NACIONES UNIDAS

CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL

RESTRINGIDA

E/CEPAL/R.244
27 de enero de 1981

ORIGINAL: ESPAÑOL

C E P A L

Comisión Económica para América Latina

PARAGUAY: OPCIONES DE TRANSPORTE DEL COMERCIO EXTERIOR EN EL CORREDOR ASUNCION-ATLANTICO */

*/ Preparado por la División de Transporte y Comunicaciones.

80-12-2804

INDICE

		Página
1.	Introducción	1
2.	Resumen y conclusiones	2
3.	Mercado del transporte internacional de carga	21
3.1.	Economía del Paraguay	21
	A. Consideraciones generales	21
	B. Economía del Paraguay	21
	C. Distribución de la producción	22
3.2.	Características del comercio internacional	31
	A. Consideraciones generales	31
	B. Exportaciones	32
	C. Importaciones	34
	D. Agregación de zonas y productos	34
3.3.	Participación de las rutas en el transporte internacional de carga	44
3.4.	Importancia económica del transporte internacional	53
	A. Incidencia del flete en el valor fob de las exportaciones	53
	B. El monto global de los fletes de comercio exterior	57
3.5.	Proyecciones de comercio internacional	57
4.	Oferta de transporte internacional	66
4.1.	Oferta interna	66
	A. Medio fluvial	66
	Sistema portuario	66
	Asunción	71
	Villeta	74
	La Marina Mercante Nacional	76
	Servicios de transporte fluvial y marítimo	78
	Participación nacional	80
	B. Medio ferroviario	84
	C. Medio automotor	86
	D. Procedimientos de comercio exterior en Paraguay	91
	Exportaciones	91
	Importaciones	95
	E. Costos al usuario del transporte internacional	102
	Fletes fluviales	102
	Gastos portuarios	104
4.2	Oferta por ruta de transporte	106
	A. Ruta Asunción/Rosario/Buenos Aires	106
	a. Medio fluvial	106
	- Infraestructura fluvial	106
	* Río Paraguay	106
	* Río Paraná	110
	* Extensión del sistema descrito	116

Página

- Puertos 119
  * Buenos Aires 119
  * Rosario 124
- Servicios de transporte fluvial 125

b. Medio ferroviario 128

c. Medio automotor 130

d. Procedimientos de comercio exterior en Argentina .. 136
Exportaciones 136
Importaciones 138
Tratamiento de la mercadería en frontera 141

e. Costos al usuario del transporte internacional 142
Fletes fluviales 142
Fletes marítimos 142
* Fletes de buques de línea 145
* Fletes de buques de servicio irregular 147

B. Ruta Asunción/Río Grande/Paranaguá/San Pablo 150

a. Puertos del Brasil 152
Paranaguá 152
Río Grande 157

b. Medio ferroviario 158
Itinerario Ponta Porá/Paranaguá 158
Ferrocarril de la Soja 162
Itinerario Uruguaiana/Río Grande/Porto Alegre 165

c. Medio automotor 170

d. Procedimientos de comercio exterior en Brasil 174
Exportaciones 174
Importaciones 177

e. Costos al usuario de transporte internacional 180
Fletes por carretera 180
Fletes ferroviarios 180
Fletes marítimos 183

C. Ruta Asunción/Nueva Palmira/Montevideo 186

a. Medio fluvial 186
Montevideo 186
Nueva Palmira 189

b. Medio ferroviario 192

c. Medio automotor 198

d. Procedimientos de comercio exterior en Uruguay 200
Exportaciones 200
Importaciones 202

e. Costos al usuario del transporte internacional 204
Fletes fluviales 204
Fletes marítimos 204

D. Ruta Asunción/ultramar 209

a. Servicios de transporte 209

b. Procedimientos de comercio internacional 209

c. Costos al usuario del transporte internacional 209
Fletes directos a ultramar 209

Página

5. Elementos de asignación futura de cargas 214

5.1. Análisis comparativos de fletes a ultramar 214
A. Fletes de conferencia 214
B. Fletes de buques de servicio irregular ("tramp") 216
C. Fletes y otros gastos de transporte 217
5.2. Transporte multimodal 221
A. Concepto de transporte multimodal 221
B. Convenio TIR 225
5.3. Acondicionamiento de productos para el transporte 228

Bibliografía 245

Anexos 255

I. Convenio Argentina-Paraguay Puerto de Buenos Aires 257
II. Acta de Reubicación del Depósito Franco de Buenos Aires 263
III. Acta de Entrega del Depósito Franco en Buenos Aires 267
IV. Acta de la VIII Reunión Mixta Argentino-Paraguaya (Rosario) . 271
V. Acta de la VIII Reunión Mixta Argentino-Paraguaya (2a. Parte) (Rosario) 275
VI. Convenio Brasil-Paraguay "ENTREPOSTO" de Santos 279
VII. Convenio Brasil-Paraguay Depósito Franco de Paranaguá 283
VIII. Convenio para el Establecimiento de una Zona Franca en el Puerto de Rosario (Provincia de Santa Fe) para la República del Paraguay 287
IX. Notas Reversales Relativas a la Utilización por parte del Paraguay de Zonas Francas en Territorio Uruguayo 293

1. Introducción

El transporte internacional de carga es una actividad estratégica en el desarrollo de la economía del Paraguay. En efecto, el mejor uso de los recursos disponibles así como la adecuada satisfacción de las necesidades futuras de servicios de transporte dependen en parte de decisiones que son de exclusiva responsabilidad de las autoridades paraguayas y en gran medida son de competencia de las autoridades de los países de tránsito. Lo anterior ocurre muy especialmente en el campo de las restricciones institucionales en donde con costos muy reducidos pueden obtenerse importantes beneficios.

Para mejorar la calidad actual y futura de los servicios de transporte prestados en los países ribereños es necesaria una estrecha colaboración entre las autoridades paraguayas y sus correspondientes en dichos países. Para apoyar esta colaboración es necesario partir de un conocimiento exhaustivo de la situación que permita identificar claramente los problemas, a fin de que se puedan fijar las prioridades y sugerir las soluciones correspondientes.

Tomando en cuenta lo señalado anteriormente y en virtud de:

* la Resolución 391 (XVIII) de la CEPAL, que solicita a la Secretaría Ejecutiva de la Comisión la realización de estudios que faciliten la creación y operación de servicios de transporte que favorezcan la comunicación de Bolivia y Paraguay con los puertos de ultramar y que forme parte de un verdadero sistema integrado de transporte de la región, y lo señalado en
* la Ponencia 2.17 (IX) de la IX Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte, realizada en Cochabamba en 1979, en que se solicita a la CEPAL la realización de un estudio de las vías navegables de los países del Cono Sur que permita identificar las restricciones que impiden un mayor uso de este modo de transporte,

la CEPAL realizó a través de la División de Transporte y Comunicaciones el estudio "Paraguay: Opciones de Transporte del Comercio Exterior a través del Corredor Asunción al Atlántico". Este que significa una respuesta parcial a la Resolución 391 (XVIII) de la Comisión y a la Ponencia 2.17 (IX) de los

/señores Ministros

señores Ministros de Obras Públicas y de Transporte de los países del Cono Sur, pretende contribuir a una mayor eficiencia del transporte del comercio exterior del Paraguay, a través de la cooperación internacional entre dicho país y los países ribereños que le proporcionen facilidades de tránsito hacia el Atlántico. Teniendo en cuenta todos los estudios nacionales e internacionales que se refieren al transporte del Paraguay, el estudio identificó las principales restricciones de la infraestructura y los equipos desde el punto de vista de los servicios de transporte y puso un especial énfasis en descubrir las principales trabas institucionales que obstaculizan la buena utilización de los recursos así como la creación y operación de los servicios de transporte que precisa el comercio exterior del Paraguay y evaluó, en la medida de lo posible, los beneficios que obtendrían los distintos países y usuarios de las acciones de facilitación que se recomiendan.

Colaboró con la División de Transporte y Comunicaciones en la preparación de algunos de los capítulos de este estudio el consultor Sr. Tomás Sepúlveda Whittle.

2. Resumen y conclusiones

2.1. Sumario

Este trabajo pretende mostrar las características principales del transporte internacional de cargas del Paraguay hacia el Atlántico, poniendo especial énfasis en los aspectos institucionales de corto plazo. En él se pasa revista, en primer término, a la demanda de servicios y su evolución esperada en el tiempo. Luego se trata la oferta, estudio que se concentra en las opciones del usuario en las distintas rutas del corredor, incluyendo también algunos elementos de prognosis. Se agregan además, algunas hipótesis de la evolución de los principales flujos dentro del sistema, elaboradas a la luz de los cambios de mayor importancia que se esperan en la demanda y oferta de transporte internacional, especialmente en el área de las exportaciones. En este sentido se exploraron algunos caminos que permitirían disminuir los costos actuales de estos servicios, identificando estrangulamientos actuales y potenciales del sistema y sugiriendo algunas formas de superarlos.

/Entre las

Entre las principales conclusiones del trabajo, conviene destacar aquella que muestra al transporte internacional de carga como un sector económico de la mayor importancia en la economía nacional. Ello es así tanto por el peso que representa para el resto de la economía como por el papel clave que juega en el desarrollo y dimensionamiento de las actividades productivas de más significación.

Entre las recomendaciones, tal vez la de mayor alcance sea aquella que propone la creación de un comité de alto nivel, apoyado por un equipo técnico permanente, que tome a su cargo el diseño e implementación de una política de transporte internacional, coordinando las acciones tanto en las instancias nacionales como en las internacionales.

2.2. Antecedentes de la demanda

El estudio del corredor se inicia con una descripción de la demanda de servicios de transporte internacional y su evolución reciente, La principal característica de este aspecto del problema lo constituye su crecimiento explosivo, acompañado de un cambio en su estructura. Así, según cifras del Banco Central del Paraguay, en el año 1975 el transporte internacional alcanzó a 670 000 toneladas y en 1979 el volumen transportado llegó a 1 200 000 toneladas. Por su parte, el cambio estructural se refleja en el crecimiento de las exportaciones de semillas oleaginosas, en especial de soja, las que en 1975 representaron un 22% del total de exportaciones y en 1979 este producto alcanzó al 41% aproximadamente.

Conjugando los antecedentes disponibles, se estimó la evolución de la demanda para los próximos cinco años. El elemento más importante en este intento tal vez sea la proyección oficial de producción y exportación de semillas oleaginosas. Ello motivó que para este estudio se analizara la posibilidad de exportar en 1985, la cantidad de un millón de toneladas de soja, lo que representaría el 60% de las aproximadamente 1 700 000 toneladas que se espera exportar ese año. En materia de importaciones, el volumen estimado alcanza a 1 600 000 toneladas. En total, se transportarían unos 3 300 000 toneladas, lo que representaría una tasa de crecimiento medio anual del 18%. En materia de subproductos de semillas se estimó una exportación de 200 000 toneladas de tortas o expellers en el año 1985, lo que representaría un crecimiento del 9% acumulativo anual.

/Estos volúmenes

Estos volúmenes indudablemente someterían a dura prueba a los medios de transporte existentes, pero como se verá más adelante, existen muchas otras opciones utilizables en forma económica, que permitirán paliar las situaciones críticas futuras, siempre que el Gobierno paraguayo negocie oportunamente con sus vecinos el uso de determinadas facilidades indispensables.

2.3. El mercado de transporte internacional

Se realizó un análisis breve del mercado de servicios de transporte internacional, el que reveló que en materia de exportaciones la ruta más usada fue la de Asunción/Río Grande/Paranaguá/San Pablo, cuya participación llegó al 48% en 1979, la mayoría del cual correspondió a cargas en tránsito. Un 43% correspondió a la ruta Asunción/Rosario/Buenos Aires y el resto, en partes iguales, a las rutas Asunción/Nueva Palmira/Montevideo y los servicios directos a ultramar.

En materia de importaciones, el predominio de la ruta Asunción/Rosario/Buenos Aires es marcado, alcanzando al 78% de las toneladas importadas. El movimiento a través de la ruta Asunción/Río Grande/Paranaguá/San Pablo resultó ser del 15.5%, mientras que la ruta Asunción/Nueva Palmira/Montevideo fue del 3.5% y para los servicios directos desde ultramar, sólo se estimó un 3%.

En materia del uso de los distintos medios de transporte, se constató que el medio fluvial sigue siendo el de mayor importancia, llegando su participación al 40% de las exportaciones y al 73.5% de las importaciones. El toque de atención se ha puesto en el hecho que este medio, posiblemente el más económico, está perdiendo terreno aceleradamente en beneficio del automotor, especialmente en materia de exportaciones. Dentro de la evolución que tendría este sistema en el futuro próximo se estimó que el medio que proporcionalmente tendría el mayor dinamismo sería el ferroviario, especialmente en territorio de los países limítrofes, reemplazando al medio automotor en las largas distancias.

2.4. Gasto en transporte internacional

Para estimar aunque sea de manera aproximada la importancia del transporte internacional en la economía del Paraguay, se calculó el monto total de los fletes que pagó el país por el transporte de su comercio internacional registrado por el Banco Central en el año 1979. En materia de

/exportaciones el

exportaciones el gasto ascendió a 68.8 millones de dólares, lo que representa el 22.5% del valor FOB de las mismas (305.2 millones de dólares). El transporte de las importaciones significó un gasto de 60.6 millones de dólares, es decir, un 14% de su valor FOB que alcanzó a los 431.8 millones de dólares. En total, el gasto en fletes del transporte internacional llegó a los 130 millones de dólares aproximadamente, es decir, un 17.6% del valor fob de las exportaciones e importaciones del país.

Dada la gran importancia de la participación de medios extranjeros en el transporte internacional del Paraguay, puede afirmarse que el rubro importación de servicios de transporte para el comercio internacional tiene una importancia igual o superior al total de importaciones por combustibles y lubricantes que llegó en 1979, a los 87.5 millones de dólares.

2.5. El transporte automotor

El medio que experimentó el mayor crecimiento en el transporte internacional del país es el automotor. Ello se debe especialmente a su participación en las exportaciones de soja a través de la ruta Asunción/Río Grande/Paranaguá/San Pablo.

En el ámbito interno, el transporte por carretera tiene un predominio sin contrapeso, tanto en el movimiento de las importaciones como en las exportaciones. En el exterior, el dinamismo de este medio hizo posible las exportaciones de soja ya citadas.

En el interior del país, la infraestructura vial es incipiente, contando sólo con unos 2 000 km pavimentados y una red de caminos alimentadores de ripio y tierra cuyo uso debe interrumpirse muchas veces con la lluvia. Las carreteras hacia los puertos de ultramar y los centros de consumo de los países vecinos son pavimentadas y no presentan obstáculos al transporte internacional.

El movimiento de camiones y carga a través de Argentina y Uruguay se rige por el Convenio de Transporte Internacional Terrestre acordado en Mar del Plata el año 1979, mientras que con el Brasil, país que aún no ratifica dicho convenio, subsiste el convenio quintapartito o Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre del año 1966, y una serie de acuerdos bilaterales. En este marco, las flotas de camiones autorizadas para hacer transporte internacional con los países vecinos han sido suficientes además,

/esta es

esta es una materia de fácil actualización, lo que permite al Paraguay contar en todo momento con una oferta adecuada de servicios provenientes de Brasil o Argentina, evitando así inversiones nacionales posiblemente poco rentables en equipos que tendrían un uso marcadamente estacional.

La oportunidad y dinamismo con que el medio automotor respondió a la demanda de servicios así como el satisfactorio nivel de los mismos no son un hecho puramente casual, sino que responden a una serie de circunstancias, entre las que conviene destacar, en primer lugar, la atención permanente de la autoridad nacional - en este caso la Dirección de Transporte por Carretera - sobre todo en los foros internacionales apropiados. Ello permitió superar una buena parte de las dificultades en la medida en que estas se fueron presentando. También es importante destacar el gran dinamismo de los empresarios del sector, generalmente pequeños y medianos, que han tenido una acertada gestión, sobre todo en materia de comercialización de sus servicios.

El acceso carretero de mayor importancia hacia la Argentina es el de Colonia Falcón/Clorinda, el que tiene un movimiento superior a las 60 000 toneladas anuales, especialmente de comercio bilateral. Los 1 335 km entre Asunción y Buenos Aires están pavimentados y en buenas condiciones. La participación de las empresas paraguayas en este transporte se reduce a un cuarto de los viajes totales.

Por su parte, el acceso principal al Brasil es el Puerto Presidente Stroessner/Foz de Iguazú, a través del Puente de la Amistad. El eje entre Asunción y el puerto de Paranaguá tiene una longitud de 1 040 km completamente pavimentado y con algunos sectores algo riesgosos. A pesar de las 400 000 toneladas que se transportan por este medio hacia y desde el Brasil y del intenso movimiento fronterizo, no se detectaron esperas excesivas en la frontera. Este nivel de eficiencia se debe a la permanente preocupación de las autoridades de Aduanas y la ANNP, entre otras, por mejorar los procedimientos y la infraestructura para estos fines.

La carga paraguaya en tránsito por el Brasil, principalmente soja, en su gran mayoría llega al puerto de Paranaguá. Allí es recibida por la Administración del Depósito Franco Paraguayo de la ANNP. Este organismo, junto con el Consulado paraguayo son un factor importante en el éxito del Paraguay en las exportaciones de este producto en el mercado internacional.

/En efecto,

En efecto, estas oficinas prestan una amplia gama de servicios a la carga y a los exportadores, conjugando además, los intereses privados y nacionales al lograr que los exportadores adquirieran para la ANNP un importante depósito para el tratamiento del grano antes de su embarque.

La participación de la flota paraguaya de camiones en el movimiento de cargas hacia y desde Brasil es minoritaria, aunque en proporción menor que con Argentina y Uruguay.

El movimiento de carga por el medio automotor entre Paraguay y Uruguay es muy reducido, alcanzando al 15% del movimiento bilateral. El itinerario a través de Argentina tiene su entrada al Paraguay por las localidades de Posadas y Encarnación. Esta imposición de las autoridades argentinas alarga en unos 400 km el recorrido para las cargas que tienen como origen o destino la ciudad de Asunción.

En materia de procedimientos y documentación para el transporte internacional por carretera, el problema de mayor dimensión es su tránsito por los países vecinos. En este sentido, las autoridades del Paraguay se encuentran estudiando la posibilidad de adoptar el Convenio TIR, tal como lo hicieran las del Uruguay en octubre de 1980. La decisión unilateral del Paraguay sería de evidente utilidad, especialmente para el movimiento de sus cargas en los países de destino, generalmente el Norte de Europa y los Estados Unidos. Sin embargo, la real dimensión del impacto que significa esta adopción se podría ver sólo después que las autoridades argentinas y brasileñas hicieran otro tanto.

La documentación que debe prepararse para el transporte de soja en camiones se presta considerablemente para la aplicación de documentos alineados del tipo de los utilizados en el Sistema Integrado de Tránsito (SIT) en aplicación entre Arica y La Paz y propuesto a los Gobiernos de Bolivia y Chile por la CEPAL en 1974. Un sistema de esta naturaleza facilitaría enormemente el tráfico de camiones entre los lugares de origen y el Depósito Franco de Paraguay en el puerto de Paranaguá.

