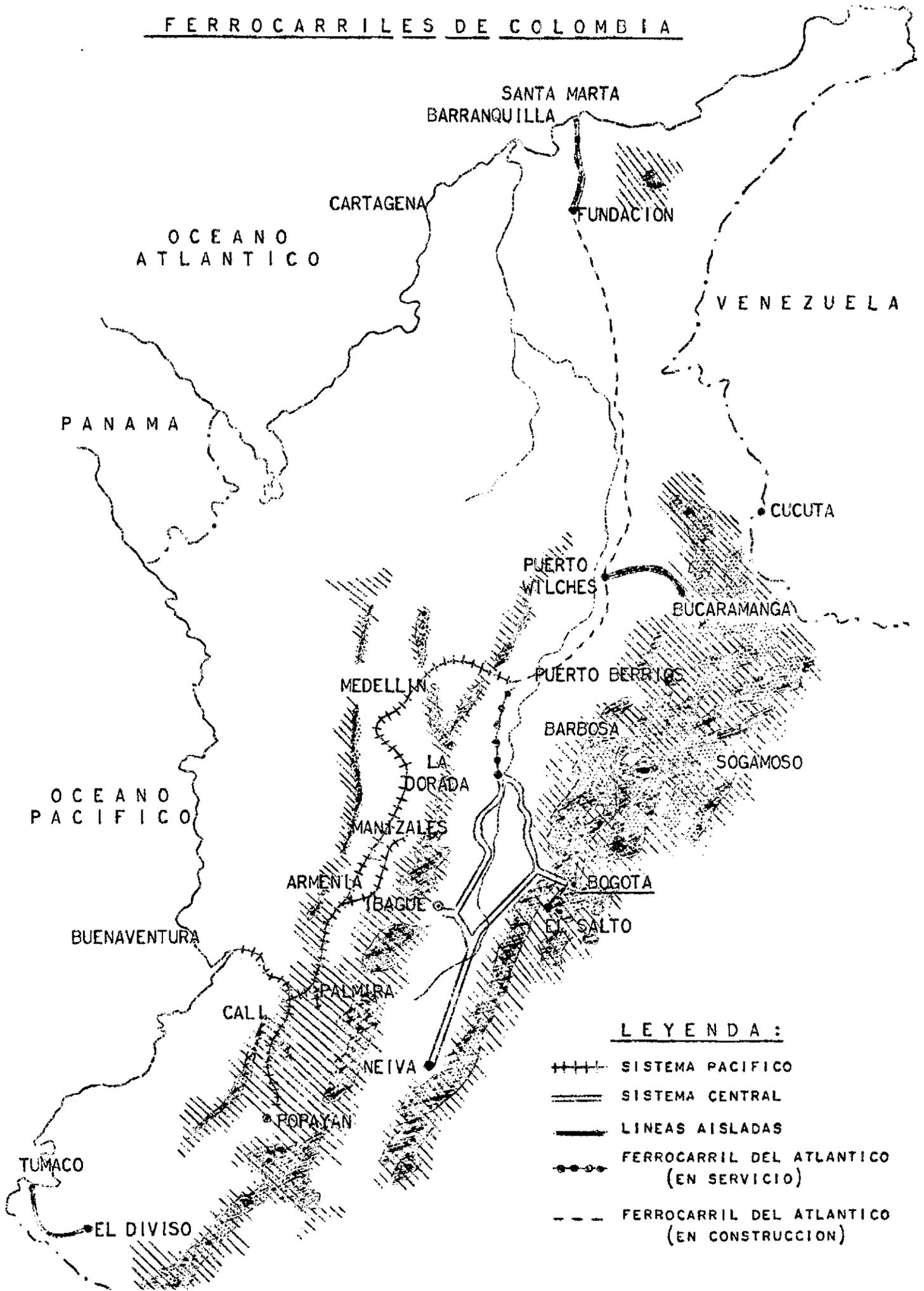
a) Vagones de carga

El parque total (4 437 unidades) es de diversos tipos con la siguiente distribución por edades:

<u>Grupos de edad</u>	<u>Unidades</u>
Menos de 5 años	633
De 5 a 15 años	1 273
De 15 a 30 años	698
Más de 30 años	<u>1 833</u>
Total	4 437

^{2/} La sección de La Dorada a Puerto Berrio está en servicio, lo que significa que Bogotá ya ha quedado ligada por ferrocarril con Medellín y la Costa del Pacífico.

FERROCARRILES DE COLOMBIA



De esas cifras resulta que más del 40 por ciento de los vagones exceden los 30 años de edad. Las unidades de menos de 5 años fueron adquiridas en los Estados Unidos y Europa. Sin embargo, se estima ahora que para mejorar el servicio de carga, se requieren más vagones en buenas condiciones. El primer paso sería la rehabilitación de los vagones existentes para cuyo fin se estiman necesarios de 1 a 1.2 millones de dólares. Con esta suma se repararán cerca de 270 unidades hoy inservibles, y se equiparán con frenos de aire 850 que no los tienen. Para ello harían falta 2 184 ruedas, 564 ejes, 500 enganches, 200 bogies, 850 frenos de aire, 300 vigas laterales y 5 000 planchas acanaladas para techar.

Habría que comprar además 530 vagones de carga nuevos por un costo total de 3.2 millones de dólares repartidos como sigue:

	<u>Unidades</u>
Vagones cerrados (de 35 toneladas de capacidad)	180
Vagones góndolas (de 35 toneladas de capacidad)	120
Vagones planos (de 35 toneladas de capacidad)	60
Vagones ganaderos	<u>170</u>
Total	530

b) Coches de pasajeros

Hay 550 unidades con la siguiente distribución por edades:

<u>Grupos de edad</u>	<u>Unidades</u>
De menos de 5 años	4
De 5 a 15 años	91
De 15 a 30 años	158
Más de 30 años	<u>297</u>
Total	550

Según la empresa usuaria, el 43 por ciento de este equipo está en reparación o esperando ser reparado. Sin embargo, por ahora no se considera urgente importar coches nuevos, pues se proyecta la rehabilitación necesaria de este equipo antiguo en talleres nacionales.

c) Locomotoras de vapor:

Existen 254 unidades, repartidas por edades en la siguiente forma:

<u>Grupos de edad</u>	<u>Unidades</u>
De 5 a 15 años	61
De 15 a 30 años	86
Más de 30 años	<u>107</u>
Total	254

Según la misma empresa, casi 100 de esas unidades están fuera de servicio, en reparación o en espera de reparaciones.

d) Locomotoras diesel

Hay ahora 25 unidades en servicio, todas de menos de 10 años, 18 de las cuales fueron adquiridas de la General Electric en los Estados Unidos, con fondos del Banco Internacional (3.7 millones de dólares).

Están por adquirirse en Francia 2 unidades Alsthom a un precio de 343 000 dólares, de los cuales 103 000 serían por cuenta del mismo Banco Internacional.

Con la puesta en servicio del Ferrocarril del Atlántico, se necesitarán otras 20 locomotoras diesel de 700 HP cada una, cuyo valor total aproximado sería de 2 a 2.5 millones de dólares. Una dieselización completa de los ferrocarriles nacionales requeriría, en una etapa ulterior, por lo menos 60 locomotoras diesel más.

e) Coches motores

De los 42 coches motores existentes, 9 tienen menos de 5 años y los restantes de 5 a 20, encontrándose muchos de ellos en reparación. Ante tal situación, la empresa ha encargado a Suecia 28 coches motores nuevos con remolque, 8 de los cuales ya están en el país. Por el momento no se piensa hacer ningún otro pedido de este tipo.

f) Material de vía fijo

Para suprimir todos los sectores con rieles de menos de 60 libras habría que reemplazar cerca de 1000 kilómetros de líneas. El financiamiento de tal programa costaría aproximadamente 10 millones de dólares. Sería necesario además, un millón de dólares para rehabilitar el sistema telefónico.

2. Posibilidades de financiamiento

Ya se ha dicho que el financiamiento del Ferrocarril del Atlántico se realizó con dos préstamos del Banco Internacional por un valor total de 40.9 millones de dólares. Esta obra debía haberse concluido en 1958, pero ante el atraso de los trabajos no parece probable su terminación antes de 1961 ó 1962.

Se considera ahora en Colombia la posibilidad de obtener un tercer préstamo del mismo Banco (del orden de 10 millones de dólares) para realizar parte de las obras de rehabilitación antes mencionadas. Antes de concederlo, el Banco Internacional querría asegurarse de que se cumplan sin demoras exageradas los planes de construcción del Ferrocarril del Atlántico y de que está progresando el manejo de los ferrocarriles nacionales.

3. Régimen de importación

A pesar de que casi todos los ferrocarriles son de propiedad estatal o departamental, sus importaciones están sujetas al régimen general y pagan los derechos mencionados en el arancel, que se extracta en el cuadro IV del anexo por lo que al material ferroviario se refiere. En dicho cuadro se verá que las importaciones de rieles, vagones de carga y coches de pasajeros están sujetas a gravámenes bastante elevados, específicos y ad valorem. Los primeros se calculan en pesos por kilogramo bruto y los segundos sobre el valor CIF.

Los diez primeros puntos del gravamen ad valorem deben liquidarse en dólares estadounidenses de libre negociación en el mercado.^{10/} Así, pues, si la tarifa ad valorem no llega al 10 por ciento mencionado, todo el gravamen se paga en este tipo de moneda.

En tres casos especiales las importaciones de material ferroviario están exentas del pago de derechos arancelarios, a saber: a) las hechas para la construcción del Ferrocarril del Atlántico; b) las hechas para el Ferrocarril de Antioquia, línea departamental que goza de un régimen

^{10/} En virtud del decreto 1418, de 18 de mayo de 1959. Es posible que dicha disposición sea modificada en breve.

especial (representa del 10 al 15 por ciento del tráfico ferroviario total del país), y c) las hechas con préstamos del Banco Internacional o de otras instituciones internacionales de fomento. Ninguna de esas importaciones, sin embargo, quedan exentas del régimen de licencias previas.

Los derechos consulares son de 1 por ciento, pero los ferrocarriles están exentos de ellos. Se prohíbe importar durmientes de madera.