Se cree que el crecimiento rápido del transporte por este medio responde a una situación típicamente de corto y mediano plazo. Por ello, aun manteniendo su importancia, en el futuro deberían producirse derivaciones de carga, especialmente graneles, desde el camión hacia medios menos costosos.

2.6. El transporte ferroviario

El Ferrocarril Presidente Carlos Antonio López que tiene una participación marginal en el transporte del Paraguay, presta servicios especialmente al comercio bilateral con Argentina. En efecto, la única unión de este medio con las redes ferroviarias del exterior está entre Encarnación y Posadas, y se realiza mediante un buque transbordador, a través del río Paraná.

El estado actual de la infraestructura y los equipos de este ferrocarril es de completa obsolescencia y su evolución futura es materia de opciones muy controvertidas. Sin embargo, por sobre esta diversidad de juicios, parece prevalecer la decisión gubernamental de mantener estos servicios, sin contemplar su completa electrificación en fecha próxima.

A pesar de la precaria condición del Ferrocarril Presidente Carlos Antonio López, se tiene el convencimiento que la participación de este medio en el transporte del comercio exterior paraguayo será cada vez mayor en el futuro, ya que la oferta de infraestructura y equipo en los países vecinos es actualmente buena y con tendencia a mejorar sustancialmente en breve plazo y, además, el costo de los fletes por camión se mantendrá siempre a niveles superiores. En efecto, el Paraguay tiene acceso por vía férrea, entre otros, a los puertos de Paranaguá, Río Grande y Santos en Brasil, y a la ciudad (no así al puerto) de Buenos Aires en Argentina, aunque sólo haga uso de ellos en forma marginal. Por otro lado, muy pronto tendrá acceso directo al puerto de Montevideo usando la unión entre los ferrocarriles argentino y uruguayo, a través del coronamiento de la represa de Salto Grande, y se construirá en breve, el puente internacional entre Encarnación y Posadas para reemplazar al transbordador. Además, se espera que en 1983 se termine la construcción del tramo del Ferrocarril de la Soja entre las localidades brasileñas de Guarapuava y Cascavel.

Entre las razones que explicarían el bajo uso actual de este medio hay que destacar, en primer lugar, la ausencia de capacidad de almacenaje para graneles secos en los puertos de ultramar, la baja capacidad de controlar las operaciones de exportación en puertos poco frecuentados, la competencia del transporte fluvial, en especial en las cargas generales y la ausencia de adecuados terminales intermedios con buena accesibilidad desde los centros de producción paraguayos, para transbordar de camión a vagón.

/El itinerario

El itinerario que presenta menos dificultades en el corto plazo es el de Ponta Porã/Paranaguá. En consecuencia, se estima que el crecimiento explosivo que experimentó el flujo de carga transportada en 1979 debería continuar en el futuro, agregándosele en 1983 el flujo que atraerá el itinerario Cascavel/Paranaguá. Por su parte, las nuevas posibilidades que presentaría Montevideo lo harían especialmente atractivo para el movimiento de carga contenerizada, al poder hacer uso del ferrocarril en forma directa y de la playa que para este fin se terminará dentro de poco en dicho puerto.

Evidentemente, el uso de estos medios, indispensables para exportar los volúmenes de producción esperados, está condicionado al éxito que se tenga en superar las dificultades que seguramente se presentarán en materia de cupo de almacenaje en Paranaguá y en materia de material rodante, cuando no de infraestructura ferroviaria, en los países vecinos.

La estructura del transporte internacional paraguayo que aquí se esboza implica una forma de participación de los medios nacionales que es marcadamente diferente a la histórica. De hecho, se estima que en el futuro se llegaría a usar en forma intensa la infraestructura férrea extranjera, el material rodante extranjero, nacional o binacional (público o privado) y se tendría una marcada participación paraguaya en el primer eslabón de la cadena de servicios, es decir, entre el lugar de producción y el terminal intermedio de transbordo al medio ferroviario para la larga distancia.

Como afortunadamente existe un convenio internacional y un foro adecuados para llevar adelante la empresa antes señalada, los esfuerzos nacionales deberían orientarse en esta hipótesis, hacia la implementación de los terminales de transferencia de granos, especialmente en Ponta Porã (o Pedro Juan Caballero) y más adelante en Cascavel, y a lograr mayores disponibilidades de material rodante y tracción en Brasil, Argentina y Uruguay.

Además, en este contexto, puede construirse una hipotética pauta para el Ferrocarril Carlos Antonio López, consistente en procurar disminuir su abultado déficit así como en implementar una política de reconstrucción y refuerzo de la infraestructura existente, y de construcción para los casos en que no exista, a partir de los puntos fronterizos de contacto con otras redes, hacia los centros de producción en el interior, cuando esto sea económicamente conveniente. Se estima que estos objetivos pueden, en cierta forma, ser complementarios.

2.7. El transporte fluvial y marítimo

Ya se señaló la importancia del transporte por agua en el comercio exterior del Paraguay, especialmente en el sentido de las importaciones, en que su participación llega al 73.5% de las toneladas importadas, la mayoría de las cuales hacen tránsito o provienen de Buenos Aires. En el caso de las exportaciones, la situación es diferente ya que su participación es del 40%, cifra menor a la del camión, que alcanza el 50%. En general, el volumen de carga transportado por agua ha crecido en términos absolutos, pero su participación relativa nunca ha sido tan baja como ahora y la tendencia muestra que ésta seguiría descendiendo.

Según antecedentes de la ANNP, el volumen total de cargas de comercio internacional transportadas por agua fue, en 1979, de 1 088 200 toneladas, correspondiendo 706 200 toneladas a las importaciones y 382 000 a las exportaciones.

El sistema portuario nacional se caracteriza por tener una fuerte concentración en el área de influencia de Asunción, en donde predominan dos puertos públicos y dos privados. Entre los primeros está el puerto de Asunción, que se especializa en importaciones de carga general, y es el que mueve el mayor volumen de carga en el país. Le sigue el puerto de Villeta que tiende a especializarse en exportaciones. Entre los puertos privados está el de Villa Elisa, que recibe la mayoría de los combustibles y lubricantes y el puerto Ita Pyta Punta, especializado en la recepción de trigo, de procedencia argentina.

La infraestructura fluvial está constituida básicamente por los ríos Paraguay y Paraná, conocidos, en especial este último, porque unen al país con la Cuenca del Río de la Plata y con el Océano Atlántico, pero menos conocidos, aunque igualmente interesantes, por sus posibilidades de unir al Paraguay con algunas zonas desarrolladas del Brasil, en el mediano plazo.

La navegación fluvial se desarrolla especialmente en el Río Paraguay, que permite un calado de unos 10 pies en sus tramos inmediatamente al sur de Asunción, mediante operaciones de dragado. En períodos de aguas bajas, algunos pasos sólo admitirían calados de hasta 6 pies. Las limitaciones de eslora en los trenes de barcazas son reducidas, con lo que sus posibilidades para el desarrollo de la navegación son muy favorables, especialmente

/entre las

entre las localidades de Asunción y Buenos Aires. El acceso a Montevideo presenta dificultades para la navegación puramente fluvial, debido a que en esa parte el Río de la Plata es muy abierto. Por ese motivo, este tramo debe cubrirse con naves fluvio-marítimas.

En términos de la evolución futura de los puertos y la infraestructura fluvial paraguaya, el país ha realizado últimamente varios estudios. En ellos se recomienda mejorar la eficacia portuaria mediante un conjunto de medidas, entre las cuales se incluye la realización de inversiones en equipos para Asunción y una derivación de las actividades de exportaciones al puerto de Villeta.

Pero tal vez el punto más crítico de la situación portuaria y del transporte del comercio exterior del Paraguay hacia ultramar, radica en la disponibilidad de facilidades portuarias (y de almacenaje) en los países vecinos. En este sentido, sin duda la mejor ubicación de este tipo de facilidades estaría en el Río Paraná, en las proximidades del Río de la Plata. Sin embargo, entre los recursos con que se cuenta actualmente destacan, en primer lugar, los depósitos francos de Buenos Aires y de Montevideo, la Zona Franca recientemente otorgada por Argentina en el puerto de Rosario y las instalaciones portuarias de Nueva Palmira. También se dispone de los depósitos francos de los puertos de Santos y Paranaguá, en Brasil, pero que no tienen acceso fluvial.

La utilización del puerto de Buenos Aires es muy importante, especialmente en el sentido de las importaciones de este país. Explican este hecho el intenso comercio bilateral de carga general que tiene su origen en Buenos Aires, la elevada frecuencia y variedad de líneas navieras que tocan ese puerto y sobre todo, la estrecha relación de las estructuras de comercialización de los dos países. En el caso de las exportaciones, su uso es marcadamente inferior, especialmente en materia de cargas en tránsito. Ello se explica entre otras razones, por las dificultades encontradas para tener adecuados servicios de almacenaje para los granos oleaginosos - principal producto de exportación - especialmente en época de zafra, momento en que se presenta con mayor rigor la saturación que afecta últimamente a Buenos Aires.

/Los servicios

Los servicios que presta el Depósito Franco del Paraguay en Buenos Aires a las cargas de importación en tránsito,tienen la particularidad de ser muy costosos. Dado que el almacenaje en este Depósito es gratuito, lo que explica esta situación son las elevadas tarifas por manipuleo de cargas de importación cobradas por la única empresa autorizada a prestar estos servicios. Tanto es así, que la mayoría de las veces se prefiere realizar operaciones de transbordo directo de nave marítima a embarcaciones fluviales, hecho que conspira a su vez, con la prolongada estadía de los buques paraguayos en ese puerto.

La Zona Franca paraguaya en el puerto de Rosario, cedida recientemente por Argentina, cuenta con instalaciones que, con una inversión aproximada de dos millones de dólares, podrían prestar servicios a las exportaciones de granos del país. Hasta ahora, el Paraguay no ha tomado posesión de esta zona.

Así, el principal servicio que se presta a las exportaciones paraguayas en tránsito en los puertos de Buenos Aires y Rosario consiste en el transbordo (directo o indirecto) de algunos productos agrícolas no alimenticios, tales como las tortas de oleaginosas y el algodón.

El Depósito Franco Paraguayo en Montevideo, por su parte, tiene una participación reducida en el conjunto del transporte del comercio exterior del Paraguay, especialmente por su accesibilidad limitada al transporte por barcaza. El volumen de carga en tránsito por este depósito aumentó en los últimos años,motivado especialmente por la derivación del movimiento propio de Buenos Aires, como consecuencia de los altos costos y del congestionamiento que ha caracterizado a este puerto últimamente. En este sentido, se estima que el puerto de Nueva Palmira, en la actualidad usado marginalmente, presenta características muy atractivas para el transporte de cargas paraguayas por este medio. En efecto, Nueva Palmira se encuentra situado en la desembocadura del Uruguay, cuenta con buenas instalaciones para embarque de graneles y en él operan buques de 27 pies de calado, lo que permitiría realizar operaciones de transbordo, especialmente de granos, transportados en barcaza desde Asunción o Encarnación.

/En resumen

En resumen, puede afirmarse que la disponibilidad de buenos servicios portuarios y de almacenaje para las cargas de exportación del Paraguay a lo largo de esta vía fluvial son actualmente limitadas al nivel de costos actuales. Las nuevas posibilidades en este campo están en la utilización de los recursos de Rosario y en la eventualidad que puedan implementarse mejores servicios en Nueva Palmira.

En este sentido debe mencionarse que aparentemente no ha prosperado la iniciativa de introducir mejoras tecnológicas tales como las barcazas "Lash", que contribuirían a disminuir el problema de almacenaje. Tampoco se hace uso adecuado de la tecnología del contenedor, en general transportados por agua hasta Asunción. La gran mayoría de ellos regresan vacíos, a pesar del mercado potencial importante con que cuentan.

La suma de factores enumerados explica en parte el intenso uso que se hace del puerto de Paranaguá, a pesar de los mayores costos del transporte terrestre y que los servicios directos entre Asunción y ultramar continúen aún siendo altamente competitivos. En un futuro cercano, si aumenta en forma explosiva la exportación de granos, como es de prever, habrá también un crecimiento enorme de la demanda por facilidades portuarias adicionales. Por ello es necesario iniciar con la debida anticipación las gestiones para lograrla, evitando así el impacto en los costos totales de transportes que podría hacer impracticable estas exportaciones.

En esta perspectiva es que se piensa que puede resultar oportuno explorar las posibilidades de usar como vías complementarias o alternativas al transporte por agua y a los puertos fluviales, el medio ferroviario y los puertos brasileños, en especial Río Grande.

La Marina Mercante del Paraguay está compuesta por cuatro empresas, la más importante de las cuales es estatal, que poseen 22 buques, con 21 000 toneladas de porte bruto y 18.8 años de edad promedio. La obsolescencia de esta flota,que fuera una de las más modernas de la región, es evidente y se espera remediarla, en parte, con un plan de adquisiciones en astilleros japoneses financiado por ese mismo país, ante la falta de interés de los inversionistas locales, que carecen de incentivos especiales.

/La participación

La participación extranjera en los servicios de transporte internacional es muy elevada, especialmente en los servicios fluviales de barcazas de empuje, habitualmente provistas por la Flota Fluvial del Estado Argentino, ante la escasez de este tipo de embarcación en el país. En el transporte a ultramar, el Paraguay participa sólo en parte de los viajes directos desde Asunción, mediante el uso de sus naves fluvio-marítimas.

Con respecto a los problemas de operación de la flota nacional, se pudo constatar que efectivamente, hay muchos elementos que conspiran contra una buena gestión de las empresas, tales como el uso de las naves como depósito y la demora excesiva en puertos. Si bien muchos de ellos son problemas en sí mismos, no puede desconocerse la gran variedad de factores que los causan, algunos de los cuales fueron descritos anteriormente. En este sentido, completa este panorama la situación que predomina en materia de convenios y disposiciones unilaterales y bilaterales vigentes para regular el transporte por agua y en particular la navegación fluvial. Este tema de grandes dimensiones se cubrió lo suficiente como para revelar las enormes posibilidades de mejorar estas normas y la ausencia de un foro internacional adecuado para su tratamiento.

En suma, los elementos aquí expuestos permiten conformar un panorama de la situación del transporte internacional por agua del país, en donde hay una multiplicidad de aspectos interactuantes. Por un lado los empresarios encuentran dificultades para canalizar recursos nacionales de inversión para mejorar la flota, y en consecuencia los servicios, porque en el país hay inversiones alternativas más interesantes y el mercado del transporte internacional se hizo competitivo con la aparición del camión y promete serlo aún más en el futuro, con la mayor participación del ferrocarril. Por otro lado, esta situación no es independiente de la carencia de servicios portuarios que complementen eficazmente al servicio de transporte a lo largo de la via fluvial.

Conscientes de la necesidad de romper esta suerte de círculo vicioso, las autoridades paraguayas están llevando adelante varias iniciativas en diversos frentes. Algunas de ellas tienden a buscar alternativas tecnológicas en la gama completa de servicios de transporte y otras buscan usar el gasto en transporte internacional como un instrumento de desarrollo. En este marco

/se discute

se discute la oportunidad de adoptar una legislación de fomento a la Marina Mercante y de reserva de carga, tal como aparece en los adendum de este trabajo. Todos estos esfuerzos, valiosos en si, pueden verse muy comprometidos si las acciones se abordan parcialmente. En este sentido, se constató la ausencia aparente de una autoridad central que unifique y regule efectivamente los distintos aspectos del transporte internacional fluvial y marítimo y lo que tal vez sea más importante, aparentemente no hay un cuerpo legal comprehensivo de transporte internacional por agua ni un foro regional de negociación bilateral o multilateral que sea adecuado para la negociación, tal como sucede con tanto éxito en el transporte automotor o en menor grado, en el transporte ferroviario.

Se tiene la firme impresión que una iniciativa que reuna periódicamente a las autoridades nacionales de los países interesados en el transporte fluvial de la región permitiría crear un instrumento muy eficaz para superar las dificultades actuales del sector.

2.8. Procedimientos de comercio internacional

El trabajo presenta en forma muy resumida, las características de los procedimientos más comunes en las operaciones comerciales y de transporte internacionales del Paraguay. La simple lectura de éstos pone en evidencia la magnitud de la dificultad que ellos representan para el desarrollo de estas operaciones, sobre todo teniendo en cuenta el grado de eficiencia alcanzado en otros países aun sin usar procesamiento electrónico de la información. En este sentido, podría interpretarse que la estructura de procedimientos es evidentemente obsoleta, con objetivos distintos, y a veces encontrados con la promoción y facilitación del comercio internacional paraguayo.

En materia de procedimientos de exportación, se constató que estos son (innecesariamente) lentos y complejos debido a:

* multiplicidad de documentos
* variedad de documentos
* enorme cantidad de ejemplares requeridos
* abundancia y complejidad de los datos requeridos
* gran número de instituciones intervinientes
* dispersión de las oficinas en donde se efectúan los trámites.

/En el

En el caso de las importaciones, se constatan los mismos problemas y a las razones expuestas hay que agregar:

* complejidad y variedad de gravámenes aplicables
* duplicidad y repetición de los sucesivos controles de documentos.

Se constataron, igualmente, múltiples dificultades en los procedimientos relacionados con las cargas paraguayas en tránsito por el exterior, las que variaron según sea el medio y la ruta de transporte utilizados. En cuanto a la ruta Asunción/Rosario/Buenos Aires, se constató que en el sentido de las exportaciones paraguayas la tramitación exigida para el tránsito terrestre es lenta, compleja y costosa. Ello explica en parte, que el uso del camión sea fundamentalmente para el comercio bilateral o bien, para las cargas en tránsito hacia Chile, en combinación con el ferrocarril por Socompa o, directamente por camión a través del paso de Huaitiquina.

En el medio fluvial hacia Buenos Aires, los despachos sufren demoras especialmente cuando por falta de medios de transporte se debe realizar un transbordo indirecto. Esta operación es menos frecuente que la de transbordo directo (de tramitación más sencilla) ya que la estadía media en puerto es sumamente elevada.

En el sentido de las importaciones paraguayas a través de la ruta Asunción/Rosario/Buenos Aires se constataron, igualmente, demoras en la tramitación, en especial por las esperas de la documentación de origen y la preparación y tramitación de la documentación de tránsito. En concreto, se trata de la exigencia del conocimiento de embarque original y de la factura comercial, la exigencia de la tramitación de los permisos de tránsito terrestre para el transporte automotor así como la visación consular de los documentos de transporte.

En la ruta Asunción/Río Grande/Paranaguá/San Pablo se constata que si bien los trámites y documentos exigidos no son excesivos, el volumen de documentación procesada es enorme en época de zafra debido especialmente al gran fraccionamiento que exige la poca capacidad del camión. Llama la atención que por el tránsito a través de territorio brasileño no se exija la llamada Póliza de Caución (exigida en Argentina y cuyo monto medio asciende en la práctica al 1.5% del valor de la carga, aproximadamente) documento que es reemplazado por el llamado Término de Responsabilidad, que no tiene costo alguno.

/En el

En el sentido de las importaciones paraguayas, se estima que el número de entidades intervinientes y la cantidad de trámites requeridos es innecesariamente alto. Entre los más destacables están la exigencia de "liberar" el conocimiento de embarque original, el número importante de ejemplares de la guía de tránsito así como la exigencia de un escolta para que acompañe la mercadería hasta la frontera.

La ruta Asunción/Nueva Palmira/Montevideo tiene flujos muy inferiores a las dos mencionadas anteriormente. Sin embargo, aun así puede afirmarse que en el sentido de las exportaciones del Paraguay las operaciones de transbordo son rápidas y sencillas y que no presentarían graves dificultades con flujos superiores. Por el contrario, en el sentido de las importaciones paraguayas, las operaciones de transbordo directo son complejas, lentas y de un elevado número de exigencias en comparación con el transbordo directo. En concreto, destacan el número importante y excesivo de entidades que participan en la tramitación, el abultado número de ejemplares de cada documento, la visación consular de los documentos de transporte, la exigencia de custodia para acompañar la carga hasta la frontera (que comprende viático y pasaje de regreso por avión para el funcionario de aduana, a cuenta de la carga).

Finalmente, la ruta directa a ultramar es la que más se beneficia con las dificultades institucionales antes descritas, así como de los elevados costos portuarios, de manipuleo y depósito que recaen sobre el valor de las mercaderías en tránsito, especialmente a Europa y Estados Unidos, ya que aumentan así su competitividad al compensar los elevados costos operativos de sus naves.

A nivel nacional, la sugerencia tal vez de mayor importancia sea la de hacer ver la necesidad imperiosa de reiniciar las tareas de estudio de los procedimientos de comercio internacional, tal como lo hizo la Comisión de Estudios creada en 1978, cuyos intentos han quedado en un aparente olvido, pero esta vez con objetivos y métodos renovados. Entre las tareas que esta comisión debería enfatizar están las de definir con exactitud las necesidades reales de información, supervisión y control de las entidades que participan en el comercio exterior, definir un sistema de despacho enfocado integralmente, evitando duplicación de funciones y adoptando en la medida de lo posible, las normas internacionales sobre el campo. Para encontrar la forma en que se puedan llevar a la práctica los puntos anteriores sería conveniente revisar

aquellas experiencias exitosas en este tipo de intentos, para aprender de ellas. En el campo exterior, una experiencia muy válida es la del transporte automotor, medio que ha logrado superar las dificultades que se podían resolver dentro de su ámbito, gracias a una acción consistente y sistemática a nivel interno así como en los foros de intercambio y negociación internacionales.

Entre las medidas prácticas en relación con los procedimientos de comercio y transporte en el exterior hay que sugerir una vez más la sustitución de la visación consular de los documentos de transporte por un procedimiento más sencillo, más rápido y menos costoso, como puede ser la intervención de la ANNP. Con ello se puede garantizar la correcta formalización de las operaciones de transbordo y despacho de mercaderías de importación. Esta intervención podría hacerse sobre el manifiesto de carga del barco y en el documento de transbordo, constatando la buena fe de los documentos en base a una observación física de la operación de transbordo y no sólo de la visación de documentos.

La visación del conocimiento de embarque podría ser sustituida por la visación del documento de transbordo, pudiendo enviarse una copia sellada a la Aduana paraguaya de destino, marcando de esta forma la cooperación entre aduanas, ya que este documento es exigido por los organismos correspondientes en Argentina y Uruguay. La visación se realizaría sin costo alguno y los aranceles consulares se cobrarían en destino, en el momento de la nacionalización.

Existen además, varias sugerencias de organismos internacionales especializados con respecto a las exigencias del conocimiento de embarque marítimo original y la factura comercial de origen. Citando una de ellas 1/ se puede sugerir la sustitución del conocimiento de embarque por la guía marítima no negociable. Este documento es una declaración de recepción de la mercadería para el embarque, que no supone la titularidad de las mercaderías,

---

1/ Recomendación N° 12 del grupo de trabajo sobre facilitación de procedimientos comerciales de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, titulada "Medidas para facilitar los procedimientos de documentación naviera".

/no es

no es negociable, no es endosable y tiene la ventaja de acompañar la carga evitando así su envío a destino para luego ser mandada al puerto de tránsito.

Sin embargo, cuando es necesaria la operación de transbordo en el puerto de tránsito, la solución más rápida y práctica para el amparo de la mercadería por medios sucesivos distintos parece ser el uso del llamado Conocimiento de Embarque Directo o "Through Bill of Lading". Este es el documento de transporte continuado que acompaña la carga desde origen a destino, independientemente del medio de transporte usado, evitando de esta forma el endoso del despachador, la necesidad de poseer la factura comercial de origen y la visación consular del documento de transporte.

Finalmente, luego de observar la gran cantidad de trámites y documentos específicos que requiere el transporte de la carga paraguaya en tránsito, resulta evidente la necesidad de adoptar un procedimiento que agilice estas operaciones. En este sentido, se ha sugerido la conveniencia de analizar detenidamente la posibilidad de que se adopte el Convenio TIR. De resolver favorablemente una iniciativa de este tipo, el Paraguay obtendría beneficios inmediatos en el transporte de sus cargas en los países que ha yan hecho otro tanto, como son el Uruguay, casi todos los países europeos, los Estados Unidos, Canadá, Japón, varios países africanos, etc.

Otra forma de agilizar los procedimientos de tránsito de la mercadería paraguaya sería implantar en los puertos de Buenos Aires, Montevideo y Paranaguá el Sistema Integrado de Tránsito (SIT) que, a petición de los gobiernos de Bolivia y Chile, fuera establecido con la cooperación de CEPAL en Arica y Antofagasta con verdadero éxito desde hace años.

2.9. Un enfoque global

Luego de pasar revista a los aspectos principales del transporte internacional de carga del Paraguay y su evolución esperada,se constata el alto grado de interdependencia que existe entre los distintos componentes del sistema. Así, por lo general, se observa que los niveles de servicio alcanzados dependen de factores de naturaleza variada, los que, a su vez, están vinculados a distintas reparticiones públicas o privadas, nacionales o extranjeras. Asimismo, desde el punto de vista de una formulación de política de transporte, se constata que frecuentemente las metas de una parte del sistema son encontradas con las de otra, o bien, el uso de un instrumento

/determinado puede

determinado puede tener efectos beneficiosos en un lugar y perjudiciales en otro. Como ejemplo de las afirmaciones anteriores pueden citarse las interdependencias entre la minimización de las inversiones en almacenaje y su consecuencia en el aumento de los costos de operación del sistema de transporte o bien, puede afirmarse que el tratamiento tan engorroso de la documentación necesaria para el comercio y transporte internacionales puede ser una causa importante de las situaciones que precisamente pretende controlar o evitar.

Para resolver una situación como la señalada, es necesaria la existencia de una instancia de decisión que permita definir una política de transporte internacional, con claro establecimiento de prioridades y que pueda, a su vez, coordinar las acciones en los distintos sectores para materializar esa política. Esta no es una iniciativa nueva en su esencia pero se estima que debe insistirse en ella hasta encontrar una fórmula que permita su materialización. En este sentido, puede sugerirse la conveniencia de crear un Comité Interministerial, que funcione con representantes de alto nivel de las reparticiones públicas - y privadas - comprometidas en el problema, presidido por una autoridad de muy alto nivel de algún ministerio, cuya función se centre en la toma de decisiones sectoriales. Para que este organismo pueda funcionar eficientemente se requiere que reciba un apoyo técnico suficiente y sobre todo permanente, dada la naturaleza esencialmente cambiante del transporte internacional. Así, debería crearse simultáneamente un pequeño grupo técnico permanente, con dos o tres técnicos, que asesore a este Comité en todas las materias sobre las cuales debe resolver y que vaya acumulando el conocimiento y experiencia que requiere esta delicada labor. Además, un pequeño ente técnico como el propuesto no tendría dificultad en obtener respaldo de organismos similares en otros países o bien de organismos internacionales especializados en el campo, cuando se requiera.

3. Mercado del transporte internacional de carga

3.1 Economía del Paraguay

A. Consideraciones generales

El Paraguay, país mediterráneo ubicado en el centro de América del Sur, tiene una superficie de 406 752 km^2, divididos entre la región oriental y la región occidental (Chaco) por el río Paraguay, su vía de comunicación fluvial hacia el Atlántico. La población del Paraguay alcanzó en 1977 a los 2 800 000 habitantes, lo que arroja una densidad media de 6.9 habitantes por kilómetro cuadrado. Aproximadamente, un 38% de la población vive en áreas urbanas concentradas especialmente en la región metropolitana de Asunción, la que cuenta con 665 000 habitantes.

El 36% de la población paraguaya es económicamente activa. Esta se concentra especialmente en el sector agropecuario, el que representa aproximadamente el 45% del total, mientras que el sector transporte emplea aproximadamente el 3%, es decir, unas 31 700 personas aproximadamente.

B. Economía del Paraguay

La economía paraguaya se basa fundamentalmente en el desarrollo de la actividad productiva agropecuaria y forestal. La producción total de bienes agropecuarios osciló durante los últimos años entre el 32 y 35% del producto bruto interno (PBI). En cuanto a la producción minera, industrial y de la construcción, esta alcanzó al 22% del PBI. En consecuencia, aproximadamente el 54% del PBI lo constituye la producción de bienes, mientras que el 46% restante lo aporta el sector servicios. Entre estos, hay que destacar al sector transporte y comunicaciones, que aporta aproximadamente el 4% del PBI.

El crecimiento promedio del PBI en los últimos 10 años fue de aproximadamente un 7.6% mientras que la población creció sólo en un 2.9% en el mismo período. Es decir, la tasa de crecimiento del PBI per cápita fue de aproximadamente un 4.6%. Además, este crecimiento ha ido en aumento ya que se puede registrar, por ejemplo, que durante 1973, 1974 y 1975 las tasas fueron del 7.8, 8.3 y 11.8% respectivamente. Para el año 1979 el PBI aumentó en un 9% y el producto por habitante se elevó en casi un 6% en ese año. Durante el mismo período, tanto el sector industrial como el sector agrícola experimentaron un crecimiento promedio del 7%.

/El sector

El sector agropecuario, por su parte, tuvo un crecimiento de alrededor de un 7% durante los últimos años. Entre los productos de mayor impacto en este sector se encuentran en primer lugar el algodón, cuyo nivel de producción se sextuplicó con relación al nivel del año 1970; la soja, cuya producción se multiplicó por 14 veces con relación al volumen del mismo año; el maíz, que duplicó su volumen en el año 1970 y finalmente, la masa ganadera que se ha mantenido relativamente constante desde ese mismo año.

El sector más dinámico de la economía paraguaya es el de la construcción. Desde 1977, su ritmo de crecimiento ha sido del orden de un 30% al año. Evidentemente, este hecho no es ajeno a la construcción de las grandes represas así como a la influencia directa de otros sectores que han generado una mayor demanda de insumos y creado un alto nivel de empleo en este rubro.

El sector de servicios básicos ha crecido a una tasa aproximada del 17% durante los últimos 15 años. Entre sus componentes hay que destacar al sector transporte y comunicaciones, el que experimentó un crecimiento anual del 10% aproximadamente durante los últimos 10 años.

En cuanto al sector minero, se sabe que varias empresas extranjeras están trabajando en la exploración de minerales tales como el uranio y la bauxita en el territorio paraguayo.

El sector comercio y finanzas ha mantenido un crecimiento acorde con la economía en su conjunto, mientras que el sector industrial ha experimentado un decrecimiento relativo en el conjunto de la economía paraguaya.

El sector externo por su parte, ha experimentado un cambio importante debido, principalmente, a la mayor apertura del comercio exterior. En efecto, mientras que en 1970 las exportaciones e importaciones representaban el 31% del PBI, éstas se elevaron aproximadamente al 47% en el año 1979. Además, se observó un cambio importante en la estructura de las exportaciones paraguayas, ya que las exportaciones tradicionales, que representaron aproximadamente el 66% del total en el año 1970, llegaron a aportar menos del 27% en el año 1979. Por su parte, los productos tales como el algodón y la soja constituían menos del 9% de las exportaciones en 1970 y hoy día representan aproximadamente el 60% del total.

/La estructura

La estructura de las importaciones también ha experimentado cambios aunque de menor importancia. Tal es el caso, por ejemplo, de los bienes intermedios que representando en 1970 aproximadamente el 26% de las importaciones, alcanzaron en 1979 al 33% de ellas. Por su parte, las importaciones de bienes de capital que en 1970 fueron aproximadamente un 33%, en el año 1979 llegaron a aproximadamente 36% del total.

C. Distribución de la producción

La mayor concentración de la actividad económica se encuentra en la región oriente del país ya que, a pesar del enorme potencial de la región occidental, ésta recién inicia su actividad productiva.

Desde el punto de vista territorial y administrativo, la región oriental está dividida en 14 departamentos. Entre ellos, se destaca por su gravitación el departamento Central en donde está emplazada la capital, Asunción, y su región metropolitana. En esta parte del país se concentra el mayor consumo de bienes y servicios.

El departamento de Itapúa presenta la mayor producción agropecuaria, concentrando aproximadamente el 50% de la producción de soja; el 40% de la producción de arroz; además de ser el departamento con la mayor producción de maíz y trigo dentro del Paraguay. (Ver figuras 3-1 a 3-6.) Le siguen en importancia varios otros departamentos según sea el producto en consideración pero, probablemente sea el departamento de Alto Paraná, con capital Puerto Presidente Stroessner, aquel que más se destaque por su dinamismo.

En términos de distribución espacial de la población, tal como puede apreciarse en la figura 3-7, el departamento Central y la ciudad de Asunción tienen la mayor concentración de población urbana, la que alcanza al 16% de la población paraguaya. Le sigue en importancia el departamento de Caaguazú con 289 000 habitantes y el departamento de Itapúa con aproximadamente 150 000. En cuanto al crecimiento de la población urbana, la mayor tasa se presenta en el departamento de Alto Paraná con un 19.49% de crecimiento anual. Esto se debe sin duda, a la presencia de la construcción de la represa de Itaipú y al dinamismo de la ciudad de Puerto Presidente Stroessner. Le sigue en importancia el departamento

/Figura 3-1

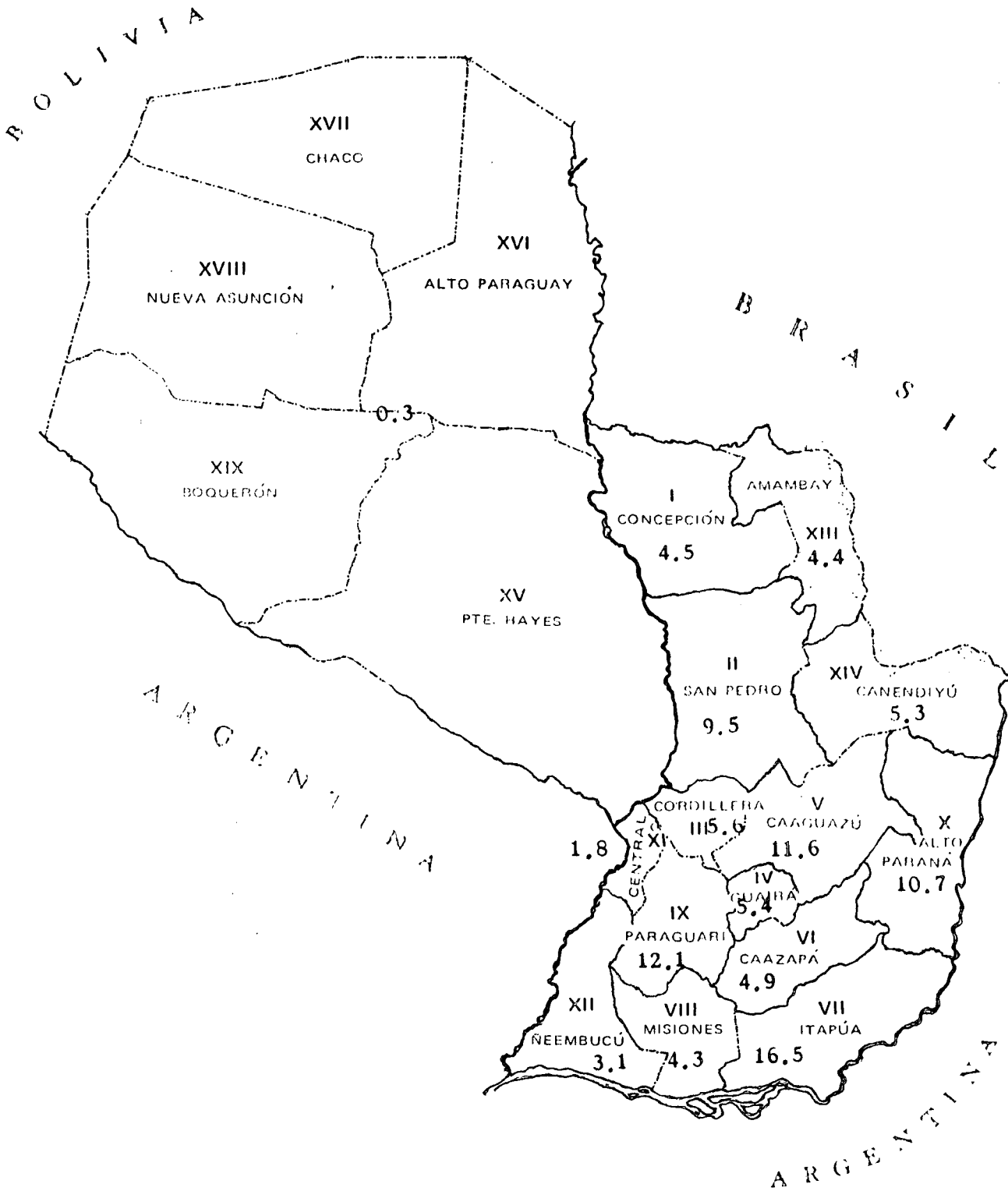
Figura 3-1

DISTRIBUCION DE LA PRODUCCION DE TRIGO, 1978
(en porcentajes, 100= 37.801 Ton.)

Fuente: Anuario Estadístico del Paraguay, 1978

Figura 3-2

DISTRIBUCION DE LA PRODUCCION DE MAIZ 1978
(en porcentajes, 100=355.357 Ton.)