Algunas importaciones - por ejemplo, rieles, vagones de carga y coches de pasajeros - están sujetas a licencia previa. Los ferrocarriles importadores deben presentar, pues, una solicitud ante la Superintendencia Nacional de Importación del Ministerio de Hacienda, organismo que puede autorizar o rehusar la importación.

Esta legislación se inspira en la idea básica de proteger a la industria nacional. Tal es el caso de las acerías de Paz del Río en lo que se refiere a rieles. En cuanto a vagones y coches, no hay industria nacional, pero sí planes para crear alguna industria de montaje de dicho tipo en talleres especializados de los ferrocarriles, por lo que la legislación ha previsto la exigencia de licencias previas.

Conforme al régimen general, para cada importación se requiere un depósito previo en el Banco de la República. Este depósito debe hacerse antes de embarcar la mercancía y se devuelve 90 días después del desaduanamiento respectivo.

Según los tipos de mercaderías el depósito es de 1 por ciento (simbólico), 20 por ciento o 130 por ciento de su valor en pesos colombianos. Las importaciones de los ferrocarriles gozan casi siempre del 1 por ciento simbólico.

En cuanto al régimen cambiario, en Colombia hay dos mercados de divisas, el libre, en el que la cotización del dólar fluctúa alrededor de 8 pesos colombianos, y el de certificados de cambio, más o menos estabilizado por intervención gubernamental a 6,40 pesos colombianos por dólar. Todas las importaciones ferroviarias se hacen con certificados de cambio.

V. CHILE

En el documento presentado en la reunión de Córdoba^{11/} se estudiaron en detalle las características de la red ferroviaria chilena, sus necesidades de reequipamiento y las posibilidades de producción nacional de material ferroviario. Después de esa reunión, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado esbozó un plan sexenal de inversiones para mejorar el servicio, en el que se contemplaban todas las necesidades. Sin embargo, en vista de la situación general del país se decidió estudiar y proponer, por ahora, un plan cuatrienal que considera las inversiones más fundamentales. A continuación se dan las principales características de dicho plan.^{12/} Durante estos 4 años se calcula gastar 82 millones de escudos chilenos, más aproximadamente 75 millones de dólares en compras de material al extranjero. (Véase el cuadro 3.) Como 1 dólar estadounidense equivale aproximadamente a 1.05 escudos chilenos, resulta que las compras al extranjero serían poco menos de la mitad de los gastos totales, que alcanzan aproximadamente a 161 millones de escudos chilenos.

Acerca de este plan habría que hacer los siguientes comentarios:

Rubro 1: Vías y obras. De los 22 millones de dólares para compras al extranjero, 18 millones se destinarían a la compra de rieles (1 000 kilómetros de rieles con un peso de más de 110 000 toneladas). Los 28 millones de escudos a gastar en el país corresponderían principalmente a accesorios de enrioladura (11 millones), durmientes de madera (9 millones) y mano de obra (6 millones).

Rubro 4: Material rodante. Se trata de la compra de vagones de carga, casitas (caboooses), coches de pasajeros y furgones para la Red Sur (de trocha 1 676 m), para la Red Norte y para algunos otros ramales de trocha angosta (1 000 m). La mayoría de este equipo se fabricaría en el país. En el exterior se adquirirían partes especiales para montaje (por ejemplo, frenos). (Véase el cuadro 4.)

^{11/} E/CN.12/508, documento citado, pp. 41-45.

^{12/} Información suministrada por los Ferrocarriles del Estado.

Cuadro 3

CHILE: RESUMEN GENERAL DE ADQUISICIONES DE MATERIAL
FERROVIARIO EN 4 AÑOS

Rubros	Material	Inversión total ^{a/}	
		Dólares	Escudos
1	Vías y obras	21 955 700	27 926 000
2	Señalización	6 836 000	2 115 000
3	Comunicaciones	900 500	359 300
4	Material rodante (vagones de carga, coches de pasajeros, furgones y casitas (<u>cabooses</u>))	9 822 500	45 995 000
5	Implementos varios (Departamento de Transporte)	600 000	500 000
6	Material de tracción, maquinarias y elementos auxiliares	2 580 000	--
7	Material de tracción para reemplazar las locomotoras de vapor en los ramales y patios del sector Alameda-Chillán, en los trenes de pasajeros y carga y en ramales (incluso de trocha 1 m), del sector Chillán-Puerto Montt y en el sector Coquimbo-Baquedano	16 895 000	--
8	Implementos varios (Departamento de Materiales)	435 000	--
9	Máquinas de contabilidad	200 000	--
10	Electrificación Chillán-Temuco y ramal San Rosendo-Talcahuano	15 000 000	5 000 000
	<u>Total</u>	<u>75 224 700</u>	<u>81 895 300</u>

a/ No se incluye el valor de los derechos aduaneros y gravámenes de efecto equivalente correspondientes a las importaciones.

Cuadro 4
 CHILE: ADQUISICIONES DE MATERIAL FERROVIARIO RODANTE
 EN 4 AÑOS
 (Número de unidades)

	Trocha de 1 676 m <u>a/</u>	Trocha de 1 000 m <u>b/</u>	Total
Vagones de carga y casitas (cabooses)	4 050	620	4 670
Coches de pasajeros y furgones	329	137	466

a/ Red Sur.

b/ Red Norte en el Sector Coquimbo-Baquedano y Red Sur en los ramales de Licantén y Constitución.

Rubro 6: Material de tracción. Para este rubro se presupuestaron 2 580 000 dólares, que se gastarían en importaciones del extranjero (para maquinarias, maestranzas y equipos varios).

Rubro 7: Material de tracción para línea Chillán-Puerto Montt. La adquisición de locomotoras requiere unos 17 millones de dólares, para adquirir 100 locomotoras diesel-eléctricas con el fin de reemplazar la tracción a vapor en los ramales y patios de los sectores Alameda-Chillán, Chillán-Puerto Montt y ramales (trenes más importantes) y Coquimbo-Baquedano, en la Red Norte.

Estas adquisiciones serían:

	Unidades	Precio unitario (dólares)
<u>Trocha 1 676 m (Red Sur):</u>		
Locomotoras de 400 C.V.	4	130 000
Locomotoras de 600 C.V.	36	150 000
Locomotoras de 1 600 C.V.	10	215 000
<u>Trocha 1 000 m (Red Sur):</u>		
Locomotoras de 400 C.V. para los ramales a Licantén y Constitución	11	120 000
<u>Red Norte:</u>		
Locomotoras de 400 C.V.	1	120 000
Locomotoras de 600 C.V.	9	160 000
Locomotoras de 1 200 C.V.	29	205 000

/Este plan

Este plan cuatrienal de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado se propone: a) mejorar el servicio existente; b) hacer economías sobre los gastos corrientes, del orden de unos 20 millones de escudos por año (o sea 23 por ciento de los gastos corrientes); c) disminuir de 26 000 a 23 000 más o menos el número de empleados; d) atender a un incremento del tráfico del orden de 3.5 por ciento anual, y e) renovar material existente con largos años de uso y en mal estado, el que demanda altos costos para su conservación.

El plan que se acaba de reseñar ha sido aprobado en principio por el gobierno chileno.

Los gastos en escudos serían de cargo fiscal. También a cargo del fisco correrían los derechos aduaneros y gravámenes de efecto equivalente, sobre las importaciones.

Régimen de importación

En el cuadro V del anexo se extracta el arancel chileno en lo que a importación de material ferroviario se refiere. Cabe destacar que la Empresa de los Ferrocarriles del Estado debe pagar sin modificación alguna todos los derechos arancelarios.

Además, hay otros gastos, a saber:

- a) Derechos consulares (2 625 por ciento del valor FOB);
- b) Timbraje de las pólizas de desaduanamiento (valor básico 0.50 escudos, pudiendo variar hasta 0.60 escudos);
- c) Además de los derechos arancelarios, las pólizas consignan el pago de 2 pesos oro por quintal métrico, en virtud de la Ley de Embarque y Desembarque; movilización de aduana (tarifa general de 7.35 escudos por tonelada, con rebajas especiales en casos de gran volumen); almacenaje en caso de producirse, a tarifa normal o rebajada al 10 por ciento cuando se deposita la mercadería en almacén particular; y 15 por ciento sobre movilización y almacenaje como impuesto sobre la cifra de negocios.

Los ferrocarriles chilenos están sometidos al régimen general de importaciones del país, con la sola salvedad de que el recibo de depósito se tramita sin necesidad de realizarlo efectivamente. Se estima en alrededor

del 40 por ciento del valor CIF el total de los derechos aduaneros y gravámenes de efecto equivalente antes mencionados, en cuanto se refiere a las importaciones de material ferroviario.^{13/}

VI. ECUADOR

El Ecuador cuenta con unos 950 kilómetros de longitud en vías férreas. Las dos líneas más importantes son la de Quito a Guayaquil (450 km) y la de Quito a San Lorenzo (370 km). De la última, la sección de Carchi a San Lorenzo (150 km), terminada en 1957 y 1958, está nueva y en buen estado. La superestructura del resto de la red es muy deficiente, ya que casi nunca han sido renovados los rieles ni otras instalaciones de vías.

Todos los ferrocarriles son del estado. La trocha es uniforme, de 1 067 metros.

El material rodante de carga se compone de unos 400 vagones de todos los tipos corrientes, más 78 carros-tanque para el transporte de combustibles. Hay alrededor de 40 coches de pasajeros en servicio. Todo este material está en estado precario y necesita frecuentes reparaciones. Las únicas adquisiciones recientes de material rodante son 50 vagones cerrados belgas y 10 vagones-plataforma franceses de 30 toneladas de capacidad.

El material de tracción lo forman principalmente unas 50 locomotoras de vapor, la tercera parte de las cuales se hallan fuera de servicio, porque su antigüedad obliga a repararlas muy a menudo. Acaban de llegar al país 5 locomotoras diesel-eléctricas nuevas de 1 200 HP, adquiridas en Francia para la línea Quito-San Lorenzo. De Alemania se importaron hace poco 10 coches motores de 38 asientos.