Fuente: Anuario Estadístico del Paraguay, 1978

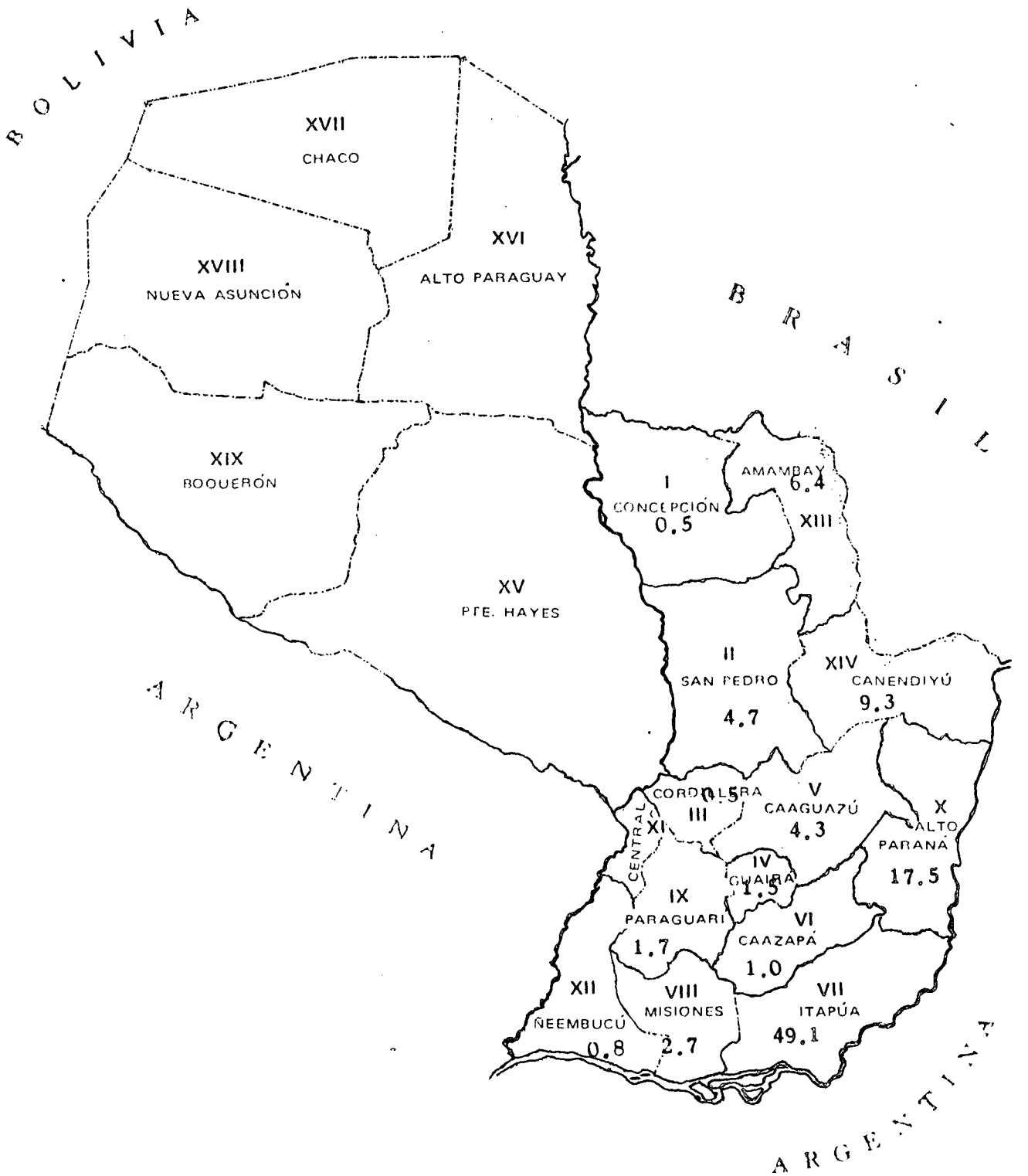
Figura 3-3

DISTRIBUCION DE LA PRODUCCION DE ARROZ DE RIEGO, 1978
(en porcentajes, 100= 43.420 Ton.)

Fuente: Anuario Estadístico del Paraguay, 1978

Figura 3-4

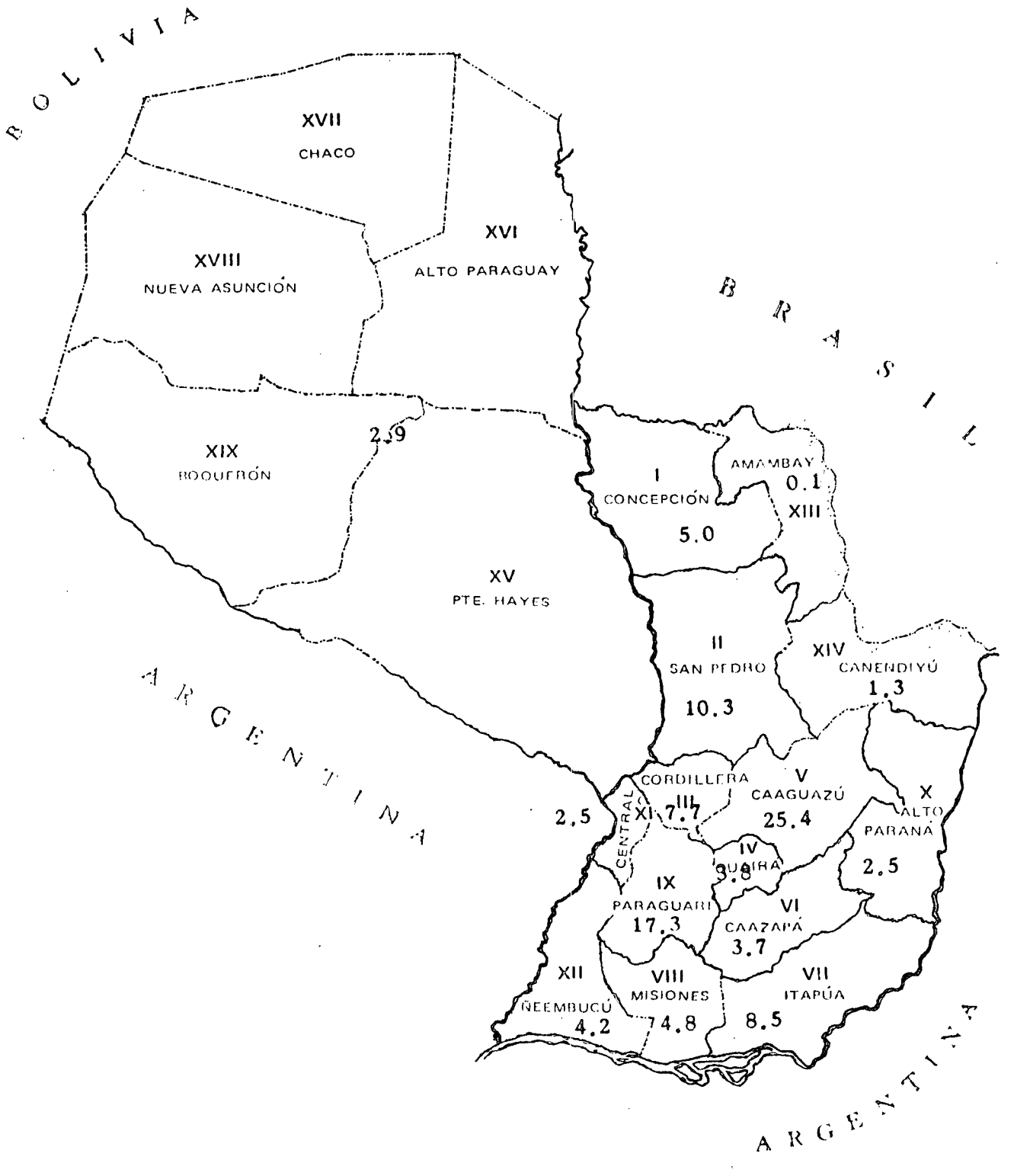
DISTRIBUCION DE LA PRODUCCION DE SOJA, 1978
(en porcentajes, 100= 333.130 Ton.)



Fuente: Anuario Estadístico del Paraguay, 1978

Figura 3-5

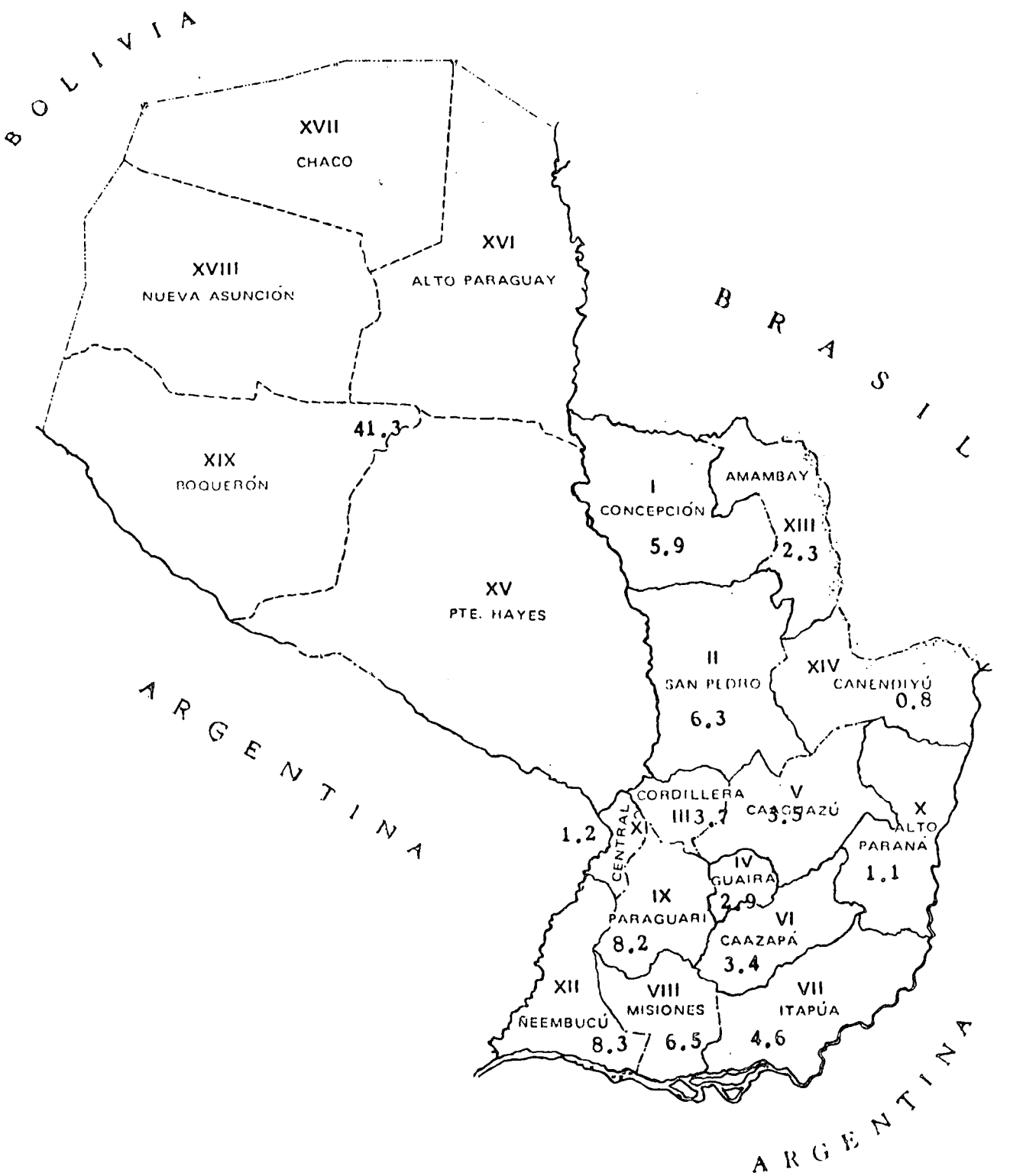
DISTRIBUCION DE LA PRODUCCION DE ALGODON, 1978
(en porcentajes, 100= 283.763 Ton.)



Fuente: Anuario Estadístico del Paraguay, 1978

Figura 3-6

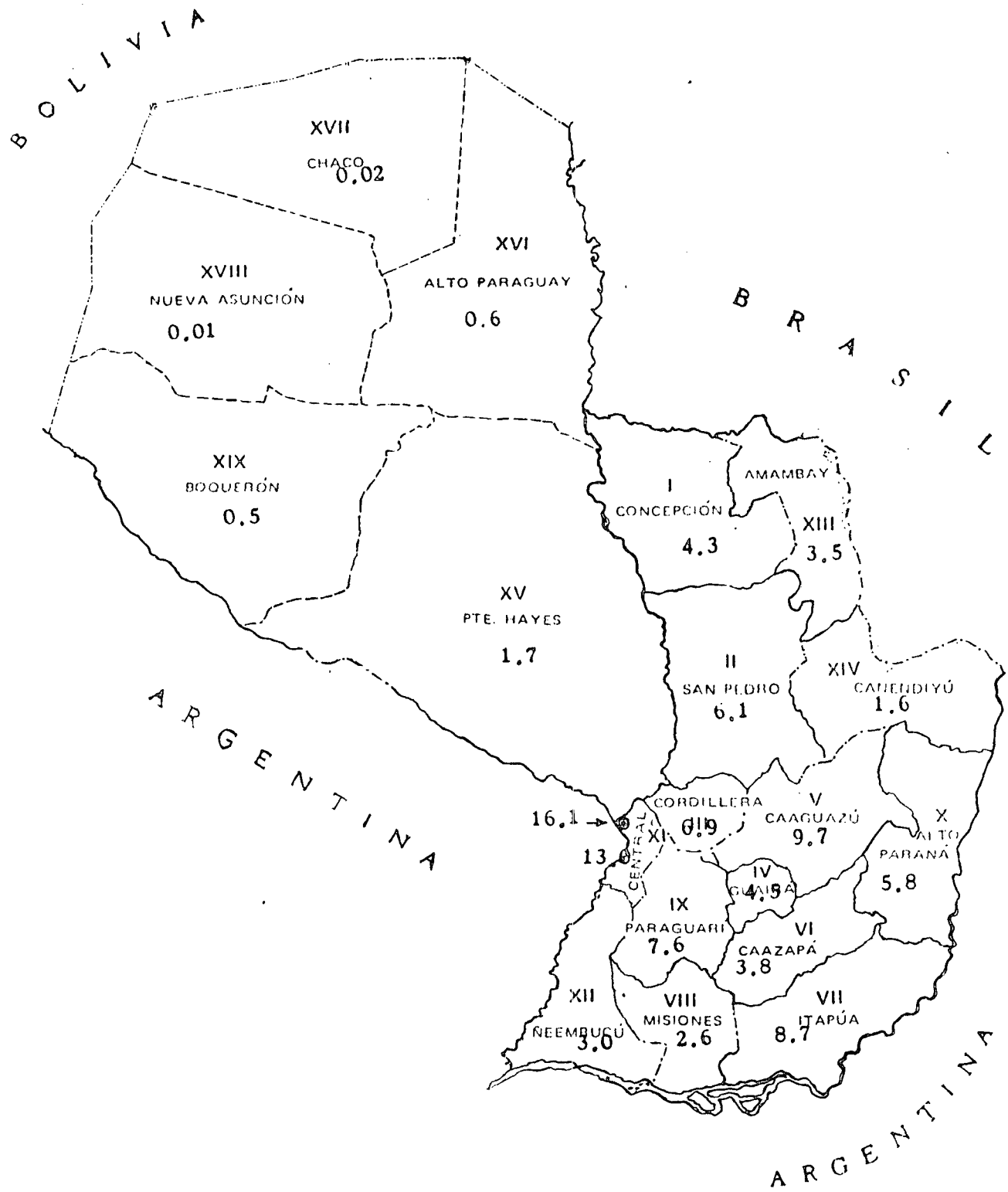
DISTRIBUCION DE LA EXISTENCIA DE GANADO VACUNO, 1978
(en porcentajes, 100= 5.809.500 cabezas)



Fuente: Anuario Estadístico del Paraguay, 1978

Figura 3-7

DISTRIBUCION DE LA POBLACION POR DEPARTAMENTO
(estimada al 30 de Junio de 1977)



Fuente: Anuario Estadístico del Paraguay, 1978

de Cahendiyú con un 11% anual. Estas enormes tasas de crecimiento se constatan en departamentos con relativamente poca población, lo que explica la inexistencia de tasas negativas en los otros departamentos que tienen en promedio una tasa del 4.14% anual.

A más largo plazo, las proyecciones de población estimadas por la Dirección General de Estadísticas y Censos representan tasas más conservadoras. La proyección estimada para el año 2000 arroja una población de 5 274 000 habitantes, lo que representaría una tasa aproximada del 2.6% acumulativa anual.

3.2 Características del comercio internacional

A. Consideraciones generales

El volumen importado y exportado por el Paraguay creció a una tasa del 8.5% anual durante la última década. El mayor requerimiento de servicios de transporte como consecuencia de esto se acentuó aún más en los últimos cinco años, ya que durante ese período el volumen exportado creció a una tasa promedio del 13% y el importado lo hizo al 17% anual. Si se excluyen los combustibles y lubricantes, el volumen de importaciones creció entre 1975 y 1979 a un ritmo de 23% anual.

Las cifras anteriores, así como la gran mayoría de las señaladas en este capítulo - salvo mención especial - provienen del Boletín del Banco Central del Paraguay. Se adoptó esta fuente porque dicha institución tiene la mayor cobertura sobre las cifras de comercio y su información es la más desagregada. Los datos provienen de las importaciones y exportaciones aprobadas por el Banco Central durante el año indicado, expresados en volumen.

Los productos se agruparon para su análisis según el tipo de transporte que requirieron y su potencial de contenerización. Se distinguió así entre las cargas masivas y las cargas generales. Los orígenes y destinos de las cargas se agruparon según países o zonas geográficas, según tipo de servicio (bilateral o de tránsito), ruta de transporte usado y distancia relativa. Los países o zonas escogidos fueron Argentina, Brasil, Chile y Uruguay entre los países y América del Norte, Europa, Asia y el resto de países que se agruparon como una sola zona, entre las agrupaciones regionales.

/B. Exportaciones

B. Exportaciones

La estructura de las exportaciones paraguayas, estimadas en volumen, es un reflejo directo de los cambios originados en la producción señalados anteriormente. En efecto, las semillas de soja, las maderas aserradas, la fibra de algodón, la harina de vegetales, las tortas o expellers de semillas oleaginosas y las manufacturas de maderas representaron aproximadamente el 90% de las toneladas exportadas por Paraguay durante 1979. Sin embargo, estos seis productos, hasta hace sólo 10 años alcanzaban apenas el 30% de las exportaciones. En 1965 las semillas oleaginosas y las maderas representaban un 43% de las exportaciones, mientras que en el año 1979 estos dos productos alcanzaron al 65%.

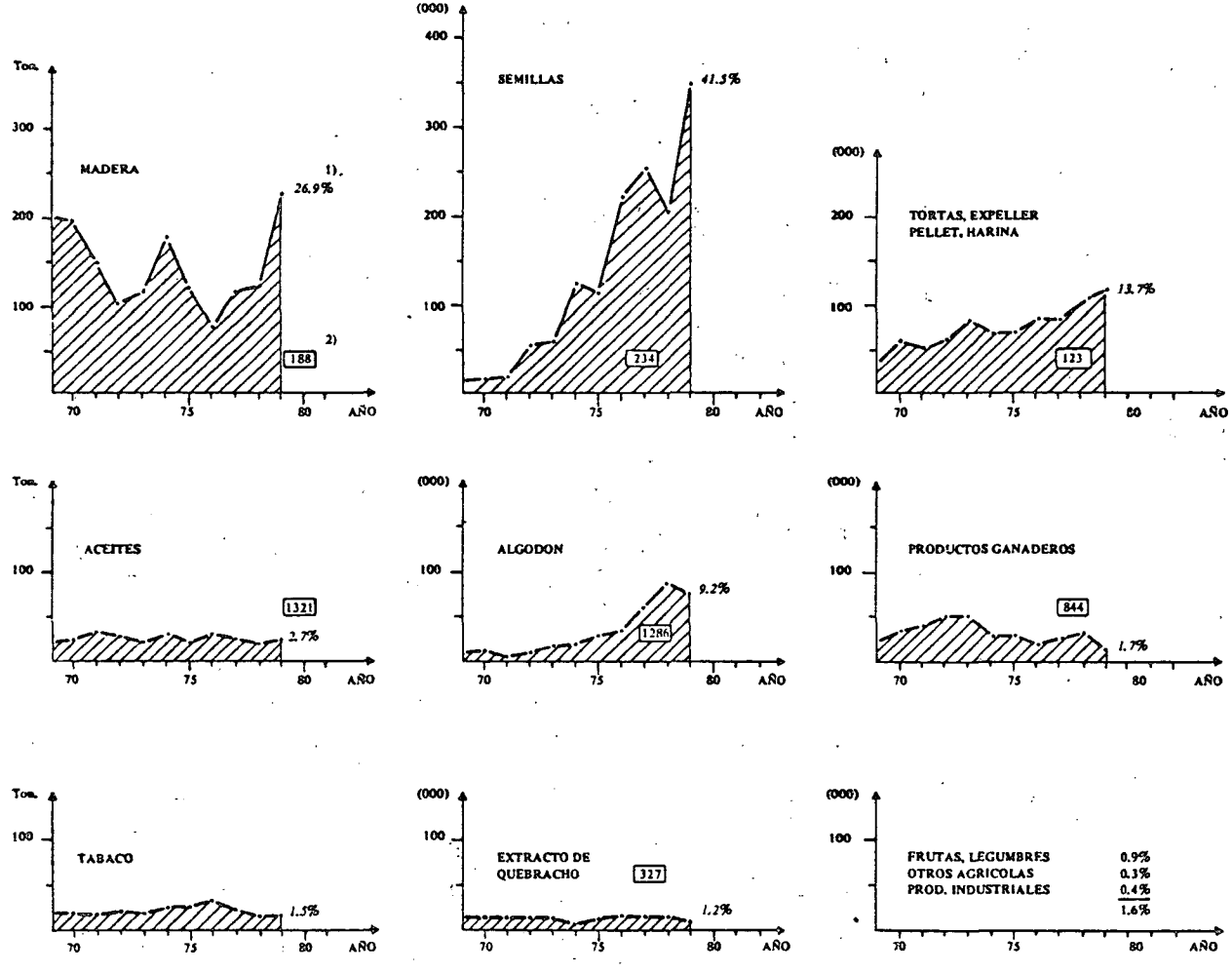
La evolución de las exportaciones del Paraguay está altamente correlacionada con la evolución de las exportaciones de las semillas oleaginosas, según puede apreciarse en la figura 3-8, Comercio Exterior del Paraguay - Productos Principales de Exportación, 1969/1979. En efecto, las exportaciones de estas semillas crecieron desde 1965 hasta 1979 a una tasa acumulativa anual del 25%. El total de exportaciones en graneles sólidos creció, durante ese mismo período, a una tasa aproximada del 17.5% anual y las exportaciones en general lo hicieron a una tasa del 10% acumulativo anual. Es importante resaltar, igualmente, el elevado crecimiento que han tenido las exportaciones de fibra de algodón, las que pasaron desde 26 500 toneladas a 76 500 durante el último quinquenio, experimentando un crecimiento del 24% acumulativo anual.

En la figura 3-8 puede apreciarse igualmente, que durante los últimos años se produjo una mayor expansión de los productos de exportación caracterizados como cargas masivas de bajo valor comercial y exportables en forma de granel. En efecto, la madera, las semillas oleaginosas y las tortas representaron en 1979 el 82% de las exportaciones y crecieron a una tasa de 58% con respecto al año anterior. Por el contrario, el algodón, los productos ganaderos y otros, que tienen por lo general un precio bastante más alto, alcanzaron sólo al 15% de las exportaciones en 1979 y decrecieron en conjunto en un 21% con respecto al año anterior. Además, los aceites esenciales de alto valor representaron sólo el 2.7% del volumen total de las exportaciones paraguayas.

/Figura 3-8

Figura 3-8

COMERCIO EXTERIOR DEL PARAGUAY – PRODUCTOS PRINCIPALES DE EXPORTACION – 1969/1979



TOTAL IMPORTACION 1979

Volumen: 836.800 Ton.

Valor CIF: US$ 305 millones

DESGLOSE

CARGAS MASIVAS

Volumen: 687.300 Ton.

% : 82.1

ELEMENTOS DE TRANSPORTE

Volumen: 22.200 Ton.

% : 2.7

CARGA GENERAL

Volumen: 127.300

% : 15.2

a% sobre volumen total exportaciones en 1979.
bValor FOB 1979 por Ton. en US$.

C. Las importaciones

Las importaciones del país que aparecen descritas en la figura 3-9, Comercio Exterior del Paraguay, Productos Principales de Importación 1969/1979, tienen una estructura marcadamente más difusa que las exportaciones, y acusan un predominio del rubro graneles líquidos representado por el petróleo y los combustibles. Este rubro alcanzó al 53% de las importaciones medidas en volumen y representó aproximadamente el 20% de éstas medidas en valor. Le sigue en importancia el rubro de carga general, al que correspondió en 1979 aproximadamente el 24% del volumen de las cargas importadas. Dentro de este rubro hay que destacar la importancia del cemento Portland, lo que refleja alguna rigidez local para adaptarse a la creciente demanda del sector construcción como consecuencia de las grandes inversiones que se realizan en el país.

También resultaron ser importantes las importaciones de graneles sólidos, especialmente trigo, que en el año 1979 representaron aproximadamente un 8% del volumen de las importaciones totales.

En general las importaciones paraguayas tuvieron un crecimiento de aproximadamente 8% anual durante el último decenio y, tal como en el caso de las exportaciones, esta tasa aumentó sensiblemente durante el último quinquenio, llegando a ser aproximadamente de un 17% anual. Si se excluyen combustibles y lubricantes del total del volumen de importaciones, la mercadería general importada creció entre 1965 y 1979 a un ritmo promedio anual del 23%.

D. Agregación de zonas y productos

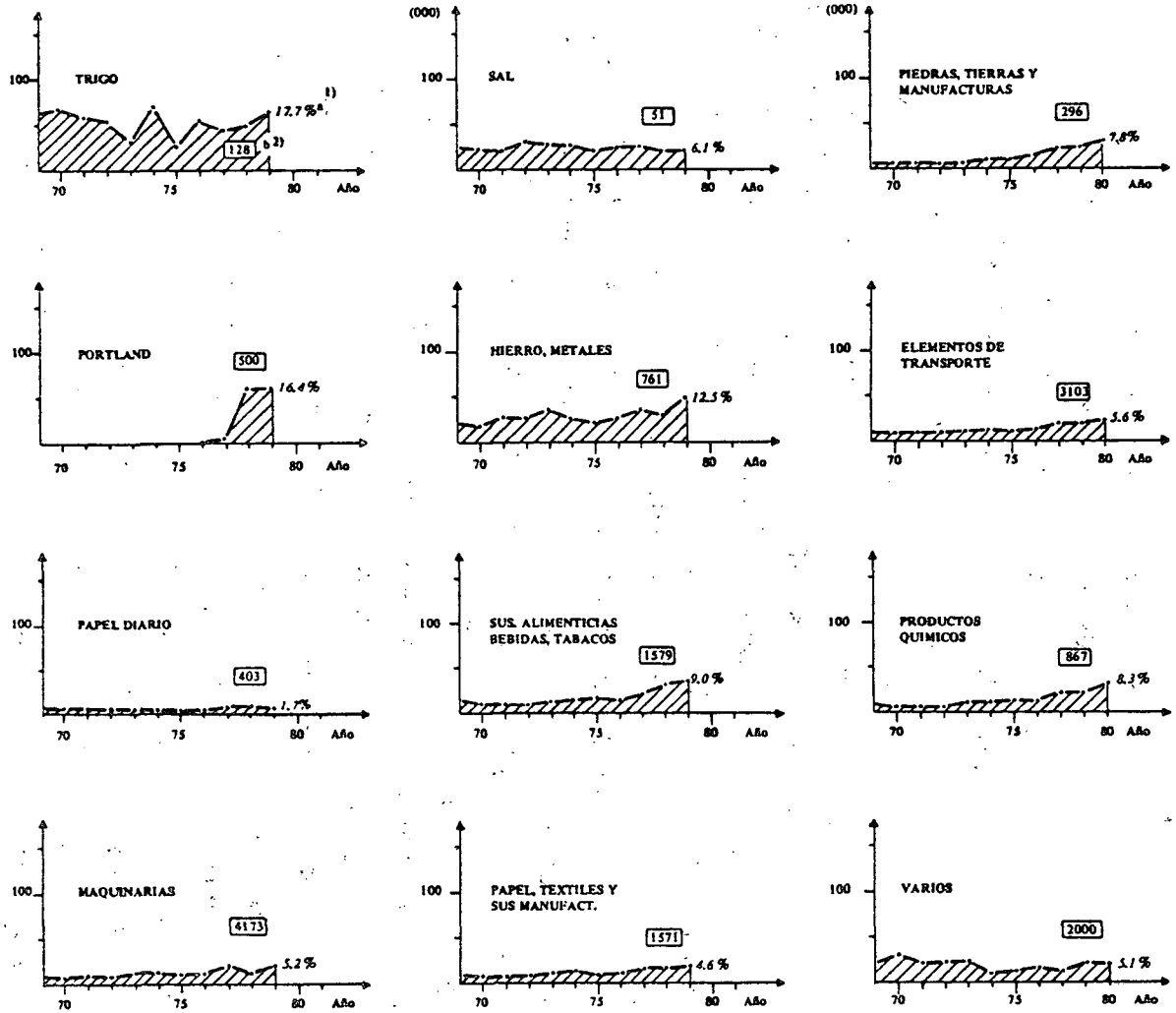
Para analizar brevemente la distribución por zonas del comercio internacional del Paraguay, se agruparon las áreas según criterios de proximidad, de tarifas de fletes, de importancia relativa del comercio entre los países y de las características de los servicios de transporte que demandan en su conexión con el Paraguay. De este modo, se distinguió a la Argentina, Brasil, Chile y Uruguay entre los países sudamericanos. América del Norte fue considerada como una sola zona de origen o destino de productos, al igual que Europa y Asia y también se agrupó en una sola zona al resto de los países que comercian con el Paraguay. Igualmente fue necesario

/Figura 3-9

Figura 3-9

COMERCIO EXTERIOR DEL PARAGUAY – PRODUCTOS PRINCIPALES DE IMPORTACION – 1969/1979

(Excluyendo combustibles y lubricantes)



TOTAL IMPORTACION 1979

Volumen: 366.400 Ton.

Valor CIF: US$ 344 millones

DESGLOSE

CARGAS MASIVAS

Volumen: 221.500 Ton.

% : 60.4

ELEMENTOS DE TRANSPORTE

Volumen: 20.400 Ton.

% 5.6

CARGA GENERAL

Volumen: 124.500 Ton.

% : 34.0

a % sobre volumen total importaciones en 1979 (excluyendo combustibles y lubricantes).

b Valor cif 1978 por tonelada en US$.

establecer criterios más amplios de agregación de cargas distinguiéndose, en primer lugar, las cargas masivas representadas por las maderas, las semillas y las tortas en el caso de las exportaciones y por el trigo, sal materiales de construcción, cemento Portland, papel de diarios y metales en el caso de las importaciones. Además, se distinguió el grupo de cargas generales, representados por el algodón, los productos de ganadería y otros en el caso de las exportaciones, y por el papel de diarios, alimentos, bebidas y tabacos, productos químicos, maquinarias, papeles y textiles y varios en el caso de las importaciones. Finalmente, se trató en forma independiente a los productos de más difícil agrupación tales como el aceite en las exportaciones y los elementos de transporte en el caso de las importaciones. Las cifras de los últimos cinco años, así ordenadas, aparecen en los cuadros 3-1 a 3-5 y en la figura 3-10.

Según revelan las cifras de comercio del año 1979, la importancia relativa de las regiones varía según se trate de exportaciones o de importaciones. Mientras que los países de la región representaban para el año mencionado el 36% de las exportaciones medidas en toneladas, éstos alcanzaron al 73% en materia de importaciones. Por su parte, Europa consumió el 57% de las toneladas exportadas por el Paraguay mientras que sólo el 12% de las toneladas importadas por este país provienen de ese continente. Estas cifras acusan con claridad el fenómeno de las exportaciones con bajo nivel de valor agregado y alto consumo de transporte, tan propias de los países en vías de desarrollo.

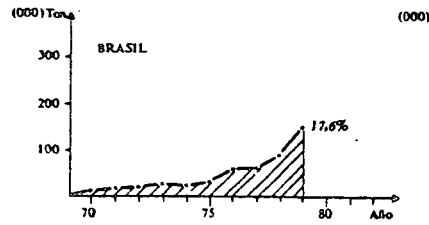
Llama la atención las toneladas importadas que tienen origen en los países de la región. Las cifras más importantes son las importaciones desde la Argentina, que representaron aproximadamente el 41% de las efectuadas en 1979, excluyendo el petróleo y los lubricantes. Ello se explica por el alto consumo de transporte que implican las importaciones de trigo provenientes de ese país. Por otro lado, las importaciones desde Brasil fueron el 31% del volumen importado en ese año, excluyendo petróleo y combustibles. Aparece aquí el cemento Portland con una importancia fundamental ya que representa un poco más de la mitad de las toneladas transportadas desde ese país hasta el Paraguay.

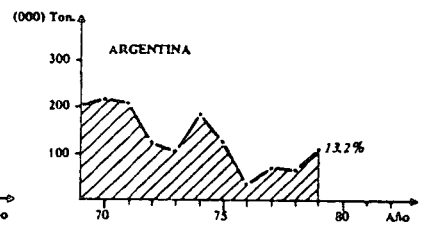
/Figura 3-10

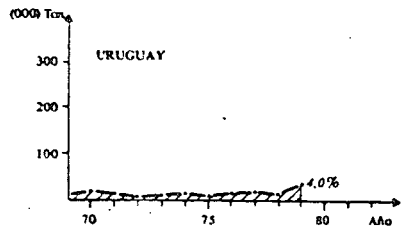
Figura 3-10

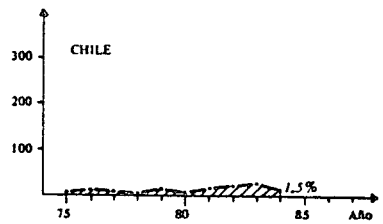
COMERCIO EXTERIOR DEL PARAGUAY – 1969/1979 – POR PAISES / REGIONES PRINCIPALES

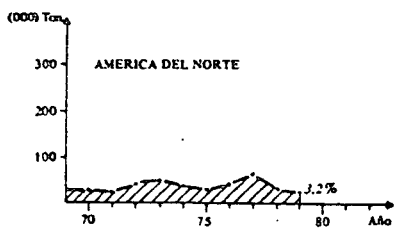
EXPORTACIONES

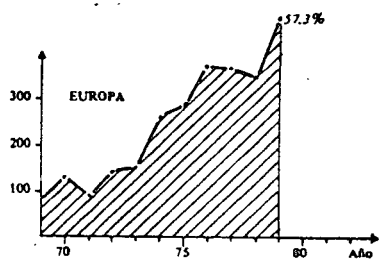


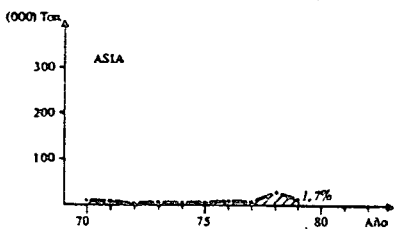






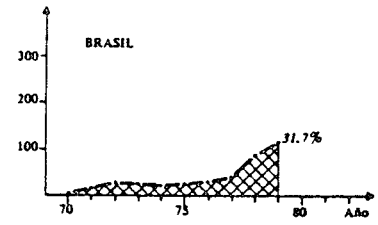


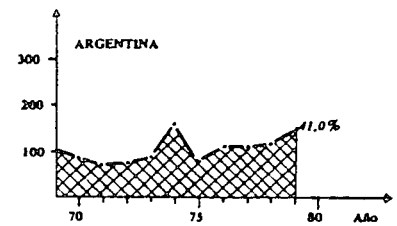


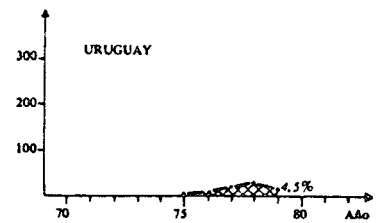


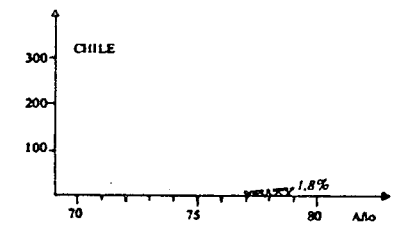
LOS DEMAS 1,0%

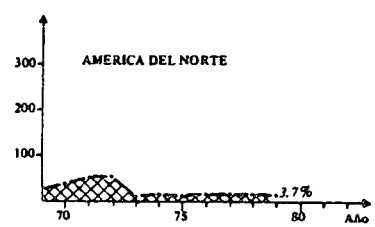
IMPORTACIONES (excluyendo combustibles y lubricantes)

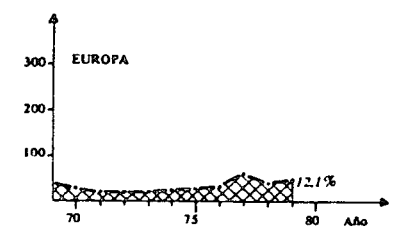


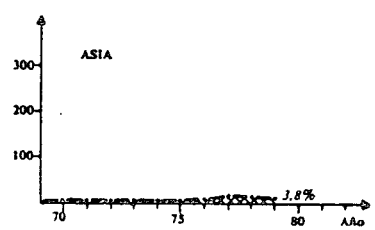












LOS DEMAS 1,0%

Cuadro 3-1

COMERCIO EXTERIOR DEL PARAGUAY. 1979 POR PRODUCTOS Y PAISES/REGIONES PRINCIPALES EXPORTACIONES 1979

EXPORTACIONES 1979

(000) TONELADAS

	CARGAS MASIVAS				CARGAS GENERALES			TOTAL
	Madera	Semilla	Torta Expeller	Aceites	Algodón	Productos Ganaderos	Otros	
BRASIL	113.7	29.5		1.1			2.5	146.9
ARGENTINA	81.1	0.5		5.1	10.3		13.8	110.8
URUGUAY	12.1	13.5	0.8	2.6	4.0		0.4	33.4
CHILE			6.6	1.9		0.2	4.1	12.8
AMERICA	7.4			3.1	5.9		10.3	26.7
EUROPA	5.3	301.5	106.2	7.0	44.0	13.0	2.2	479.2
ASIA	0.8				12.0		1.1	13.9
LOS DEMAS	4.7	2.2	1.4	1.4	0.5	0.9	2.0	13.1
TOTAL	225.1	347.2	115.0	22.2	76.7	14.1	36.5	836.8

IMPORTACIONES 1979a

(000) TONELADAS

	CARGAS MASIVAS					CARGAS GENERALES						TOTAL
	Trigo	Sal	Piedras Tierras	Portland	Hierro Metales	Elementos de Transporte	Papel Diario	Alimentos, Bebid., Tabaco	Productos Químicos	Maquinarias	Papel Textiles	Varios	
BRASIL	0.3		3.9	59.0	22.6	7.9		1.2	3.2	8.3	7.7	2.2	116.1
ARGENTINA	64.2	22.5	19.7	0.4	14.1	1.5	0.1	10.8	6.7	3.0	2.7	4.4	150.1
URUGUAY			2.3	0.2	0.5	0.1		4.9	7.5	0.2	0.2	0.5	16.4
CHILE					0.3		5.6	0.4				0.2	6.5
AMERICA N.	0.3		0.7		0.4	0.9		2.7	1.0	2.0	2.6	2.8	13.4
EUROPA			1.7		5.5	1.8		12.3	8.9	4.8	2.9	6.4	44.3
ASIA			0.1		2.1	7.9				0.8	0.9	2.1	13.9
LOS DEMAS			0.1	0.4	0.2	0.3	0.5	0.7	3.2			0.3	5.7
TOTAL	64.8	22.5	28.5	60.0	45.7	20.4	6.2	33.0	30.5	19.1	17.0	18.7	366.4

aExcluyendo combustibles y lubricantes.