Las necesidades anuales de los ferrocarriles en cuanto a ejes, llantas y ruedas de repuesto corrientes se estiman en 25 juegos de 8 a 10 llantas para locomotoras y 400 ruedas con ejes para vagones de carga y coches de

^{13/} La ley 13305 (artículo 165), que obliga a las empresas estatales a pagar los derechos y gravámenes sin exención alguna, manda que el presupuesto de la nación incluya las sumas necesarias para ello. Por supuesto, que sólo se trata de un juego de contabilidad, en virtud del cual el estado está pagando por un lado lo que está recibiendo por otro. Sin embargo, se considera actualmente en Chile que tal procedimiento es indispensable para el mejor control de la gestión financiera estatal.

pasajeros. Todo este material suele importarse de los Estados Unidos.

En lo que se refiere a planes de inversiones más amplios, las aspiraciones de los ferrocarriles ecuatorianos son:

a) Poner en buen estado toda la línea Guayaquil-San Lorenzo, lo que requeriría unas 30 000 toneladas de rieles e instalaciones varias, con un gasto del orden de 7 millones de dólares (4.5 en divisas extranjeras y 2.5 en moneda local).

b) Realizar la dieselización de la tracción, reemplazando las viejas locomotoras de vapor por unas 18 locomotoras diesel-eléctricas de 1 000 a 1 200 HP, lo que costaría aproximadamente 5 millones de dólares (teniendo en cuenta la compra de piezas de repuesto y la organización de un taller de reparación en el país).

Ambos objetivos se consideran urgentes. La adquisición de otro material nuevo - vagones, coches de pasajeros o coches motores constituiría una segunda etapa. Sin embargo, dada la falta de medios financieros propios de los ferrocarriles, una y otra cosa no pasan de ser meras aspiraciones.

Régimen de importación

En el cuadro VI del anexo se extracta el arancel ecuatoriano en lo que se refiere a material ferroviario. Los derechos ad valorem se cobran sobre el valor FOB. Además de los derechos arancelarios indicados en dicho cuadro, las importaciones pagan en principio, al llegar a territorio ecuatoriano, las siguientes tasas:

Impuesto consular	<u>Porcentaje</u> 7.5 a 9.5	} sobre el valor FOB
Otros adicionales	2	
Impuesto de timbre	5 a 10	} sobre el valor CIF
Otros	1	
Tasa de estadísticas	1 sucre por tonelada	

En la realidad, por disposición especial,^{14/} las importaciones de empresas estatales, como son los ferrocarriles, están liberadas totalmente de los derechos y otros impuestos antes mencionados, salvo la tasa de estadística. Esta exención cubre no sólo a los productos especificados en el cuadro, sino también a toda clase de importaciones que hagan los ferrocarriles (por ejemplo, productos de acero - barras, perfiles, planchas,

14/ Ley orgánica de aduanas, artículo 13.

chapas - para la construcción o reparación de material ferroviario).

En lo que se refiere al mercado de divisas, en el Ecuador hay un mercado oficial y otro libre. El dólar se cotiza en aquél a 15.15 sucres y en éste fluctúa de 16.50 a 18 sucres. Todas las importaciones de los ferrocarriles se hacen por el mercado oficial.

VII. MEXICO

La red ferroviaria de México cuenta actualmente con un kilometraje total de 23 457 kilómetros, de las cuales alrededor de 19 200 pertenecen a las líneas en explotación. Puede considerarse que el kilometraje ha permanecido estacionario en los últimos 30 años, pues los aumentos que significan los pocos ferrocarriles construidos en este período se compensan con los kilómetros que han tenido que suprimirse por su mala localización o por la competencia de los autotransportes.

La mayor parte de estas vías son administradas por el estado o por organismos descentralizados y estatales - el principal de ellos, Ferrocarriles Nacionales de México - y se estima que absorben el 98 por ciento del tráfico. Sólo el 3 por ciento^{15/} aproximadamente pertenece a empresas particulares. En las vías mexicanas predomina la trocha de 1 435 metros, pues alrededor del 93 por ciento de todas las vías son de esta especificación.

Las existencias de material y equipo rodante en explotación son importantes. (Véase el cuadro 5.) Cabe agregar a ellas las flotas de carros de carga de empresas industriales, y los carros extranjeros arrendados por los ferrocarriles del país (dada la deficiencia numérica de sus propios equipos), que en 1958 eran más de 12 000 y 8 000 unidades respectivamente^{16/}.

^{15/} Las líneas nacionales estatales y de organismos descentralizados son las siguientes: Nacionales de México; El Mexicano; Pacífico; Sonora-Baja California; Sureste; Noreste y Chihuahua-Pacífico. También los Ferrocarriles Unidos de Yucatán se controlan por medio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Las líneas autónomas son: Coahuila-Zacatecas y Nacoziari.

^{16/} Estimaciones según Carlos Villafuerte, Ferrocarriles (México, Fondo de Cultura Económica, 1959), pp. 43 ss.

La explotación en los ferrocarriles es deficitaria desde 1943.^{17/}
 El coeficiente promedio anual de explotación para el decenio 1949-58
 fue de 1 158.^{18/}

Cuadro 5
 MEXICO: MATERIAL FERROVIARIO RODANTE EN EXPLOTACION, 1957 Y 1958
 (Unidades)

	Total		Ferrocarriles Nacionales de México		Otras empresas	
	1957	1958	1957	1958	1957	1958
<u>Locomotoras</u>	<u>1 238</u>	<u>1 231</u>	<u>935</u>	<u>934</u>	<u>303</u>	<u>297</u>
Vapor	737	682	560	513	177	169
Diesel	489	537	375	421	114	116
Eléctricas	12	12	-	-	12 ^{a/}	12 ^{a/}
<u>Equipo de carga</u>	<u>22 478</u>	<u>24 248</u>	<u>16 703</u>	<u>18 444</u>	<u>5 775</u>	<u>5 804</u>
Furgones (carros caja)	14 621	16 064	...	...	...	...
Plataformas	1 188	1 288	...	...	...	...
Jaulas	963	1 016	...	...	...	...
Góndolas	2 693	2 852	...	...	...	...
Tanques combustible	2 300	2 287	...	...	...	...
Otros	713	741	...	...	...	...
<u>Equipo de pasajeros</u>	<u>1 473</u>	<u>1 580</u>	<u>996</u>	<u>1 053</u>	<u>477</u>	<u>527</u>
1a. clase	289	316	...	...	...	...
2a. clase	376	379	...	...	...	...
1a. y 2a. clases	97	98	...	...	...	...
Dormitorios	156	213	...	...	...	...
Otros	555	574	...	...	...	...

Fuente: Estadísticas de Ferrocarriles, 1958, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Ferrocarriles.

a/ Pertenecen al Ferrocarril Mexicano.

17/ Ibid., pp. 203 ss.

18/ Estadísticas de Ferrocarriles, 1958, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Ferrocarriles, pp. 14-17.

1. Necesidades de equipo y material rodante

En México la necesidad principal de material rodante consiste en procurar la dieselización de la tracción y en modernizar el equipo de carros de carga. El equipo para servicios de pasajeros también es deficiente pero aquí no se considera como problema primario.

Hasta 1943 el equipo de tracción se componía de locomotoras de vapor. Desde 1944 se ha venido acusando la tendencia a sustituir las locomotoras de vapor por locomotoras diesel.^{19/} Sin embargo, esta tendencia no parece obedecer a un programa deliberado que se apoye en un financiamiento específico.

En las estimaciones de las necesidades de carros de carga, el factor predominante es la sustitución de carros que han llegado al fin de su vida económica^{20/} en las flotas propiedad de empresas ferroviarias y no ferroviarias (industriales). Además se toma en cuenta el aumento de la demanda de transporte, así como el desplazamiento progresivo de las existencias de carros arrendados. Según estudios en curso,^{21/} las necesidades hasta 1963 se han fijado provisionalmente en 23 600 unidades de carga de todas clases (véase el cuadro 6), que se descompondrían así: furgones, 33 por ciento; tanques, 25 por ciento; góndolas, 18 por ciento; plataformas, 5 por ciento; jaulas y redilas, 5 por ciento.

19/ En los últimos años ese proceso de sustitución se manifiesta así:

Año	Locomotoras			Total
	Vapor	Diesel	Eléctricas	
1944	1 293	16	12	1 321
1950	1 348	122	12	1 482
1954	1 126	331	12	1 469
1958	682	537	12	1 231

Fuente: Estadísticas de Ferrocarriles, 1958, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Ferrocarriles.

20/ Tomando en cuenta las facilidades existentes de reposición, talleres, etc., se considera que la vida útil de una unidad se cumple en 30 años.

21/ Información directa del Banco de México.

Cuadro 6

MEXICO: ESTIMACIONES DE NECESIDADES DE CARROS DE
CARGA PARA 1959-63

	<u>Unidades</u>
Sustitución de unidades mayores de 30 años pertenecientes a empresas ferroviarias	6 744
Sustitución de unidades de empresas no ferroviarias que por su estado físico deben retirarse de la circulación	2 000
Déficit actual	2 400
Aumento de números de carros por incremento del volumen transportado	4 386
Desplazamiento de carros extranjeros	8 035
<u>Total</u>	<u>23 565</u>

2. Posibilidades de financiamiento

El estado aporta los elementos complementarios de financiamiento que necesitan los ferrocarriles. Así se han combinado, desde hace varios años, los recursos de las empresas con las aportaciones del gobierno federal, más los créditos internos y externos para las distintas inversiones en la rehabilitación de líneas y en compras de equipo. Cabe suponer que las empresas podrían financiar una parte importante de las compras de equipo según las necesidades esbozadas en el párrafo anterior.

Un esquema provisional no oficial^{22/} evalúa la suma de inversiones en equipo de transporte que se efectuarían en el próximo decenio (1958-67) en unos 2 200 millones de pesos (176 millones de dólares), de los que es probable que se invirtieran 1 200 en el país en material y mano de obra y 1 000 en materiales importados. Con esta inversión podrían comprarse de 400 a 500 locomotoras, 11 000 carros de carga y equipo para los servicios de pasajeros.