Cuadro 3-2 COMERCIO EXTERIOR DE PARAGUAY 78 POR PRODUCTOS Y PAISES/REGIONES PRINCIPALES

EXPORTACIONES 78

(000) Toneladas

	CARGAS MACIVAS							TOTAL
	MADERA	CEMILLA	TORTA EXPELLER	ACEITES	ALGODON	PRODUCTOS SIDERURGICOS	OTROS	
BRASIL	65	26		1			1	93
ARGENTINA	39	3	4	3	4		14	67
URUGUAY	6			1	4		1	12
CHILE			10	1		1	11	23
AMERICA N.	8			2	4	4	16	34
EUROPA	4	171	90	10	48	25		348
ASIA					24		3	27
LOS DEMAS		8	1	1			1	11
TOTAL	122	208	105	19	84	30	47	615

IMPORTACIONES 78

(000) Toneladas

	CARGAS MACIVAS						CARGAS [illegible]						TOTAL
	TRIGO	CAL	PIEDRAS TIERRAS	COMBUSTIBLES	HIERRO METALES	ELEMENTOS DE TRANSP.	PAPEL DIARIO	ALIMENTICIOS RESTOS TRIG	PRODUCTOS QUIMICOS	MAQUINARIAS	PAPEL TEXTILES	VARIOS	
BRASIL			3	47	8	7		1	1	5	6	1	79
ARGENTINA	49	23	15		10	2		9	1	2	3	8	122
URUGUAY			3	11	1			6	7				28
CHILE					1		7						8
AMERICA N.					1	1		2	3	3	2	1	13
EUROPA			2		7	2		11	4	2	2	8	38
ASIA					2	7				1	1		11
LOS DEMAS					1			1	3		1	1	7
TOTAL	49	23	23	58	31	19	7	30	19	13	15	19	306

CUADRO: 3-3 COMERCIO EXTERIOR DE PARAGUAY 77 POR PRODUCTOS Y PAISES/REGIONES PRINCIPALES

EXPORTACIONES 77

(000) toneladas

	Cargas Masivas				[redacted]			
	Madera	Semilla	Torta Expeller	Aceites	Algodón	Productos [illegible]	Otros	Total
Brasil	36	21		2			1	60
Argentina	53		4	4	5		12	78
Uruguay	6		1	1	5	2	2	17
Chile			6	2			6	14
America N.	12			7	8	3	34	64
Europa	6	215	76	13	39	22		371
Asia					2		6	8
Los demas		10		1				11
Total	113	246	87	30	59	27	61	623

IMPORTACIONES 77

(000) toneladas

	Cargas Masivas						[redacted]						
	Trigo	Sal	Piedras Tierras	Portland	Hierro Metales	Fletes de Tránsit.	Papel Diario	Alimentación, Bebidas, Tab.	Productos Químicos	Maquinarias	Papel, Textiles	Varios	Total
Brasil			2	1	10	7		1	6	5	5	3	40
Argentina	44	25	13		11	3		7	2	2	4	4	115
Uruguay			4	3	1			2	9				19
Chile							6					1	7
America N.			2		2	1		2	1	2	2		12
Europa			1		9	2		8	9	5	4	1	39
Asia					2	5				5	1	3	16
Los demas												1	1
Total	44	25	22	4	35	18	6	20	27	19	16	13	249

CUADRO: 3-4 COMERCIO EXTERIOR DE PARAGUAY 76 POR PRODUCTOS Y PAISES/REGIONES PRINCIPALES

EXPORTACIONES 76 (000) toneladas

	CARGAS MACIVAS			CARGAS GRANELERAS				TOTAL
	MADERA	SEMILLA	TORTA EXPELLER	ACEITES	ALGODON	PRODUCTOS VEGETALES	OTROS	
BRASIL	35	16		1			3	55
ARGENTINA	19			4			10	33
URUGUAY	5			1	5		1	12
CHILE			1	2			8	11
AMERICA N.	11			7	1	4	20	43
EUROPA	2	204	86	15	24	16	24	371
ASIA					3		3	6
LOS DEMAS	3			1			8	12
TOTAL	75	220	87	31	33	20	77	543

IMPORTACIONES 76 (000) toneladas

	CARGAS MACIVAS					CARGAS GRANELERAS						TOTAL
	TRIGO	CAL	PIEDRAS TIERRAS	FOSFATADO	HIERRO METALES	FERTILIZ. DE TRANSF.	PAPEL DIARIO	ALIMENTICIOS RESIDUOS TRR	PRODUCTOS QUIMICOS	MAQUINARIAS	PANEL. TEXTILES	VARIOS	
BRASIL			2		5	4			1	4	4	4	24
ARGENTINA	57	23	7		8	2		7	2	2	1	6	115
URUGUAY		1	4					1	1				7
CHILE							4						4
AMERICA N.			1		2			1	3	1	1	2	11
EUROPA					9	3		7	7	3	2	1	32
ASIA						2				1	1	1	5
LOS DEMAS													
TOTAL	57	24	14		24	11	4	16	14	11	9	14	198

CUADRO: 3-5 COMERCIO EXTERIOR DE PARAGUAY 75 POR PRODUCTOS Y PAISES/REGIONES PRINCIPALES

EXPORTACIONES 75

(000) toneladas

	CARGAS MACIVAS							TOTAL
	MADERA	CENIZA	TORTA EXPELLER	ACEITES	ALGODON	PRODUCTOS SIDERURGICOS	OTROS	
BRASIL	24	7						31
ARGENTINA	86	1		4			35	126
URUGUAY	3			1	1		1	6
CHILE				1				1
AMERICA N.	1			2		5	21	29
EUROPA	1	104	71	12	25	26	46	285
ASIA					1		2	3
LOS DEMAS	2		1	1			24	28
TOTAL	117	112	72	21	27	31	129	509

IMPORTACIONES 75

(000) toneladas

	CARGAS MACIVAS						CARGAS CONTENEIZ.						TOTAL
	TRIGO	CAL	PIEDRAS, TIERRAS	TORTUGAS	HIERRO METALES	FLEJES DE TRACT.	PAPEL CARTON	ALIMENTICIOS EXCEPTO TRIGO	PRODUCTOS QUIMICOS	MAQUINAS-PIEZAS	PAPEL, TEXTILES	VARIOS	
BRASIL			2		7	3			1	5	4	4	26
ARGENTINA	25	23	3		3	1		5	9	2	1	3	75
URUGUAY			4		1							1	6
CHILE							3						3
AMERICA N.					2	1		2	1	1	2		9
EUROPA			2		8	2		9	6	2	1	2	32
ASIA					1	2				1	1	1	6
LOS DEMAS												1	1
TOTAL	25	23	11		22	9	3	16	17	11	9	12	158

En materia de exportaciones hay que hacer notar la importancia del volumen de las semillas oleaginosas así como el de las tortas o expellers exportados hacia Europa. En efecto, estos productos llegaron a representar más del 85% de las exportaciones a ese continente alcanzando volúmenes superiores a las 400 000 toneladas en el año 1979. Otro tanto ocurre con el rubro de madera en las exportaciones al Brasil y a la Argentina. Ambos países consumieron el 23% de las toneladas exportadas desde el Paraguay, es decir, aproximadamente 195 000 toneladas durante 1979.

En cuanto al volumen de comercio internacional desagregado por países y productos, se constata una tasa de crecimiento elevado del comercio de Paraguay con los países de la región. Entre estos, llama la atención el comercio con Brasil que ha pasado de 65 000 toneladas en 1975 a las 292 000 en el año 1979, lo que representa una tasa de crecimiento aproximada de 35% al año. Ahora bien, si se excluyen los combustibles y lubricantes, las cifras revelan un claro decrecimiento relativo del comercio paraguayo-argentino medido en toneladas transportadas. De hecho, el crecimiento de las importaciones provenientes del Brasil durante los últimos cinco años fue del 35% anual mientras que las importaciones provenientes de Argentina crecieron en un 15%, excluyendo petróleo y lubricantes. En el caso de las exportaciones, el crecimiento del volumen exportado al Brasil fue del 36% durante los últimos cinco años mientras que el exportado a la Argentina decreció en un 3% anual aproximadamente.

En cuanto a los productos exportados, es especialmente importante el crecimiento que han experimentado las semillas oleaginosas así como las tortas o expellers. En conjunto, ambos productos experimentaron un crecimiento del orden del 20% anual durante los últimos 5 años. También resultaron importante las exportaciones de fibra de algodón que, al pasar de 27 000 a 77 000 toneladas, crecieron a una tasa del 23% anual aproximadamente.

En resumen, en materia de exportaciones, se destaca el rubro madera, exportado hacia Argentina y Brasil, el volumen de semillas y tortas de oleaginosas exportado hacia Europa y en menor grado, el volumen de algodón exportado a ese mismo continente. En cuanto a las importaciones, excluidos

/los combustibles

los combustibles y lubricantes, el mayor requerimiento de transporte lo tienen las importaciones a granel de trigo provenientes de la Argentina así como los materiales de construcción, fundamentalmente cemento Portland, que tienen origen en Brasil.

3.3 Participación de las rutas en el transporte internacional de carga

Después de estudiar las cifras de comercio internacional del Paraguay, se definieron 4 rutas de transporte a los fines de lograr un mejor análisis de este fenómeno. La primera ruta seleccionada es la llamada Directa a ultramar. En efecto, el Paraguay, país mediterráneo, tiene servicios de transporte internacional directo desde Asunción hacia ultramar a través del uso de barcos de pequeño tonelaje que permiten esta conexión sin necesidad de tránsito por los países limítrofes. El hecho de que este servicio de transporte se mantenga desde hace muchísimos años habla de las dificultades que en materia de tránsito internacional presenta el comercio internacional del país y de las ventajas del transporte directo por agua.

Por presentar características singulares diferenciadas se definieron también las siguientes rutas: Asunción/Rosario/Buenos Aires, la ruta Asunción/Paranaguá (Río Grande o San Pablo) y finalmente la ruta Asunción/Nueva Palmira o Montevideo.

Para hacer una buena descripción de la forma en que los movimientos de carga de los últimos años se encaminaron a través de las distintas alternativas de transporte internacional que tiene el país, se debió superar serias dificultades de consistencia en la información. Las principales fuentes estadísticas consultadas fueron el Boletín Estadístico del Banco Central del Paraguay, las cifras del movimiento de carga registradas por la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) en aquellas localidades controladas por esa organización, las fuentes estadísticas de la Administración Nacional de Puertos del Uruguay, estadísticas del movimiento de vehículos en frontera de la División de Transporte Terrestre de la Argentina, las cifras dadas por la Oficina de Asesoría Técnica y Planificación de la División Nacional de Transporte del Uruguay, los antecedentes dados por el Centro Comercial y Consular de la República del Paraguay y Depósito Franco de la ANNP en Paranaguá, Brasil, algunas cifras provenientes

/del Ministerio

del Ministerio de Transportes del Brasil, estadísticas de la Red Ferroviaria Federal de Brasil (RFFSA), estadísticas del Ferrocarril General Urquiza en Argentina, así como muchos otros antecedentes registrados en los distintos estudios de transporte nacional e internacional que se tuvo oportunidad de consultar.

Las dificultades de consistencia en la información surgen principalmente del hecho que el Banco Central no lleva un registro de los servicios de transporte propiamente tal sino que sus estadísticas se basan en las solicitudes de importaciones y exportaciones aprobadas por este organismo. Además, la otra fuente importante de estadísticas, que es la Administración Nacional de Navegación y Puertos, no controla la totalidad de las puertas del Paraguay hacia y desde el exterior. A estos hechos, hay que agregar la existencia del transporte irregular para comprender las dificultades de cerrar consistentemente las cifras con que se contó. A modo de ejemplo, puede citarse que en 1979 las exportaciones registradas por la ANNP resultaron ser aproximadamente un 10% menores que las registradas por el Banco Central, mientras que en materia de importaciones éstas resultaron ser aproximadamente un 15% mayores que las registradas por el Banco Central.

Para superar esta situación se resolvió construir un cuadro que reflejase la estructura porcentual del uso que se hizo de las distintas rutas y dentro de ellas, de los distintos medios de transporte, para los años en que se tuvo información suficiente. Así, sobre la base de las cifras del Banco Central y de la ANNP y procurando absorber la mayor parte de los antecedentes recopilados se estimó la situación real de los años 1978 y 1979. Los porcentajes, correspondientes aparecen en los cuadros 3-6 a 3-9.

La estructura así lograda muestra que en materia de exportaciones, las rutas a través de Brasil tuvieron mayor participación durante 1979, tanto en el comercio bilateral como en el movimiento de cargas en tránsito. La participación de la ruta a través de Argentina resultó levemente inferior ya que fue sólo un 10% menor que la anterior. Asimismo se refleja un bajo aprovechamiento de la ruta hacia el Uruguay, la que participó sólo en el 4.5% de las exportaciones de ese año, cifra equivalente al movimiento entre Asunción y los puertos de ultramar en forma directa a través del Río de la Plata.

/Cuadro 3-6

Cuadro 3-6

ESTRUCTURA DE PARTICIPACION DE LAS RUTAS Y MEDIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL EN LAS EXPORTACIONES DEL PARAGUAY EN EL AÑO 1979

(Porcentajes)

Ruta / Medio	Argentina			Brasil			Uruguay			Directo	Total
	BI	TR	Sub-total	BI	TR	Sub-total	BI	TR	Sub-total		
Total	15.0	28.0	43.0	17.0	31.0	48.0	3.5	1.0	4.5	4.5	100.0
Agua	5.0	26.5	31.5	-	-	-	3.0	1.0	4.0	4.5	40.0
Ferrocarriles	5.5	-	5.5	3.0	1.5	4.5	-	-	-	-	10.0
Carreteras	4.5	1.5	6.0	14.0	29.5	43.5	0.5	-	0.5	-	50.0

Fuente: Elaboración propia a partir de la información proporcionada por varios organismos:
Boletín Estadístico del Banco Central del Paraguay
Movimiento de cargas registrado por la ANNP del Paraguay
Estadísticas de la ANP del Uruguay
Estadísticas de la Dirección Nacional de Transporte Terrestre de Argentina
Estadísticas de la Dirección Nacional de Transportes del Uruguay
Estadísticas de RFFSA de Brasil y del F.C. General Urquiza de la Argentina
Estadísticas del Depósito Franco de la ANNP en Paranaguá, Brasil
Estadísticas del Ministerio dos Transporte del Brasil
Estadísticas de la Oficina de Asesoría Técnica y Planificación, Dirección Nacional de Transporte, Uruguay
Otras fuentes.

Nota: BI: Transporte bilateral.
TR: Transporte en tránsito.

/Cuadro 3-7

Cuadro 3-7

ESTRUCTURA DE LA PARTICIPACION DE LAS RUTAS Y MEDIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL EN LAS IMPORTACIONES DEL PARAGUAY EN EL AÑO 1979

(Porcentajes)

Ruta / Medio	Argentina			Brasil			Uruguay			Directo	Total
	BI	TR	Sub-total	BI	TR	Sub-total	BI	TR	Sub-total		
Total	30.5	47.5	78.0	15.0	0.5	15.5	3.0	0.5	3.5	3.0	100.0
Agua	20.0	46.5	66.5	1.0	-	1.0	2.5	0.5	3.0	3.0	73.5
Ferrocarriles	3.5	-	3.5	-	-	-	-	-	-	-	3.5
Carreteras	7.0	1.0	8.0	14.0	0.5	14.5	0.5	-	0.5	-	23.0

Fuente: Elaboración propia a partir de la información dada por los siguientes organismos:
Boletín Estadístico del Banco Central del Paraguay
Movimiento de cargas registrado por la ANNP del Paraguay
Estadísticas de la ANP del Uruguay
Estadísticas de la Dirección Nacional de Transporte Terrestre de Argentina
Estadísticas de la Dirección Nacional de Transportes del Uruguay
Estadísticas de RFFSA de Brasil y del F.C. General Urquiza de la Argentina
Estadísticas del Depósito Franco de la ANNP en Paranaguá, Brasil
Estadísticas del Ministerio dos Transportes del Brasil
Estadísticas de la Oficina de Asesoría Técnica y Planificación, Dirección Nacional de Transporte, Uruguay
Otras fuentes.

Nota: BI: Transporte bilateral
TR: Transporte en tránsito.