El financiamiento de las compras al extranjero se efectúa principalmente mediante préstamos del Banco de Exportaciones e Importaciones avalados por la Nacional Financiera. El plazo de los créditos es de 5 a 10 años y

^{22/} C. Villafuerte, op.cit., pp. 92-95.

las tasas de interés son las mismas que predominan para igual fin en el mercado internacional de capitales. Las adquisiciones suelen efectuarse pagando al contado el 20 por ciento del valor total de la operación; la empresa abastecedora otorga un crédito a corto plazo por otro 20 por ciento, y el Banco de Exportaciones e Importaciones se hace cargo del 60 por ciento restante.

Se han establecido en el país algunas empresas que producen ruedas, resortes, bogies y enganches. La empresa ferroviaria más importante es la Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, S.A. (empresa estatal), que en 1954 fue puesta en servicio y que en 1959 terminó obras de ampliación con objeto de triplicar su capacidad de producción anual original y permitir la producción simultánea de tres tipos de carros.^{23/}

Hasta fines de 1959 la Constructora ha producido 7 052 unidades^{24/} que están utilizando las distintas empresas y en mayor proporción los Ferrocarriles Nacionales de México. Con la cooperación de la Nacional Financiera se efectuó la venta de esta producción, que asciende a más de 800 millones de pesos, otorgando créditos a largo plazo a los compradores.

Para el próximo cuatrienio (1960-63), con la colaboración de la Secretaría de Comunicaciones, los Ferrocarriles Nacionales y el Ferrocarril del Pacífico, la Constructora ha elaborado un plan de producción de 8 163 unidades que se integrarán en la siguiente forma:

Furgones	4 430
Tanques	630
Cabooses	224
Carros expresos y correo	215
Jaulas	518
Góndolas	1 580
Plataformas	566

Además se proyecta fabricar 500 coches de pasajeros en seis años.^{25/}

^{23/} Véase la descripción de esta empresa en E/CN.12/508, documento citado, p. 62.

^{24/} Según la propia empresa se produjeron 1 785 furgones en 1958 y 1 730 furgones y 6 cabooses en 1959. La producción total desde diciembre de 1954 al 31 de diciembre de 1959 alcanza a 7 046 furgones y 6 cabooses.

^{25/} Constructora Nacional de Carros de Ferrocarril, S.A., informe anual 1959 (Excelsior, 19 de agosto de 1960).

3. Régimen de importación

En el cuadro VII del anexo se ofrece un extracto del arancel mexicano en lo que se refiere a importación de material ferroviario. Para la de aquellos artículos que se señalan con la cifra 16 en la última columna de dicho cuadro se requiere un permiso de la Secretaría de Economía, que se otorga en los siguientes casos.^{26/}

- a) Cuando dichos artículos no sean sustituibles por otros de producción nacional;
- b) Cuando la producción nacional sea insuficiente para satisfacer el consumo interior;
- c) Cuando, siendo suficiente la producción nacional, haya escasez temporal por interrupción de la producción o por otra causa cualquiera, que ocasione perjuicios en concepto de la Secretaría;
- d) Cuando los artículos de producción nacional sólo puedan obtenerse en condiciones desventajosas para el adquirente, en comparación con los artículos extranjeros, en cuanto a calidad y plazos de entrega, a juicio de la Secretaría, o
- e) Cuando circunstancias anormales, nacionales o internacionales, hagan aconsejable, en beneficio de la economía del país, efectuar determinadas reservas de materias primas o de productos elaborados.

Los permisos sólo se otorgarán si la competencia entre los bienes que se trata de importar y los de producción nacional no perjudica a la economía del país.

Las importaciones del sector público - tal es el caso de las de los Ferrocarriles Nacionales de México - requieren además un permiso especial del Comité de Importaciones del Sector Público.

VIII. PARAGUAY

El Ferrocarril Central del Paraguay, de propiedad extranjero, con 500 kilómetros de extensión, opera la red más larga del país. Su trocha es de 1 435 metros. También es de servicio público el Ferrocarril Nacional del

^{26/} Reglamento de 26 de noviembre de 1956 (Diario Oficial, 28 de noviembre de 1956).

Norte, de propiedad estatal, que opera 56 kilómetros de líneas de la misma trocha. El Paraguay tiene, además, unos ocho ferrocarriles exclusivamente industriales, de pequeña extensión y de varias trochas.

El Ferrocarril Central jugó un papel importante en el sistema paraguayo de transportes hasta después de la segunda guerra mundial, y casi siempre fueron favorables sus resultados financieros anuales, pero en el último decenio se ha deteriorado su situación. En efecto, desde 1950 a 1957/58 el tráfico de mercaderías bajó de 186 000 a 107 000 toneladas y el tráfico de pasajeros se redujo más de la mitad. Cifras recientes muestran que prosigue tal tendencia y que está creciendo la competencia del transporte por carretera.

Esta situación se refleja en los resultados financieros. En 1957/58 los ingresos fueron del orden de 875 000 dólares y los gastos de operación de 985 000 (incluyendo una carga de 6 por ciento para la renovación del material). El resultado neto fue, pues, un déficit de unos 110 000 dólares, sin contar las cargas financieras. Las cifras conocidas de 1959 indicaban que en ese año era previsible un déficit mayor.

Cabe atribuir a varios factores esa situación. Inicialmente la vía se construyó con especificaciones inferiores, sin balasto y con número insuficiente de durmientes. El alineamiento también fue desfavorable, pues en las secciones central y sur penetra grandes regiones pantanosas, sin mucho tráfico, que crean problemas de drenaje. En los últimos años, además ha resultado insuficiente la reserva de 6 por ciento para la renovación del material. A causa de todo ello, los ferrocarriles paraguayos son ahora muy difíciles de operar. Se calcula que las condiciones de la vía son malas en unos 300 kilómetros y muy malas en 75. La flota de locomotoras de vapor con combustión de leña es de funcionamiento costoso y está cerca del fin de su vida útil. La reparación de gran parte del material rodante es antieconómica y los talleres de mantenimiento son parcialmente obsoletos. En el cuadro 7 se indica el volumen y la antigüedad del parque actual.

Guadro 7
PARAGUAY: MATERIAL RODANTE EN EXPLOTACION
(Unidades)

	Total	De más de 45 años de edad
Vagones de carga	432	430
Coches de pasajeros	57	53
Locomotoras de vapor	24	22

Un programa parcial de rehabilitación presentado al Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento a fines de 1958 comprende la renovación de 75 kilómetros de línea y la adquisición de 9 locomotoras de vapor con combustión a petróleo, 180 vagones de carga, 6 vagones de pasajeros y equipo para talleres de mantenimiento. El costo total de este programa sería del orden de 4 millones de dólares (3.4 en divisas extranjeras y 0.6 en moneda nacional). El Banco no juzgó posible conceder tal crédito, porque en su opinión "el Ferrocarril Central se encuentra en un avanzado estado de deterioro físico y financiero, y la continuación de su operación significa una ventaja muy pequeña para la economía paraguaya. Por lo tanto, no se justifican más inversiones de cualquier naturaleza." ^{27/}

Ante tal situación y no pudiendo operar con tan voluminoso déficit, la empresa propietaria del Ferrocarril Central resolvió paralizar el servicio desde el 31 de julio de 1959. Al día siguiente, el gobierno nacional decidió hacerse cargo de tales déficit y restablecer el servicio.

Régimen de importación

El cuadro VIII del anexo contiene un extracto del arancel paraguayo en lo referente a importación de material ferroviario. Sin embargo, por disposición especial, los ferrocarriles del servicio público están exentos del pago de tales derechos. La exención no sólo se aplica al

^{27/} El Banco favorece el desarrollo del transporte fluvial y por carretera. Véase The Economy of Paraguay, report WH-84a (17 de marzo de 1959) del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.

material ferroviario especificado en el cuadro, sino también a todas las importaciones que hagan los ferrocarriles (productos de hierro y acero, etc.). Los ferrocarriles del servicio público, en cambio, se comprometen a cobrar el 50 por ciento de las tarifas a todos los transportes del gobierno (de carga y de pasajeros).

Los derechos consulares ascienden al 5 por ciento y las tasas varias del 1 al 2 por ciento. Los ferrocarriles no están exentos de dichos pagos.

El mercado de cambios es libre. Se exige un depósito previo (de 5 a 400 por ciento del valor de la mercadería, según los casos) para las importaciones procedentes de países no limítrofes del Paraguay, pero los ferrocarriles del servicio público son exonerados de dicho depósito.

IX. PERU

La red ferroviaria peruana tiene más de 4 000 kilómetros de largo, de los cuales 700 son de tráfico privado. Hay trochas de toda clase, pero las dos más importantes son la de 0.914 y 1 435 metros.

El tráfico público se divide en tres grupos:

- 1) los Ferrocarriles del Estado, con unas 10 redes independientes;
- 2) la Peruvian Corporation Limited, compañía de capital inglés que por sí sola absorbe del 70 al 80 por ciento del tráfico y que tiene las dos principales líneas, a saber: el F.C. Central del Perú (549 km de trocha 1 435 m) y el F.C. del Sur del Perú (861 km de la misma trocha), y
- 3) unas 20 compañías más de ferrocarriles de pequeña y regular importancia.

El cuadro 8 muestra el material rodante de las compañías de tráfico público en explotación en 1957.

Cuadro 8
PERU: MATERIAL RODANTE EN EXPLOTACION, 1957
(Unidades)

	Ferrocarriles del Estado	The Peruvian Corporation Limited	Otras empresas	Total
Vagones de carga	228	1 957	1 005	3 190
Coches de pasajeros	37	126	45	208
Locomotoras	30	148	49	227 ^{a/}
Coches motores	34	25	6	65

Fuente: Dirección General de Ferrocarriles, Ministerio de Fomento. (Los datos sólo cubren el tráfico público, no el privado.)

a/ Al parecer, sólo 7 son eléctricas y 24 diesel.

Lo mismo que en otros países latinoamericanos, el material ferroviario peruano es sumamente anticuado y su explotación deficiente. Escasean los recursos para nuevas inversiones y los Ferrocarriles del Estado no tienen prácticamente planes de compras. La Peruvian Corporation Limited también atraviesa una situación financiera difícil pues no puede subir libremente sus tarifas - a pesar del alza general de salarios en el país -, por lo que es deficiente su mantenimiento y muy restringidas sus compras de material. Así, en los últimos años, sólo logró poner en servicio 150 vagones de carga nuevos. Aunque ha encargado 130 vagones y 18 coches de pasajeros nuevos, no se le entregarán hasta reunir los fondos necesarios. La mayoría de ese material es de procedencia inglesa. La Compañía necesita también 27 locomotoras diesel-eléctricas de 1 800 HP, 13 de 900 HP y 3 de 300/400 HP (por valor aproximado de 9,6 millones de dólares), unos 100 vagones ganaderos y 6 especiales para transporte de cereales a granel (por valor aproximado de 1.5 millones de dólares), pero no le es posible financiarlos.

Otro plan de la Peruvian Corporation Limited, más ambicioso, comprende la adquisición del material siguiente:

Millones de dólares

50 locomotoras diesel-eléctricas (para la dieselización progresiva de la red)	10
100 coches de pasajeros	4
300 vagones de carga	1.8
Material diverso para renovar 300 km de vías	5
<u>Total</u>	<u>20.8</u>

El 3 de junio de 1958, el Banco Internacional acordó prestar 15 millones, pero no fue posible poner en ejecución el préstamo debido a que la Corporación no estaba en condiciones de amortizarlo. Como la situación no había mejorado hasta mediados de 1959, el Banco decidió cancelar ese préstamo, indicando que estaba dispuesto a recibir una nueva solicitud cuando las condiciones fueran más favorables.

Régimen de importación

El cuadro IX del anexo es un extracto del arancel peruano en lo que se refiere a la importación de material ferroviario. Esos derechos se cobran sobre el valor CIF, definido como el valor FOB más el 20 por ciento.

Por disposición especial del gobierno peruano, se acordó liberar totalmente de derechos arancelarios las importaciones hechas por los Ferrocarriles del Estado y por contrato ley 6281 la Peruvian Corporation Limited quedó también exonerada hasta 1973. Esta exención cubre no sólo los productos especificados en el cuadro IX, sino también las importaciones de cualquier clase que hagan esos ferrocarriles como, por ejemplo, los productos de acero (barras, perfiles, planchas, chapas) para construcción o reparación del material y el petróleo para las locomotoras de vapor. Sin embargo, se cobran los derechos consulares, que son de 1 667 por ciento sobre el valor CIF.

El F.C. Chimbote-Huallanca (738 km), perteneciente a la Corporación Peruana del Santa, goza de las mismas ventajas. Los demás ferrocarriles deben solicitar en cada caso la liberación de derechos de los Ministerios de Fomento y Hacienda, pudiendo éstos concederla total o parcialmente o denegarla.

El mercado de divisas goza de completa libertad, por lo que sólo hay una tasa de cambio, la del mercado libre.

X. URUGUAY

En el documento que sirvió de base para la reunión de Córdoba^{28/} ya se dieron algunos detalles sobre la red ferroviaria uruguaya y sobre su parque de material rodante. Desde entonces, se han realizado en el Uruguay varios estudios que confirman las cifras allí indicadas en cuanto a las necesidades de renovación de sus ferrocarriles.

Según las más recientes estimaciones, esas necesidades serían del siguiente orden:

Vagones de carga	1 000	} unidades
Coches de pasajeros	50	
Coches motores	10 a 20	
Locomotoras diesel-eléctricas	20	
Rieles	500	} kilómetros de vías por renovar
Balasto	1 100	
Durmientes	700	

Además, habría que reconstruir 2 000 metros de puentes y mejorar y modernizar el sistema de señalización.

El costo estimado de tal programa sería del orden de 30 a 40 millones de dólares, la mitad en divisas extranjeras y la mitad en moneda nacional.

Régimen de importación

El arancel aduanero vigente en el Uruguay es muy complejo y se están haciendo estudios para reformarlo. Por eso no ha parecido necesario publicar aquí un extracto de él con referencia al material ferroviario. La omisión carece de importancia práctica, pues todos los ferrocarriles uruguayos son de propiedad pública y están exentos del pago de derechos aduaneros. Los ferrocarriles, sin embargo, deben pagar las tasas consulares, que son poco gravosas (del orden del 2 por ciento como máximo).

Para cancelar sus compras al extranjero, los ferrocarriles, como cualquier otro importador, deben solicitar del Contralor de Exportaciones e Importaciones las divisas que necesiten. Estas se conceden por cuotas

^{28/} E/CN.12/508, documento citado, pp. 45-46.

y su volumen depende de las disponibilidades del país. La tasa de cambio es la del régimen general (alrededor de 10 pesos uruguayos por dólar).^{29/} Los ferrocarriles están exentos del depósito previo de 100 por ciento, obligatorio para los importadores privados.

XI. VENEZUELA

La red ferroviaria venezolana comprende esencialmente unos 900 kilómetros de vías de trochas disímiles y se halla distribuida en tramos inconexos, desprovistos de la interconexión que debe caracterizar a todo plan armónico de transporte. Estos ferrocarriles fueron construidos en apartadas regiones geográficas y su objeto era servir intereses puramente locales. Además de esta falta de estructuración geográfica en su concepción, el trazado adoleció de una serie de inconvenientes técnicos, como pendientes excesivas, radios reducidos de curvatura, capacidad de carga y velocidad de los trenes sumamente limitadas, etc.

El aislamiento de los diversos tramos, sumado a sus defectuosas características técnicas y al descuido en que se ha mantenido el material rodante, entorpecieron seriamente su explotación económica y le impidieron competir con el transporte carretero. Así se explica la declinación gradual observada en los volúmenes de carga y pasajeros desplazados.

Para preparar un plan armónico de rehabilitación, en 1946 se creó la institución autónoma denominada Administración de los Ferrocarriles del Estado, asignándole la misión de administrar los aislados y anticuados ferrocarriles en explotación. Más adelante se le dió jurisdicción sobre las líneas adquiridas de empresas privadas alemanas e inglesas. Posteriormente, se resolvió paralizar el funcionamiento de casi todos esos ferrocarriles anacrónicos porque su explotación era antieconómica y muy inseguras sus perspectivas de recuperación.

En 1950, la Administración de Ferrocarriles del Estado preparó un ambicioso proyecto de programa ferroviario en el que se sugería la

^{29/} Hasta hace poco, las importaciones del sector público, en el que están comprendidos los ferrocarriles, gozaban de la tasa preferencial de cambio de 4 pesos por dólar.

creación de una red uniforme destinada a enlazar los centros demográficos y de producción del país y los puertos marítimos, con el fin de servir al desarrollo económico del país. Este plan, que habría de dotar a Venezuela de vías férreas de primer orden, comprendía la construcción de 4 250 kilómetros en dos etapas (2 440 en la primera y 1 810 en la segunda), fijando como trocha la uniforme de 1 435 metros, que es la normal en los Estados Unidos y Europa. Se pensaba cumplir cada una de estas fases en un período de 10 años.

Hasta la fecha sólo se han construido los tramos, ya terminados y en servicio, de Puerto Cabello a Barquisimeto (175 km) y de Naricual a Guanta (27 km), el último de los cuales sirve para la explotación de las minas de carbón de Naricual. En cuanto al resto del programa, en enero de 1958 fue aplazada su ejecución hasta concluir estudios económicos minuciosos que permitieran determinar el grado de desarrollo más conveniente para la red ferroviaria nacional. Con tal objeto se constituyó una Comisión Económica Ferroviaria Nacional, integrada por cinco economistas venezolanos y extranjeros, especializados en transporte, que asumió la responsabilidad de estudiar tan importante problema.

Hasta que la Comisión no publique su informe no es posible hacer estimaciones sobre las necesidades venezolanas de material ferroviario para los próximos años.

Régimen de importación

En el cuadro X del anexo se extracta el arancel venezolano de importación en cuanto se refiere a material ferroviario. Puede verse en él que la importación de material rodante (locomotoras, coches motores, coches y vagones) no causa derechos, pero que los rieles, el material de señalización y las piezas para material rodante pagan en principio gravámenes. De hecho, sin embargo, se exonera a los ferrocarriles del pago de esos derechos arancelarios (como también de derechos consulares y de cualquier otra clase de impuestos a la importación), por pertenecer al estado.

Tampoco se necesitan permisos previos para la importación de material ferroviario. Tal situación, sin embargo, podría cambiar en el futuro, ya que se observa en Venezuela una creciente tendencia a proteger la industria

nueva que se constituye en el país. Tal podría ser el caso de la siderúrgica del Río Caroní, que fabricará rieles dentro de un par de años.

No hay en el país restricción cambiaria alguna. El dólar se cotiza a 3.35 bolívares (3.33 para las importaciones del sector público y, por tanto, para los ferrocarriles).



ANEXO

Aranceles de importación de material ferroviario en Argentina, Bolivia,
Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú y Venezuela.