/Cuadro 3-8

Cuadro 3-8

ESTRUCTURA DE LA PARTICIPACION DE LAS RUTAS Y MEDIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL EN LAS EXPORTACIONES DEL PARAGUAY EN EL AÑO 1978

(Porcentajes)

Ruta / Medio	Argentina			Brasil			Uruguay			Directo	Total
	BI	TR	Sub-total	BI	TR	Sub-total	BI	TR	Sub-total		
Total	10.5	44.0	54.5	14.0	27.0	41.0	1.5	0.5	2.0	2.5	100.0
Agua	5.0	40.5	45.5	-	-	-	1.5	0.5	2.0	2.5	50.0
Ferrocarriles	4.5	-	4.5	-	0.5	0.5	-	-	-	-	5.0
Carreteras	1.0	3.5	4.5	14.0	26.5	40.5	-	-	-	-	45.0

Fuente: Elaboración propia a partir de la información proporcionada por varios organismos:
Boletín Estadístico del Banco Central del Paraguay
Movimiento de cargas registrado por la ANNP del Paraguay
Estadísticas de la ANP del Uruguay
Estadísticas de la Dirección Nacional de Transporte Terrestre de Argentina
Estadísticas de la Dirección Nacional de Transportes del Uruguay
Estadísticas de RFFSA de Brasil y del F.C. General Urquiza de la Argentina
Estadísticas del Depósito Franco de la ANNP en Paranaguá, Brasil
Estadísticas del Ministerio dos Transportes del Brasil
Estadísticas de la Oficina de Asesoría Técnica y Planificación, Dirección Nacional de Transporte, Uruguay
Otras fuentes.

Nota: BI: Transporte bilateral
TR: Transporte en tránsito.

/Cuadro 3-9

Cuadro 3-9

ESTRUCTURA DE LA PARTICIPACION DE LAS RUTAS Y MEDIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL EN LAS IMPORTACIONES DEL PARAGUAY EN EL AÑO 1978

(Porcentajes)

Ruta / Medio	Argentina			Brasil			Uruguay			Directo	Total
	BI	TR	Sub-total	BI	TR	Sub-total	BI	TR	Sub-total		
Total	29.0	49.0	78.0	13.0	0.5	13.5	6.0	-	6.0	3.0	100.0
Agua	20.5	48.0	68.5	1.0	-	1.0	6.0	-	6.0	3.0	78.0
Ferrocarriles	3.0	-	3.0	-	-	-	-	-	-	-	3.0
Carreteras	5.5	1.0	6.5	12.0	0.5	12.5	-	-	-	-	19.0

Fuente: Elaboración propia a partir de la información proporcionada por varios organismos:
Boletín Estadístico del Banco Central del Paraguay
Movimiento de cargas registrado por la ANNP del Paraguay
Estadísticas de la ANP del Uruguay
Estadísticas de la Dirección Nacional de Transporte Terrestre de Argentina
Estadísticas de la Dirección Nacional de Transportes del Uruguay
Estadísticas de RFFSA de Brasil y del F.C. General Urquiza de la Argentina
Estadísticas del Depósito Franco de la ANNP en Paranaguá, Brasil
Estadísticas del Ministerio dos Transportes del Brasil
Estadísticas de la Oficina de Asesoría Técnica y Planificación, Dirección Nacional de Transporte, Uruguay
Otras fuentes.

Nota: BI: Transporte bilateral
TR: Transporte en tránsito.

/Comparando lo

Comparando lo ocurrido con las exportaciones entre los años 1978 y 1979, se observa una disminución de la participación relativa de la ruta a través de Argentina, que descendió del 54.5% al 43% de las toneladas transportadas, mientras que por Brasil se registró un aumento del 41% al 48%. También es interesante destacar que la participación de las rutas Asunción/Montevideo y Directa a ultramar experimentaron un crecimiento del 100% de un año al otro debido, posiblemente, a la congestión y costos del puerto de Buenos Aires y a los altos fletes del transporte automotor hacia el Brasil.

En cuanto a la participación de las rutas en los movimientos de importación, se observa una preponderancia sostenida de la ruta Asunción/ Buenos Aires, que absorbió aproximadamente un 78% de este flujo, medido en toneladas transportadas. La ruta del Brasil participó con un 15.5% en el año 1979 y con un 13.5% en el año 1978. Al igual que en el caso de las exportaciones, las rutas de Asunción/Montevideo y de Asunción directa a ultramar tuvieron una participación relativamente baja con respecto a las dos anteriores.

La ruta desde Buenos Aires hacia Asunción concentra casi el 90% de las cargas de importación.

Es interesante recalcar que en materia de equilibrio entre importaciones y exportaciones por ruta, la mayor dificultad se presenta en la ruta Asunción/Paranaguá/Río de Janeiro en donde la participación relativa de las importaciones es sumamente baja con respecto a las exportaciones. Ello ocasiona, evidentemente, un mal aprovechamiento de los camiones que viajan frecuentemente vacíos hacia el Paraguay en época de zafra. En efecto, según las cifras registradas por el Banco Central, en 1979 la ruta Asunción/Paranaguá/Río de Janeiro participó con 364 000 toneladas de exportación y con 109 000 toneladas de importación, es decir, el volumen de exportaciones fue 3 veces mayor que el de importaciones. Además, mientras que las exportaciones paraguayas muestran una concentración en la época de zafra, es decir entre los meses de mayo y agosto, las importaciones provenientes del Brasil no tienen mayor estacionalidad puesto que se trata, en su mayoría, de cemento Portland y productos industrializados.

/Resulta interesante

Resulta interesante observar la participación de los distintos medios en el movimiento del comercio exterior.

Como es ya tradicional, el transporte por agua sigue siendo el más usado para movilizar el comercio internacional del Paraguay. Sin embargo, se perciben claros cambios en la participación relativa de los distintos medios en donde resalta la importancia creciente del medio automotor.

Este fenómeno, acusado en distintos informes sobre el campo, muestra una importancia relativa cada vez mayor. En el año 1975 el camión movilizó aproximadamente 85 000 toneladas de carga internacional, cifra que representó un 15% del comercio. Entre 1975 y 1978, éstas crecieron a una tasa aproximada del 9% anual llegando a participar este último año en el 30% del movimiento de cargas internacionales del Paraguay, aproximadamente. Además, en 1978, su participación correspondía al 45% en las exportaciones y al 19% en las importaciones. Al año siguiente estas cifras llegaron a un 50 y a un 23% respectivamente.

Llama la atención esta situación francamente inconsistente con el monto de los fletes y en especial el impacto de las alzas del petróleo ya que es precisamente el medio de mayor costo unitario de transporte aquel que experimentó el crecimiento mayor en el mismo período. Esto se explica fundamentalmente por las facilidades portuarias y el apoyo de comercialización que las compañías vendedoras de semillas oleaginosas encontraron en Paranaguá, Brasil. En efecto, al no disponerse de otras posibilidades en ese momento, se empleó el medio automotor, a pesar de los mayores costos involucrados.

Sin embargo, esta situación, típicamente de corto y mediano plazo, debería tender naturalmente a revertirse en favor de otro medio u otro puerto, en la medida en que maduren iniciativas que atiendan esa demanda potencial (Ferrocarril de la soja u otra). Desde luego, ya se detectaron movimientos de soja paraguaya a granel por el medio ferroviario en Paranaguá, la que llegó vía P. Juan Caballero/Ponta Porá (182 vagones) y por vía Encarnación/Posadas, Paso de los Libres/Uruguayana, (51 vagones), lo que hace un total de 233 vagones cargando unas 11 000 toneladas en el año 1979. En el año 1978 llegaron sólo 83 vagones, es decir el movimiento creció en 198% en un año.

/En el

En el contexto general del transporte internacional del Paraguay, sin embargo, el medio ferroviario tuvo una participación escasa. Durante 1978 ésta llegó al 4% del volumen del comercio y en 1979, subió al 6.5%. Estas cifras corresponden a la situación del transporte medida fuera de las fronteras del Paraguay, es decir, tomando en cuenta la participación de los ferrocarriles RFFSA y General Urquiza. La ANNP tiene cifras que muestran una participación del ferrocarril del 2.5% en el movimiento de 1979. Ello muestra entonces la existencia de un transporte combinado que saliendo del Paraguay en camión, transborda a ferrocarril más allá de las fronteras del país. Como se señalará, esta modalidad de camión y ferrocarril está adquiriendo una importancia creciente, especialmente en el transporte de las semillas oleaginosas al Brasil ya sea en forma directa o bien a través de la Argentina.

Además, analizando con detención las cifras de la participación del medio ferroviario en el único corredor en que históricamente lo hizo, es decir en el de Asunción/Rosario/Buenos Aires, ésta llegó al 36% en las exportaciones del Paraguay a la Argentina. Ahora bien, según cifras del Banco Central del Paraguay y de Ferrocarriles Argentinos, la participación de este medio en el comercio bilateral sería del 47% en las exportaciones del Paraguay, y del 21% de las importaciones, excluyendo petróleo y combustibles. Su participación en el total del comercio, excluidos petróleo y combustibles, alcanzaría al 32% según las mismas fuentes.

El transporte fluvial, por su parte, si bien creció durante los últimos años, ha debido ceder terreno en favor del medio automotor en forma cada vez más acelerada. En efecto, de una participación histórica del 95% promedio, descendió al 76% en el año 1975, para llegar aproximadamente al 65% del total del comercio internacional de 1979, según cifras de la ANNP. Es en el terreno de las exportaciones en donde este medio se ha visto más afectado ya que descendió desde un 94% histórico al 70% en 1975, para llegar sólo al 50% en 1979. Ello se explica por el crecimiento de la participación de la ruta hacia el Brasil, tanto en el comercio bilateral como en el de tránsito, ya mencionado.

/3.4 Importancia

3.4 Importancia económica del transporte internacional

A. Incidencia del flete en el valor fob de las exportaciones

Sobre la base de los fletes y gastos de transporte de las principales exportaciones e importaciones del Paraguay, cuya estimación se expone más adelante, y de los valores indicados en el Boletín Estadístico del Banco Central del Paraguay, más el promedio de los fletes de buques tramp preparado con datos del Voychar File Classified Index de la CEPAL, se han elaborado tres cuadros que muestran la incidencia de los gastos de transporte sobre el valor fob de las principales exportaciones paraguayas.

El cuadro 3-10 se refiere al tráfico entre Asunción y Buenos Aires por barcazas de empuje sujetas a los fletes de la Cámara de Armadores Fluviales de Navegación por Empuje (CAFNE), por camión y por via férrea. Los porcentajes de incidencia de los fletes sobre el valor fob de los productos que realmente se exportaron en el año 1979 a Buenos Aires, varían entre 0.4% para los aceites esenciales transportados en ferrocarril y 28.7% para las maderas aserradas sueltas despachadas por vía fluvial.

En el cuadro 3-11 se ha hecho el mismo ejercicio para las exportaciones al Norte de Europa, a través de Buenos Aires, Montevideo, Paranaguá y la vía directa desde Asunción. Lógicamente, en los fletes por agua se ha considerado los gastos de embarque en Asunción, el flete fluvial, los desembolsos por transbordo y el flete marítimo, más los recargos por combustible que corresponda. Puede apreciarse que la incidencia fluctúa entre el 4.5% (aceites esenciales) y el 106.5% (madera aserrada) en el primer caso, vía Montevideo y en el segundo, vía Buenos Aires.

El cuadro 3-12 muestra la situación con respecto a la Costa Este de Estados Unidos, cuyos embarques indican - al igual que en los casos anteriores - que los aceites esenciales, dado su alto precio, están menos afectados proporcionalmente que los demás productos. En este tráfico, la incidencia sobre el valor fob de los aceites esenciales es de 5.4% para los embarques directos desde Asunción, y la mayor influencia se da en los envíos de extracto de quebracho vía Paranaguá con 49.2%.

/Cuadro 3-10

Cuadro 3-10

INCIDENCIA DEL TRANSPORTE SOBRE EL VALOR FOB ASUNCION
DE LAS EXPORTACIONES A BUENOS AIRES

(Dólares por tonelada)

Productos a/	Valor fob	Transporte fluvial b/	Porcentaje s/fob	Flete por camión	Porcentaje s/fob	Flete por ferrocarril	Porcentaje s/fob
Aceites esenciales	7 643	54.19	0.7	64.00	8.4	27.12	0.4
Aceites vegetales	1 000	54.19	5.4	64.00	6.4	27.12	2.7
Algodón en fardos	1 066	57.10	5.4	60.00	5.6	35.25	3.3
Café en sacos	3 774	60.40	1.6	60.00	1.6	27.12	0.7
Maderas aserradas							
En atados	247	45.86	18.5	60.00	24.3	27.12	11.0
Sueltas	247	70.99	28.7	60.00	24.3	27.12	11.0
Maderas manufacturadas	548	51.59	9.4	60.00	10.9	27.12	5.0
Tabaco	907	55.19	6.1	64.00	7.5	27.12	3.0
Semilla de soja c/	237	27.39	11.5	60.00	25.3	27.12	11.4

Fuente: Preparado sobre la base de los cuadros del presente estudio.

a/ No hay exportaciones a la República Argentina de extracto de quebracho ni de tortas o expellers.
b/ Incluye gastos de embarque en Asunción, flete fluvial por barcazas de empuje y gastos de descarga en Buenos Aires.
c/ En sacos.

/Cuadro 3-11

Cuadro 3-11

INCIDENCIA DEL TRANSPORTE SOBRE EL VALOR FOB ASUNCION
DE LAS EXPORTACIONES AL NORTE DE EUROPA

(Dólares por tanelada)

Productos a/	Valor fob	Fletes más gastos de embarque y de transbordo							
		Directo	Porcentaje s/fob	Vía Buenos Aires	Porcentaje s/fob	Vía Montevideo	Porcentaje s/fob	Vía Paranaguá	Porcentaje s/fob
Aceites esenciales	7 530	394.68	5.2	439.64	5.8	335.37	4.5	504.25	6.9
Aceites vegetales	938	220.95	23.6	262.07	27.9	229.75	24.5	258.39	27.5
Algodón	1 080	140.61	13.0	172.65	16.0	274.71	25.4	182.77	16.9
Madera aserrada	170	158.43	93.2	181.15	106.5	169.83	99.9	157.99	92.9
Tabaco	906	240.20	26.5	282.87	31.2	264.86	29.2	298.28	32.9
Semilla de soja b/	234	c/		68.79	29.4	58.08	24.8	70.30d/ 95.16e/	30.0d/ 40.7e/
Tortas o expell. b/	116	c/		65.49	56.5	54.76	47.2	70.30d/ 95.16e/	60.6d/ 82.0e/

Fuente: Para valores, Boletín Estadístico del Banco Central del Paraguay, Nº 264, mayo de 1980; para fletes de Conferencia y gastos de transporte, cuadro Nº 5-1 del presente estudio; para fletes de buques tramp, promedio de los viajes de los buques fletados desde la subregión durante 1979, según Voychar File Classified Index, de CEPAL, elaborado sobre la base de las informaciones del Daily Freight Register, de Londres (no hay informaciones sobre 1980).

a/ No hay exportaciones paraguayas al Norte de Europa de café, extracto de quebracho ni maderas manufacturadas.
b/ Fletes de buques tramp para graneles.
c/ No hay embarques directos desde Asunción.
d/ Productos provenientes de Ciudad Presidente Stroessner y Hernandarias.
e/ Productos provenientes de Pedro Juan Caballero.

/Cuadro 3-12

Cuadro 3-12

INCIDENCIA DEL TRANSPORTE SOBRE EL VALOR FOB ASUNCION
DE LAS EXPORTACIONES A ESTADOS UNIDOS

(Dólares por tonelada)

Productos a/	Valor fob	Fletes más gastos de embarque y de transbordo							
		Directo	Porcentaje s/fob	Vía Buenos Aires	Porcentaje s/fob	Vía Montevideo	Porcentaje s/fob	Vía Paranaguá	Porcentaje s/fob
Aceites esenciales	7 925	428.78	5.4	488.85	6.2	506.04	6.4	466.54	5.9
Aceites vegetales	1 085	169.90	15.7	183.96	16.9	240.48	22.2	236.07	21.7
Algodón	1 400	181.41	13.0	207.22	14.8	182.16	13.0	195.14	13.9
Extracto quebracho:									
Atomiz. c/spray	330	135.84	41.2	151.30	45.8	137.40	41.6	152.42	46.2
Atomiz. c/evapor.	310	127.85	41.2	133.31	43.0	137.40	44.3	152.42	49.2
Madera aserrada	757	134.30	17.7	151.03	19.9	154.84	20.4	147.76	19.5
Tabaco	758	310.60	41.0	333.79	44.0	344.63	45.5	336.58	44.4

Fuente: Para valores, Boletín Estadístico del Banco Central del Paraguay, Nº 264, mayo de 1980; para fletes de Conferencia y gastos de transporte, cuadro Nº 5-2 del presente estudio.

a/ No hay exportaciones paraguayas a Estados Unidos de café, maderas manufacturadas, semilla de sojas ni tortas o expellers.

B. El monto global de los fletes de comercio exterior

Tomando en cuenta todas las informaciones sobre volumen y destino de sus exportaciones, así como de los fletes de Conferencia y de buques de servicio irregular, consideradas en el presente estudio, se ha preparado un estado estimativo de lo que representa este rubro en la economía nacional.

Según el cuadro 3-13, el monto estimado de los fletes del comercio exterior del Paraguay durante el año 1979 alcanzó a 129.4 millones de dólares, de los cuales corresponden 68.8 millones a las exportaciones y 60.6 millones de dólares a las importaciones.

Se hace presente que los cálculos han sido hechos sobre el valor real de los fletes vigentes en julio de 1980, salvo para el caso de los embarques en buques de servicio irregular - no sujetos a fletes de Conferencia, como es sabido - en que se tomó el promedio de los contratos de este tipo realizados en 1979 y registrados en la CEPAL para embarques en Buenos Aires, Montevideo, Paranaguá, Río de la Plata y Sur de Brasil al Norte de Europa, de semilla oleaginosa y de tortas o expellers. (No hay exportaciones de estos dos productos a Estados Unidos.)

Si se considera que el valor total de las exportaciones paraguayas en el mismo año fue de 305.2 millones de dólares, se tiene que por concepto de fletes se pagó 22.5% del valor fob, en tanto que los fletes de las importaciones ascendieron al 14.0% de los 431.8 millones del valor total. En lo que respecta al comercio exterior global, que asciende a 736.9 millones de dólares, el monto de los fletes alcanzó a 129.4 millones de dólares, lo que representa el 17.6%. Puede decirse, pues, que los fletes constituyen el rubro más importante del comercio exterior del Paraguay, hecho que generalmente pasa inadvertido y que señala la importancia capital del transporte para la economía nacional.

3.5 Proyecciones de comercio internacional

Para estimar la evolución más probable del comercio internacional del Paraguay en materia de importaciones y exportaciones por país y producto, se recurrió a los estudios que tratan este tema, realizados últimamente en el país.