Cuadro I

ARGENTINA: TARIFA DE AVALUOS Y ARANCEL DE IMPORTACION PARA MATERIAL FERROVIARIO a/

Número de partida	Descripción	Convenio con	Unidad de aforo	Aforo <u>b/</u>	Tasa del derecho <u>ad valorem</u> <u>c/</u> (porcientos)	Adiciones <u>d/</u> (porcentaje)
<u>Caras:</u>						
1 525	- de hierro, para ferrocarriles o tranvías de vapor		kg	v.d.	18c/	
1 525	- de hierro, para ferrocarriles o tranvías de vapor (con comprobación de destino)	G.B.	kg	0.192	5	10
<u>Durmientes:</u>						
1 538	- de hierro, para ferrocarriles o tranvías		kg	v.d.	18c/	
<u>Eclisas:</u>						
1 539	- para ferrocarriles o tranvías de vapor		kg	v.d.	18c/	
1 539	- para ferrocarriles o tranvías de vapor (con comprobación de destino)	G.B.	kg	0.192	5c/	10
<u>Locomotoras:</u>						
1 731	- y piezas de repuesto para las mismas	G.B.	-	v.d.	5c/	10
<u>Rieles:</u>						
2 031	- de hierro o acero, para ferrocarriles o tranvías de vapor, a sangre o electricidad		kg	v.d.	18c/	
2 031	- de hierro o acero, para ferrocarriles o tranvías de vapor (con comprobación de destino)	G.B.	kg	0.064	5f/	10
2 032	- como los anteriores, usados		kg	v.d.	12f/	
2 032	- como los anteriores, usados (con comprobación de destino)	G.B.	kg	0.032	5f/	10
<u>Santiago:</u>						
2 049	- de hierro, para curvar rieles		kg	v.d.	18c/	
<u>Travesaños:</u>						
2 150	- de hierro, para ferrocarriles o tranvías		kg	v.d.	18c/	
2 150	- de hierro, para ferrocarriles o tranvías (con comprobación de destino)	G.B.	kg	0.08	5	10

a/ Las mercaderías no enumeradas en la tarifa de avalúos pagarán el derecho establecido en la misma para las de su clase sobre su valor en depósito declarado por el introductor. Si no pertenecan a ninguna de las categorías establecidas en el arancel, abonarán el derecho del 42 por ciento sobre su valor en depósito declarado en la misma forma.

b/ Para el cálculo o liquidación de los derechos de importación en la Argentina, debe tenerse presente que el aforo sobre el cual se aplica el derecho ad valorem y los derechos específicos están establecidos en pesos oro y que el tipo de conversión del peso oro a la moneda corriente se mantiene aún en 2.2727 peso moneda nacional por cada peso oro.

c/ Los derechos ad valorem se aplican sobre el valor CIF declarado (v.d.), excepto a los productos para los cuales se indica un aforo (también en pesos oro), en cuyo caso éste es el valor sobre el cual se calcula aquel derecho. El derecho ad valorem aplicado sobre un valor de aforo constituye en efecto un derecho específico.

d/ Además de los derechos específicos y ad valorem, hay derechos adicionales, que son ad valorem sobre el valor CIF declarado o sobre el aforo si lo hay.

e/ Los productos importados por estas partidas pagan además un recargo de 2 pesos moneda nacional por kilogramo para el Fondo de Contribución al Desarrollo del Plan Siderúrgico.

f/ Los productos importados por estas partidas pagan además un recargo de 0.40 pesos moneda nacional por kilogramo.

Cuadro II

BOLIVIA: ARANCEL ADUANERO DE IMPORTACION PARA MATERIAL FERROVIARIO

Férrafe N°	Mercaderías	Derechos arancelarios	
		Unidad	Ad valorem (porcentaje)
194	Durmientes de madera de todas clases		150
847	Rieles, durmientes, muelles, ejes topes, piezas sueltas para cambios de vías, tirantes de vía, placas de unión, garfios para rieles, pernos, tuercas y volandas para eclisas, traviesas, cuñas, llantas, ruedas y trenes de ruedas, cambia-vías, ranas, agujas, rieles atornillados o empernados en forma de cruces de vía, plataformas giratorias para vagones, cojinetes, santiagos, alzaprimas, zorras y en general elementos, partes y accesorios para material rodante y vías férreas, tranvías o vías portátiles		Libre
1 047	Coches, carros, plataformas, bodegas, furgones y manillas de mano, para líneas férreas		2
1 049	Locomotoras con o sin ténders, locomóviles, locomotoras para minas, autmotores, tranvías y motomanillas		Libre

Fuente: Decreto supremo 05.096, de 26 de noviembre de 1958.

Cuadro III

BRASIL: ARANCEL DE ADUANAS PARA MATERIAL FERROVIARIO

Partidas	Mercederías	Gravámenes ad valorem Sobre el valor, CIF (porcentaje)	Categoría (general o especial) a/
44-06	Durmientes de madera para vías férreas	80	E
73-14	Rieles, cremalleras, accesorios y pertenencias, inclusive agujas, cruzamientos, cruzetas, desvíos, durmientes, traviesas o semejantes, eclisas y tirafondos de cualquier forma o hecho para ferrocarriles:		
	001) rieles, eclisas y placas de apoyo de 25 kg/m inclusive	30	G
	002) cualquier otro riel, eclisa o placa de apoyo	10	G
	003) durmientes de hierro o acero	60	E
	004) cremalleras y accesorios, rieles con flanche	10	G
	005) aguja, cruzamiento, desvío, traviesa, asiento, cojín, zapata, cuña, tirafondo y cualquier otro material de vía permanente	20	G
85-15	Aparato y equipo de señalización eléctrica:		
	001) aparato de telcomando y de teleseñalización para señalización luminosa	50	G
	002) cualquier otro	80	G
86-01	Locomotoras y locomotoras-ténder de émbolo, de turbina o de cualquier otro tipo de vapor, inclusive las de maniobra:		
	001) locomotora	20	G
	002) ténder	20	G
86-02	Locomotoras eléctricas, inclusive las de maniobra, con acumulador o fuente de energía externa	30	G
86-03 b/	Locomotoras diesel, inclusive las de maniobra:		
	001) diesel eléctrica	20	G
	002) cualquier otra	20	G
86-04	Cualquier otra locomotora inclusive las de maniobra	20	G

Cuadro III (continuación) 2

Partidas	Mercaderías	Gravámenes ad valorem sobre el valor CIF (porcentajes)	Categoría (general o es- pecial) a/
86-05	Automotrices o carros motorizados para ins- pección de línea:		
	<u>001</u>) de vapor	30	G
	<u>002</u>) con motor de combustión interna, in- clusive diesel	30	G
	<u>003</u>) con motor eléctrico	30	G
	<u>004</u>) con motor a explosión	30	G
	<u>005</u>) cualquier otro	30	G
86-06	Tranvías, carros:		
	<u>001</u>) carro motor o automotriz	40	G
	<u>002</u>) remolque para pasajeros	40	G
	<u>003</u>) remolque para carga	40	G
	<u>004</u>) cualquier otro, inclusive el provisto de grúa, tanque o cualquier otro aparato	40	G
86-07	Coches para pasajeros, inclusive el pullman:		
	<u>001</u>) coche de acero pullman	30	G
	<u>002</u>) cualquier otro	40	G
86-08	Vagones para carga:		
	<u>001</u>) de borde bajo o basculante	60	G
	<u>002</u>) de descarga automática	60	G
	<u>003</u>) isotérmico o frigorífico	60	G
	<u>004</u>) de plataforma y plancha	60	G
	<u>005</u>) tanque o depósito	60	G
	<u>006</u>) cualquier otro	60	G
86-09 e/	Vagones para fines especiales	40	E
86-10	Vehículos para uso alternativo en carretera o sobre rieles	30	G
86-11	Cualquier otro vehículo no especificado ni comprendido en otro ítem	60	E

Cuadro III (continuación) 3

Partidas	Mercaderías	Gravámenes ad valorem sobre el valor CIF (porcentaje)	Categoría (general o especial) a/
86-12	Partes y piezas separadas de locomotora, locomotoras y cualquier otro vehículo fe- rroviario:		
	<u>001</u>) aparato de enganche	40	G
	<u>002</u>) cabina, estubo, cuerpo, cilindro y cualquier otra parte de cobertura de la la locomotora	40	G
	<u>003</u>) caja de arena	40	G
	<u>004</u>) caja de grasa o cualquier dispositivo para lubricación no especificado ni comprendido en otra parte	40	G
	<u>005</u>) caja de vagón	60	G
	<u>006</u>) caja de cualquier otro vehículo ferro- viario, inclusive tranvía	40	G
	<u>007</u>) chimenea	40	G
	<u>008</u>) chasis	60	G
	<u>009</u>) eje usinado o trabajado para material ferroviario, montado o no, recto o acodado	40	G
	<u>010</u>) fuelle para comunicación entre vagones	40	G
	<u>011</u>) limpiarríeles	40	G
	<u>012</u>) parachoque	40	G
	<u>013</u>) cualquier pieza de freno, no especifi- cada ni comprendida en otra parte	40	G
	<u>014</u>) pieza para la modificación de velocidad e inversión de marcha	40	G
	<u>015</u>) pieza para transmisión de movimiento	10	G
	<u>016</u>) rueda y llanta para rueda de hierro fundido	40	G
	<u>017</u>) rueda y llanta para rueda forjada	30	G
	<u>018</u>) bogies	60	G
	<u>019</u>) cualquier otra pieza separada, no especificada ni comprendida en otra parte	40	G

Cuadro III (continuación) 4

Partidas	Mercaderías	Gravámenes <u>ad valorem</u> sobre el valor CIF (porcentaje)	Categoría (general o especial) a/
86-13	Aparatos no eléctricos para señalización para cualquier vía de comunicación, con o sin iluminación eléctrica, tales como: semáforo, palanca de maniobra, comando de paso a nivel o cualquier aparato no especificado ni comprendido en otra parte	50	G

Fuente: Ley 3244, de 14 de agosto de 1957.

a/ Circular 23, de 4 de septiembre de 1957.

b/ Resolución 3 del Consejo de Política Aduanera.

c/ Resolución 21 del Consejo de Política Aduanera.

/Cuadro IV

Cuadro IV

COLOMBIA: ALANCEL DE ADUANAS PARA MATERIAL FERROVIARIO

Posición	Denominación	Gravamen específico (pesos/kg bruto)	Ad valorem sobre el valor CIF (porcentaje)	Observaciones
365	Durmiente de madera para vías férreas	0.20	30	Importación prohibida
713	Rieles de hierro o acero para vías férreas aún perforados o combados:			
	a) de tipo liviano, hasta 60 libras por yarda	0.15	10	Licencia previa
	b) de 60 libras por yarda o más:			
	1 de 60 a 75 libras por yarda	0.15	10	Licencia previa
	2 los demás	0.10	10	Licencia previa
714	Traviesas de hierro o acero, para vías férreas	0.10	10	
715	Eclisas, placas de asiento, abrazaderas, placas y barras de separación, para la colocación o fijación de rieles de hierro o fundición maleable	0.20	25	Licencia previa
716	Agujas, corazones, cruces y cambiavías, varillas de aguja, cremalleras y vías portátiles de hierro, fundición acero o fundición maleable para ferrocarriles y tranvías:			
	a) vías portátiles	0.10	10	
	b) las demás	Libre		
717	Estos, llantas y centros de ruedas, ruedas y trenes de ruedas, de hierro, fundición, acero, o fundición maleable para material de ferrocarriles y tranvías	Libre		

Cuadro IV (continuación) 2

Posición	Denominación	Gravamen específico (pesos/kg bruto)	Ad valorem sobre el valor CIF (porcentaje)	Observaciones
870	Aparatos eléctricos de señales y de protección para ferrocarriles y vías de comunicación:			
	a) aparatos de señales para circulación y tránsito	4,00	25	Licencia previa
	b) los demás		10	Licencia previa
879	Locomotoras de vapor, incluidas las locomotoras sin tender		Libre	
880	Locomotoras eléctricas y diesel eléctricas		Libre	
881	Automotrices eléctricas		Libre	
882	Otras locomotoras, automotrices y locotractores		Libre	
883	Tónders para locomotoras		Libre	
884	Vagones para pasajeros		10	Licencia previa
885	Vagones de servicio y furgones de equipajes		25	Licencia previa
886	Vagones y vagonetas para el transporte de carga:			
	a) vagones, incluso plataformas		25	Licencia previa
	b) vagonetas		25	Licencia previa
887	Partes y piezas sueltas de vehículos para vías férreas, no denominadas ni comprendidas en otra parte:			
	a) chasis y trucks:			
	1 chasis		25	
	2 trucks		Libre	
	b) cajas engrasadoras y sus partes		Libre	
	c) frenos de toda clase y sus partes		Libre	
	d) otros		Libre	
888	Material fijo de vías férreas no denominado ni comprendido en otra parte:			
	a) aparatos de señales:			
	1 semáforos, discos y portaseñales y señales	4,00	25	
	2 las demás		Libre	
	c) aparatos de vía		Libre	

Cuadro V

CHILE: ARANCEL ADUANERO PARA MATERIAL FERROVIARIO

Partidas	Mercaderías	Unidades	Derechos		Derechos conveni- dos c/	Adicio- nales e impues- tos d/
			Derechos básicos a/	modifi- cados b/		
1419	Asientos fijos para automóviles, ferrocarriles o tranvías, estén o no acojinados; cojines y respaldos con resortes, y cartones cortados para tapicería lateral	KB	3.00			Ley 5286
1420	Cabinas o plataformas para ascensores o elevadores	KB	1.00			"
1421	Autocarriles	KB	2.00			"
1422	Bogies	KB	0.60			"
1423	Cambios, cruzamientos y empalmes de vías	KB	0.50	0.675		"
	Carros:					
1424	- o vagones para equipajes o mercancías o con estanques para líquidos, con o sin ruedas	KB	0.40			"
1425	- o vagonetas para ferrocarriles provisionales o portátiles (sistema Decauville y otros), y para andariveles, incluidas las tolvas que se internen separadamente; volandas y camionetas para reparaciones de la vía; y carros con o sin motor para el montaje de la línea aérea	KB	0.40	0.30	G. 0.15	"
1426	Clavos para rieles	KB	0.40	0.54		"
1427	Coches de pasajeros, incluidos los coches comedores y otros para el servicio de viajeros, no especificados, con o sin bogies	KB	0.50			"
1428	Eclisas o bridas, placas de asiento y demás material no especificado para vía permanente de ferrocarriles	KB	0.20			"
1429	Semáforos y material de señalización no especificados	KB	0.40	0.30	G. 0.30	"
	Locomotoras y sus tenders:					
1430	- de vapor o eléctricas	KB	0.20	0.15	G. 0.15	"
1430 A	- movidas por motores de combus-	KB	0.50			"

Cuadro V (continuación) 2

Partidas	Mercaderías	Unidades	Derechos básicos a/	Derechos modificados b/	Derechos convenidos c/	Adicionales e impuestos d/
1431	Organos de infraestructura comunes a los carros y locomotoras, tales como aparatos de enganche, frenos, su timonería y conexiones especiales de las cañerías de aire comprimido o calefacción, graseras, fuelles, topes, etc., aunque tengan revestimiento o piezas de goma, con exclusión de las piezas de los chasis de autocarriles que sean igual a las de automóviles	KB	0.70	0.945		Ley 5786
1432	Rieles para ferrocarriles, para funiculares, grúas, etc., incluso los de cremallera, aunque vengan perforados	KB	0.05	0.0375	G. 0.0375	"
	Ruedas, ejes y llantas:					
1433	- con un peso neto individual mayor de 50 kg	KB	0.10	0.075	G. 0.075	"
1434	- con un peso neto individual hasta de 50 kg	KB	0.40			"
1435	Tornamesas o plataformas giratorias y tomas de agua para locomotoras	KB	0.30			"
1436	Tornillos, tirafondos y pernos, especiales para ferrocarriles	KB	1.20	1.62		"
1437	Tranvías, con o sin bogies	KB	0.50			"
1438	Traviesas o durmientes de hierro	KB	0.15			"
1439	Piezas y repuestos no especificados, para máquinas y aparatos	KB	0.60	0.45	G. 0.45	"

a/ Los derechos básicos son específicos y están fijados en pesos oro por kilogramo bruto. Un peso oro vale 0.206 de dólar.

b/ Los derechos específicos básicos sólo se aplican si no se indica derecho modificado en esta columna. Los derechos modificados son también específicos y se fijan en pesos oro por kilogramo bruto.

c/ En esta columna la letra G significa que se trata de un derecho negociado en Ginebra en el seno del GATT. En este caso, a todos los países miembros del GATT o que gocen con Chile de la cláusula de la nación más favorecida no se les aplica el derecho básico o modificado, sino el derecho convenido. Los derechos convenidos son también específicos y están fijados en pesos oro por kilogramo bruto.

d/ En virtud de la ley 5786, se cobra además un derecho ad valorem del 30 por ciento sobre el valor nacionalizado de la mercancía, o sea sobre su valor c.i.f., más todos los demás gravámenes que cobra la Aduana (derechos específicos, impuestos de desembarque y movilización, etc.).

Cuadro VI

ECUADOR: ARANCEL DE IMPORTACION PARA MATERIAL FERROVIARIO

Partidas	Derechos		
	Sucres/kg	Ad valorem sobre el valor FOB (porcentaje)	
383	Durmientes de madera para vías férreas	0.20	
713	Rieles de hierro o acero, para vías férreas, aún perforados o combados	0.10 más	5
714	Traviesas, durmientes de hierro o acero, para vías férreas	0.10 "	5
715	Eclisas, placas de asiento, abrasaderas, placas y barras de separación para la colocación o la fijación de rieles, de hierro, acero o fundición maleable	0.12 "	5
716	Agujas, corazones, cauces, cambiavías, varillas de aguja, oremalleras y vías portátiles, de hierro, fundición, acero o fundición maleable, para vías férreas o tranvías	0.12 "	5
717	Ejes, llantas y centros de ruedas, ruedas y trenos de ruedas, de hierro, fundición, acero o fundición maleable, para ferrocarriles y tranvías	0.25 "	5
870	Aparatos eléctricos de señales y de protección, para ferrocarriles y para vías de comunicación	4.00 "	5
879	Locomotoras de vapor, inclusive locomotoras-ténders	0.50 "	5
880	Locomotoras eléctricas	0.50 "	5
881	Automotrices eléctricos	0.50 "	5
882	Otras locomotoras, automotrices y locotractores	0.50 "	5
883	Ténders para locomotoras	0.50 "	5
884	Vagones para pasajeros	0.50 "	5
885	Vagones de servicio y furgones de equipajes	0.50 "	5
886	Vagones y vagonetas para el transporte de carga	0.50 "	5
887	Partes y piezas sueltas de vehículos para vías férreas, no denominados ni comprendidos en otra parte	0.50 "	5
888	Material fijo de vías férreas, no denominado ni comprendido en otra parte	0.50 "	5

Cuadro VII

MÉXICO: TARIFA DEL IMPUESTO GENERAL DE IMPORTACION PARA MATERIAL FERROVIARIO

Fracción	Nomenclatura	Unidad para la aplicación	Cuotas		Precio oficial	Disposiciones especiales
			Específicos (pesos)	Ad valorem (porcentaje)		
232.00.00	Durmientes de madera, creosotados	100 K.B.	0.10 más	5	S.P.O.	-
232.00.01	Durmientes de madera, sin creosotar	100 K.B.	0.10 más	5	S.P.O.	-
750.00.00	Armones, velocípedos y carretillas de cualquier clase, para vías férreas, no especificados	K.B.	Exentos	5	5.40	16
750.00.01	Autovías de cualquier clase	K.B.	Exentos	10	S.P.O.	-
750.00.02	Carros de pasaje, de cualquier clase para vías férreas	K.B.	Exentos	5	S.P.O.	16
750.00.03	Carros y plataformas de carga, de cualquier clase, para vías férreas, cuando pesen hasta 1 000 kg	K.B.	Exentos	30	S.P.O.	16
750.00.04	Carros y plataformas de carga, de cualquier clase, para vías férreas, cuando pesen más de 1 000 kg	K.B.	Exentos	20	S.P.O.	16
750.00.05	Carros equipados de fábrica con grúas u otras máquinas o aparatos, para el mantenimiento o construcción de vías férreas	K.B.	0.02 más	3	9.30	-
750.00.06	Locomotoras de vapor	K.B.	Exentas	2	S.P.O.	-
750.00.07	Locomotoras que no sean de vapor	K.B.	Exentas	2	S.P.O.	-
750.00.08	Carretillas de cualquier clase para ferrocarriles funiculares	K.B.	Exento	2	5.40	-
750.01.00	Agujas de hierro o acero, para vías férreas	K.B.	0.01 más	15	1.00	-
750.01.01	Cruceros de hierro o acero, para vías férreas	K.B.	0.01 más	15	1.00	-
750.01.02	Clavos de hierro o acero, para vías férreas	K.B.	0.05 más	30	1.30	16
750.01.03	Durmientes de hierro o acero aún cuando se importen con los accesorios indispensables para fijar los rieles	K.B.	0.05 más	30	1.50	-
750.01.04	Planchuelas y uniones de hierro o acero, para vías férreas	K.B.	0.05 más	30	1.90	16
750.01.05	Rieles de hierro o acero para ferrocarril	K.B.	0.01 más	30	1.60	16
750.01.06	Tornillos de hierro o acero, para fijar rieles de ferrocarril	K.B.	0.05 más	30	1.80	-
750.01.07	Tortugas y sapos de hierro o acero, para vías de ferrocarril	K.B.	0.01 más	15	1.00	-
750.01.08	Semáforos y señales de tránsito, para vías de ferrocarril	K.B.	0.05 más	10	15.00	-
750.01.09	Accesorios y materiales identificables para emplearse como material fijo de ferrocarril, no especificados	K.B.	0.05 más	20	1.30	-
760.00.00	Partes sueltas y piezas de refacción de material rodante para vías férreas (vehículos incompletos de cualquier clase, estimándose como tales sus estructuras, cuando por su forma permitan identificar los vehículos)		Causarán los impuestos a los vehículos para vías férreas, según su clase		El que tengan señalado los vehículos en las fracciones correspondientes	

Cuadro VII (continuación) 2

Fracción	Nomenclatura	Unidad para la aplicación	Cuotas		Precio oficial	Disposiciones especiales
			Específicos (pesos)	Ad valorem (porcentaje)		
766.00.00	Camas o pisos y sus marcos, de hierro o acero, para carros de ferrocarril, cuando el peso de cada uno sea hasta de 200 kg	K.B.	0.05 más	5	3.20	-
766.00.01	Camas o pisos y sus marcos, de hierro o acero, para carros de ferrocarril, cuando el peso de cada uno sea mayor de 200 kg	K.B.	0.01 más	5	1.20	-
766.00.02	Ejes de hierro o acero, para carros de ferrocarril o locomotoras	K.B.	0.05 más	10	2.45	-
766.00.03	Llantas de hierro o acero, para ruedas de locomotora	K.B.	0.01 más	5	11.50	-
766.00.04	Ruedas de hierro o acero, montadas en sus ejes, para carros de ferrocarril o locomotoras cuando su peso sea hasta de 200 kg	K.B.	0.05 más	5	3.20	-
766.00.05	Ruedas de hierro o acero, montadas en sus ejes, para carros de ferrocarril o locomotoras, cuando su peso sea mayor de 200 kg	K.B.	0.01 más	5	1.20	-
766.00.06	Ruedas de hierro o acero, sin montar para carros de ferrocarril o locomotoras	K.B.	0.05 más	10	S.P.O.	16
766.00.07	Chumaceras para carros de ferrocarril	K.B.	0.01 más	5	3.30	16

Cuadro VIII

Cuadro VIII

PARAGUAY: ARANCEL DE ADUANAS PARA MATERIAL FERROVIARIO

Párrafos	Artículos	Derechos	Adicionales (porcentaje)
630	Calderas y motores de vapor de todas clases; máquinas de tracción	Libre	11
719	Carros, furgones y vagones de todas clases para ferrocarriles y tranvías y piezas sueltas de ellos no previstas en otra parte	Libre	11
738	Rieles, eclisas, placas y durmientes, rieles curvos, cambiavías, rañas, agujas, rieles atornillados o empernados en forma de cruces de vía, travesaños, ruedas, cuñas, plataformas giratorias, plataformas para vagones, furgones y coches; rodajes, con o sin eje, muelles cojinetes, santiagos alzaprimas, zorras y en general elementos, partes y accesorios para material rodante y vía, de ferrocarriles, tranvías, y tranvías o vías portátiles	Libre	11

Cuadro IX

PERU: TARIFA DE DERECHOS DE IMPORTACION PARA MATERIAL FERROVIARIO

Posición	Nomenclatura	Partida	Unidad	Derecho	Impuestos ad valorem (porcientos)		
					Ley 11424 Con 20 por ciento de recargo	Ley 11495	Ley 11537 sobre flete marítimo (sin recargo)
158	Durmientes de todas clases para vías fé- rreas.	1147	Uno	0.20	9 667	2	2
	Tratado con Chile		m ²	0.05	7 667	2	2
	GATT		Uno	0.20	9 667	0.833	-
335	<u>Material para vías férreas</u>						
	Rieles de todas clases, para vías férreas, incluso los cambios, cruces tornamezas, útiles y accesorios de uso exclusivo	2380	KB	Libre	9 667	2	2
	Tratado con Chile		KB	Libre	4 833	2	2
	Rieles y accesorios especiales para líneas Decauville	2381	KB	Libre	9 667	2	2
	Tratado con Chile		KB	Libre	4 833	2	2
	Durmientes de hierro o acero especiales para vías férreas	2382	KB	Libre	9 667	2	2
	Tratado con Chile		KB	Libre	4 833	2	2
	Clavos, pernos, tirafondos y tuercas especiales para rieles de vías férreas	2383	KB	Libre	9 667	2	2
	Tratado con Chile		KB	Libre	4 833	2	2

Cuadro IX (continuación) 2

Posición	Nomenclatura	Partida	Unidad	Derecho	Impuestos ad valorem (porcientos)		
					Ley 11424 con 20 por ciento de recargo	Ley 11495	Ley 11537 sobre flete marítimo (sin recargo)
384	Aparatos e instalaciones eléctricas, especiales para señales de vías férreas y para manejo de agujas y cambios	2923	KB	0.10	11 667	2	2
	Campanillas, timbres eléctricas y botones de todas clases para los mismos, incluso los tableros indicadores de fichas o luces de todas clases	2924	KB	4.50	11 667	2	2
386	Locomotoras						
	Locomotoras de vapor, incluso los tenders	2947	KB	Libre	9 667	2	2
	GATT		KB	Libre	9 667	0.833	-
	Locomotoras eléctricas	2948	KB	Libre	9 667	2	2
	GATT		KB	Libre	9 667	0.833	-
	Locomotoras diesel y eléctricas	2949	KB	Libre	9 667	2	2
	GATT		KB	Libre	9 667	0.833	-
387	Carros automotrices para vías férreas						
	Tranvías eléctricos	2950	KB	Libre	9 667	2	2
	Autovagones y autocarriles	2951	KB	Libre	9 667	2	2
	GATT		KB	Libre	9 667	0.833	-
388	Carros y vagones de ferrocarriles, que no tengan equipo de fuerza motriz propio:						
	Carros para pasajeros, para uso en líneas de tranvías y de ferrocarriles	2952	KB	0.04	11.667	2	2

Cuadro IX (continuación) 3

Posición	Nomenclatura	Partida	Unidad	Derecho	Impuestos ad valorem (porcientos)		
					Ley 11424 on 20 por ciento de recargo	Ley 11495	Ley 11537 sobre flete marítimo (sin recargo)
	Carros para carga, de todas clases y tipos, incluso los vagones para minas y los carros de mano	2953	KB	0.02	11.667	2	2
389	Partes y piezas sueltas de repuesto para vehículos de vías férreas, (excepto las partes eléctricas, los mo- tores y las piezas de motores)	2954	KB	0.04	11.667	2	2
390	Materia fijo para señales de vías férreas y sus partes (excepto las partes eléctri- cas, comprendidas en la partida 2923)	2955	KB	0.02	11.667	2	2

Fuente: Decreto-ley 11048.

/Cuadro X

Cuadro X

VENEZUELA: ARANCEL DE ADUANAS PARA MATERIAL FERROVIARIO

Partida Subpartida Inciso	Descripción	Impuestos específicos (bolívares por kg bruto)
243-01-00	Durmientes de madera, aserrados o no	0.095
681-08-00	Rieles para ferrocarriles y tranvías	0.10
681-11	Accesorios de hierro y acero para la construcción de vías férreas de todas clases (planchuelas, durmientes o traviesas, piezas para cambios, agujas, eclisas o placas de unión, etc.)	
681-11-01	Durmientes, traviesas o travesaños	0.09
681-11-02	Accesorios, n.e.p.	0.10
	<u>Nota.</u> Los rieles de ferrocarriles y los accesorios para la construcción de vías férreas, destinados a los centrales y demás establecimientos azucareros son libres de derechos y requieren licencia previa de importación del Ministerio de Agricultura y Cría	
716-13-19	Material y accesorios fijos para vías férreas, n.e.p.; aparatos de señales no eléctricos para guiar vehículos de carreteras, ferrocarriles, etc.	0.10
721-08-04	Semáforos, faros, señales de alarma, señales eléctricas para vías férreas y otros aparatos eléctricos de señales y de seguridad	
721-08-04-1	Semáforos, faros y lámparas eléctricas de señales	1.50
781-08-04-02	Aparatos eléctricos de señales y de seguridad n.e.p., hasta de 15 kg cada uno	0.50
721-08-04-3	Aparatos eléctricos de señales y de seguridad, n.e.p., de más de 15 kg cada uno	0.01
721-08-04-9	Accesorios y repuestos n.e.p.	0.45
731-01-00	Locomotoras para ferrocarriles de vapor (y sus tenders, si se envían por separado)	Libre

Cuadro X (continuación) 2

Partida Subpartida Inciso	Descripción	Impuestos específicos (bolívars por kg bruto)
731-02-00	Locomotoras para ferrocarriles eléctricas (excepto con generador propio o diesel eléctricas)	Libre
731-02-00	Locomotoras para ferrocarriles a combustión interna (incluso las diesel-eléctricas) y todas las demás excepto las de vapor y eléctricas	Libre
731-04-00	Carros ferroviarios automotores y tranvías automotores, ya sean para pasajeros, carga o mantenimiento	Libre
731-05-00	Coches ferroviarios y tranvías, sin motor propio (incluso todos los coches para el servicio de pasajeros, tales como furgones de equipaje y coches-correo)	Libre
731-06-00	Carros ferroviarios y tranvías, sin motor propio, para carga y mantenimiento (carros para carga, carros-tanques, plataformas maniguetas, "cabocoses", etc.)	Libre
731-07-00	Piezas para material ferroviario rodante (excepto las piezas de repuestos eléctricas, motores de combustión interna y sus piezas de repuesto), no asignables a clases determinadas, n.e.p.	0.10

Fuente: Decreto 496, de 5 de noviembre de 1958.