/Cuadro 3-13

Cuadro 3-13

MONTO ESTIMADO DE LOS FLETES DE COMERCIO EXTERIOR, 1979

(Miles de toneladas y miles de dólares)

País de intercambio	Exportación			Importación			Total intercambio	
	Toneladas	Flete por tonelada	Monto fletes	Toneladas	Flete por tonelada	Monto fletes	Toneladas	Monto fletes
Argentina	111	22	2 442	201	12	2 412	312	4 854
Brasil	147	60	8 820	145	60	8 700	292	17 510
Uruguay	33	25	825	30	15	450	63	1 275
N. Europa								
Carga general	77	130	10 010	33	250	8 250	110	18 260
Graneles sólidos	324	78	25 272	-	-	-	324	25 272
Mediterráneo								
Carga general	16	140	3 240	5	250	1 250	21	4 490
Graneles sólidos	60	83	4 980	-	-	-	60	4 980
Los demás								
Carga general	42	200	8 400	37	300	11 100	79	19 500
Combustibles	-	-	-	308	80a/	24 640a/	308	24 640
Total fletes	837	82.2	68 849	774	79.9	60 552	1 611	129 401
Total valor fob		364.6	305 176		557.8	431 758		736 934
Porcentaje sobre valor fob			22.5			14.0		17.6

Fuente: Preparado sobre la base de las informaciones sobre valores del Banco Central del Paraguay; de las tarifas de Conferencia respectivas y de los fletes de buques tramp indicados en los cuadros del presente estudio.

a/ Estimado; incluye flete fluvial Buenos Aires/Asunción (US$ 27.86 por cada mil litros a 15° C.)

/Entre las

Entre las fuentes consultadas estuvo el Estudio Integral del Transporte, realizado por BCEOM-ENECON S.A. para el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones en el año 1973,1/ con fondos del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y participación del Banco Mundial (BIRF). En este trabajo se estima el crecimiento de la producción y el producto sobre la base de datos del Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG) y se deduce el consumo local para estimar los saldos exportables. Las proyecciones se basaron en metas propuestas por el MAG para los años 1973-1983. El crecimiento inusitado de la economía paraguaya durante el último decenio motivó rápida obsolescencia de estimaciones que, en general, resultaron muy conservadoras.

Se consultaron también las cifras de producción, productividad y consumo estimadas por la FAO.2/ Las proyecciones de este organismo internacional resultaron muy conservadoras y no consideraron la incorporación de nuevas tierras a la producción agrícola. La FAO considera además, que las estimaciones de exportación de estos productos son poco confiables ya que las evoluciones del precio internacional dependen de factores imprevisibles.

Se tuvo acceso a algunas proyecciones efectuadas por el CEPEX, del Ministerio de Industria y Comercio 3/ cuyas cifras se elaboran en base a la política de colonización de la región oriental del país, con la consiguiente incorporación del área forestal al cultivo agrícola. Una meta de este plan es triplicar las exportaciones de semillas oleaginosas al año 1988, al igual que incrementar las exportaciones de algodón, aceite y subproductos de oleaginosas. Esta política afectaría indirectamente las exportaciones de madera, las que se reducirían a la mitad del volumen exportable en el año 1970, debido a que se estarían utilizando tierras de uso forestal para el cultivo agrícola, sin programa de reforestación en perspectiva.

1/ PNUD, BIRF, República del Paraguay, Estudio Integral del Transporte, Informe Final. BCEOM-ENECON S.A., julio 1973.

2/ FAO, Global Agriculture Programming System - Basic data set 18/5/1979, Normative Scenario, Paraguay (Listado preliminar de máquina).

3/ CEPEX, Proyecciones de producción y superficie cultivada de 9 productos agrícolas, por departamento. Documento inédito.

/Otro trabajo

Otro trabajo consultado para estimar las cifras de comercio internacional del Paraguay fue el Estudio de Factibilidad de los puertos de Asunción y Villeta, realizado por la consultora Sir William Halcrow and Partners para la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) del Paraguay en el año 1980.1/ Aquí se preparó un pronóstico de las cargas para los años 1984 y 1994. Las exportaciones se estimaron por producto, sobre la base de la capacidad de procesamiento del Paraguay y tomando en cuenta la probabilidad de encontrar mercados internacionales estables, especialmente para los productos agrícolas. De acuerdo a este estudio, en el año 1994, las exportaciones de semillas oleaginosas alcanzarían al millón de toneladas. Por su parte, las exportaciones de fibra de algodón alcanzarían las 150 000 toneladas, duplicando el volumen exportado en 1980. Las tortas o expellers de oleaginosas subirían de 115 000 toneladas en 1979 a 430 000 en el año 1994. Las exportaciones de aceite, por su parte, llegarían a fines de este mismo año a las 160 000 toneladas.

Se analizaron también las cifras del estudio de Asistencia Técnica a la Oficina de Coordinación y Planificación Integral del Transporte del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones del Paraguay, realizado por SAE-EIT-CONTEC,2/ durante la primera mitad de 1980. En este trabajo se proyecta el comercio para los años 1985 y 1990, sobre la base de agrupaciones de productos.

Por último, las proyecciones preliminares del Sector Comercio Exterior de la Secretaría Técnica de Planificación,3/ (STP) parecieron consecuentes con la tendencia global experimentada durante los últimos cinco años por el Paraguay. La STP estimó que para 1985 se duplicarán las exportaciones de fibra de algodón, soja, tabaco, afrecho y tortas o expellers.

1/ Sir William Halcrow and Partners, República del Paraguay, Feasibility Study for the Expansion of the ports of Asuncion and Villeta. Draft Final Report, abril de 1980.

2/ SAE-EIT-CONTEC, República del Paraguay, Asistencia Técnica a la Oficina de Coordinación y Planificación Integral de Transporte, Informe Final, junio de 1980.

3/ ALALC, Modalidades, repercusiones y alternativas de una zona franca para Paraguay en territorio uruguayo, Reservado, CEP/Repartido 1944, 14 de febrero de 1980.

/Se constató

Se constató así que en la mayoría de los trabajos consultados se proyectó el comercio internacional con la perspectiva de evaluar inversiones de infraestructura. Esta situación los obligó a una actitud conservadora en materia de previsión del flujo de carga, lo que queda de manifiesto al observarse con bastante frecuencia que las cifras proyectadas fueron superadas ampliamente algunos años antes del término del horizonte de estos estudios.

Para el análisis de las opciones de transporte del comercio exterior paraguayo en el mediano plazo es necesario tener sólo un orden de magnitud de las cargas a transportar, especificando en lo posible, su país de origen o de destino y la naturaleza de los productos. Ello permitirá detectar los "cuellos de botella" potenciales que presentarían los corredores de transporte internacional con que actualmente cuenta el país. En consecuencia, el planteamiento adoptado aquí, y que aparece en los cuadros 3-14 y 3-15 y en las figuras 3-11 y 3-12 sin pretender ser excesivamente optimista, procuró perder la característica en extremo conservadora que presentan la generalidad de los antecedentes revisados.

Se procuró además acoger las metas de producción que intentan alcanzar algunos organismos de gobierno, sin permitir que estas alteren la tendencia general adoptada. Tal es el caso de las semillas oleaginosas de las que el MAG espera una producción cercana a los tres millones de toneladas para 1985.

/Cuadro 3-14

Cuadro 3-14

HIPOTESIS DE PROYECCION DE EXPORTACIONES

(Miles de toneladas)

Productos	Antecedentes Banco Central		Estudios consultados para 1985		Proyección adoptada, 1985	Tasas de crecimiento	
	1975	1979	Asistencia técnica	S.T.P.		1975-1979	1979-1985
Madera	117	225	150	140	150	18	-6
Semillas	112	347	700	458	1 000	31	19
Tortas o expellers	72	115	99	236	263	12	15
Aceites	21	22	33	32	48	1	14
Algodón	27	77	109	220	135	30	10
Productos ganaderos	31	14	19	25	16	-18	2
Otros	129	36	126	196	73	-27	13
Total	509	836	1 236	1 307	1 685	13	12

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los antecedentes y estudios consultados.

/Cuadro 3-15

Cuadro 3-15

HIPOTESIS DE PROYECCION DE LAS IMPORTACIONES

(Miles de toneladas)

Productos	Antecedentes Banco Central		Estudios consultados para 1985		Proyección adoptada, 1985	Tasas de crecimiento	
	1975	1979	Asistencia técnica	S.T.P.		1975-1979	1979-1985
Combustibles y lubricantes	251	408	385	894	894	13	14
Trigo	25	65	50	-	70	27	1
Sal	23	23	24	-	29	0	4
Materiales de construcción	11	28	-	-	86	27	21
Portland	-	60	-	-	100	-	9
Hierro, metales	22	46	32	56	56	20	3
Elementos de transporte	9	20	19	51	51	22	17
Papel de diario	3	6	-	-	15	19	16
Sustancias alimenticias, bebidas y tabaco	16	33	15	283	184	20	33
Productos químicos	17	30	-	51	51	16	9
Maquinarias	11	19	15	32	32	15	9
Papel textiles	9	17	-	55	39	17	15
Varios	12	19	112	213	25	12	5
Total	409	774	652	1 635	1 635	17	13

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los antecedentes y estudios consultados.

/Figura 3-11

Figura 3-11

PROYECCION ADOPTADA DE EXPORTACIONES

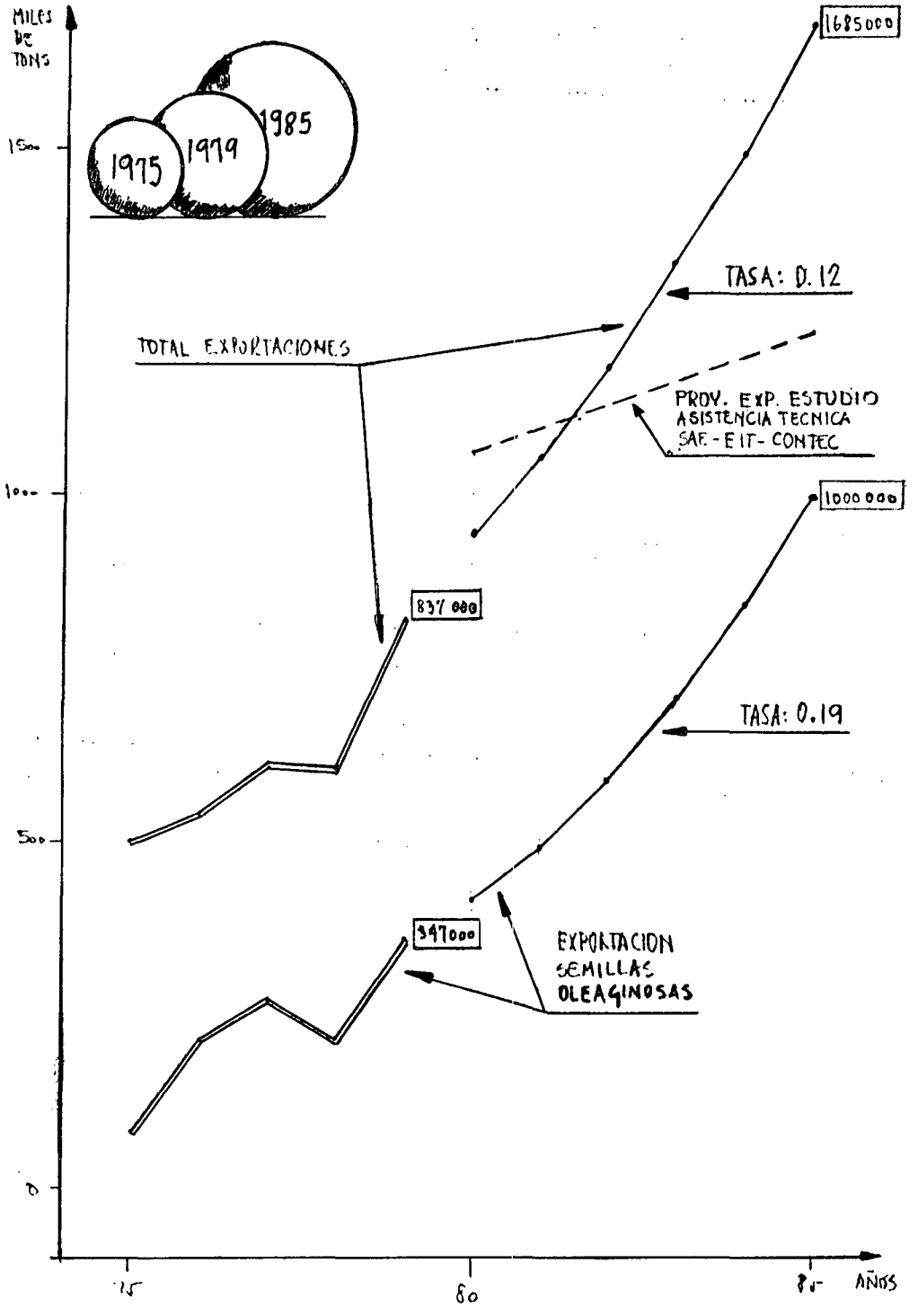
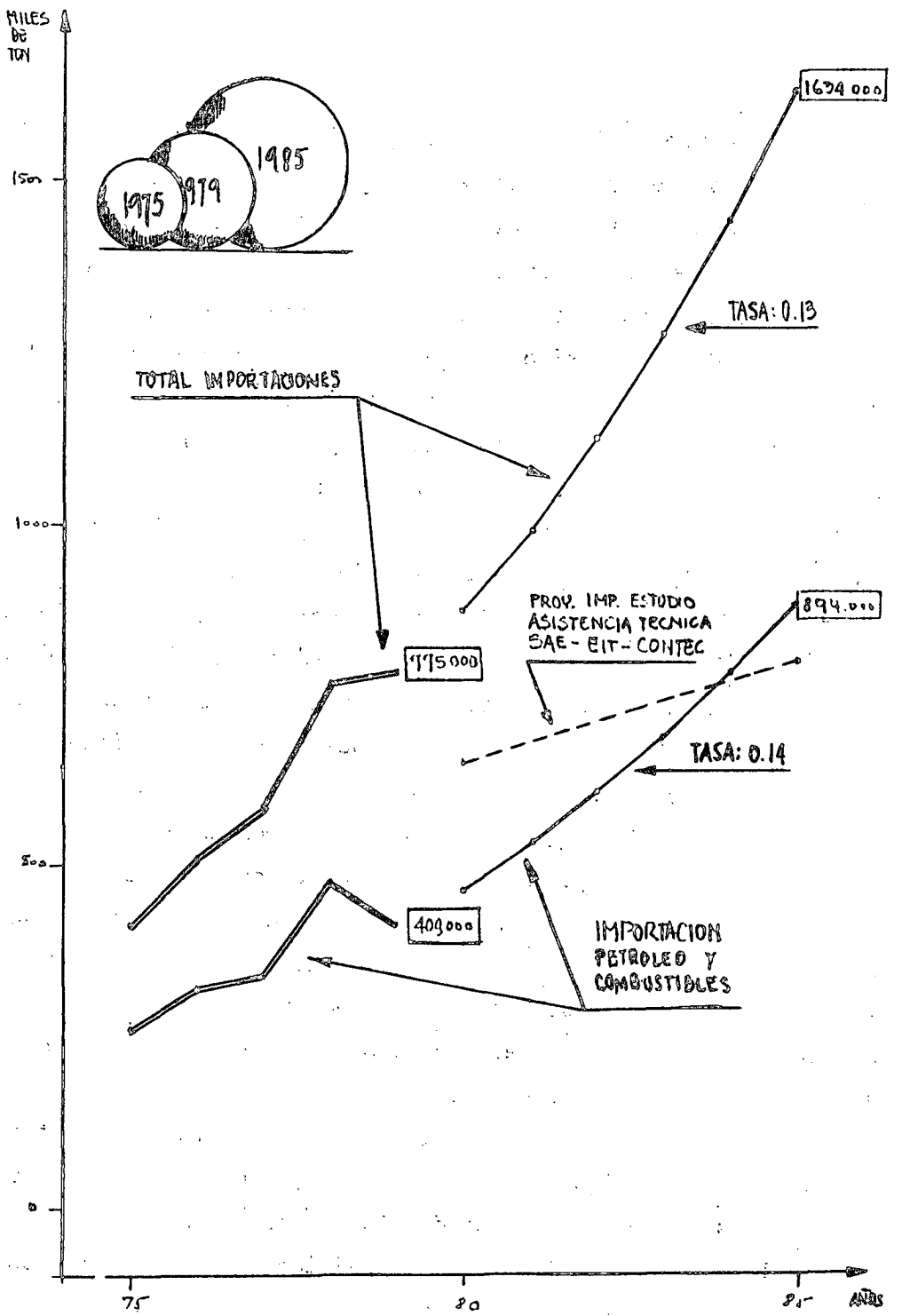


Figura 3-12

PROYECCION ADOPTADA DE IMPORTACIONES



4. Oferta de transporte internacional

4.1 Oferta interna

A. Medio fluvial

Sistema portuario

El sistema portuario del Paraguay, tal como puede verse en la figura 4-1, se ha desarrollado principalmente a lo largo del río Paraguay y en especial en las proximidades de la capital Asunción. Comprende un número reducido de puertos que disponen de facilidades, a veces mínimas, para atender las necesidades del tráfico externo y de un conjunto de simples sitios naturales sin facilidades de ningún tipo que registran cierto movimiento de cabotaje.

En los puertos aledaños de Asunción, indicados en la figura 4-2, se concentra más del 90% del tráfico exterior por vía fluvial; ellos son los de Asunción, Villeta, Villa Elisa e Ita Pyta Punta. Los dos primeros registran el 84% de las exportaciones por agua en 1978 y los dos últimos junto con Asunción movilizan el 86% de las importaciones fluviales (véase también el cuadro 4-1). Excluyendo el petróleo y sus derivados, que por lo general tienen como destino Villa Elisa, el 84% del tráfico de importación corresponde a Asunción e Ita Pyta Punta. Otros puertos que registran apreciable tráfico externo son: San Antonio, Encarnación y Casado en exportaciones; Sajonia, Calera Cué y Vallemí en importaciones. Cierto movimiento menor se observa en Alberdi, Villa Hayes y Concepción, siendo importante en éste último el tráfico interno. El puerto de Ita Enramada presenta un movimiento apreciable pero opera sólo con servicio de balsa para atender el tráfico fronterizo de vehículos automotores con el puerto Pilcomayo, en Argentina. Debe notarse la importancia adquirida en los dos últimos años por el puerto de San Antonio en las exportaciones de semillas y subproductos que de 19 500 toneladas en 1978 pasó a 33 500 toneladas en 1979.

El sistema comprende un conjunto de puertos estatales y otros privados. En general las exportaciones se realizan por los primeros y las importaciones por los segundos, siendo la excepción más importante Asunción, puerto principal del país, que registra ambos movimientos con gran intensidad. Merece destacarse el importante papel que desempeñan los puertos privados en el transporte fluvial del comercio exterior, cualitativamente por el

/Figura 4-1

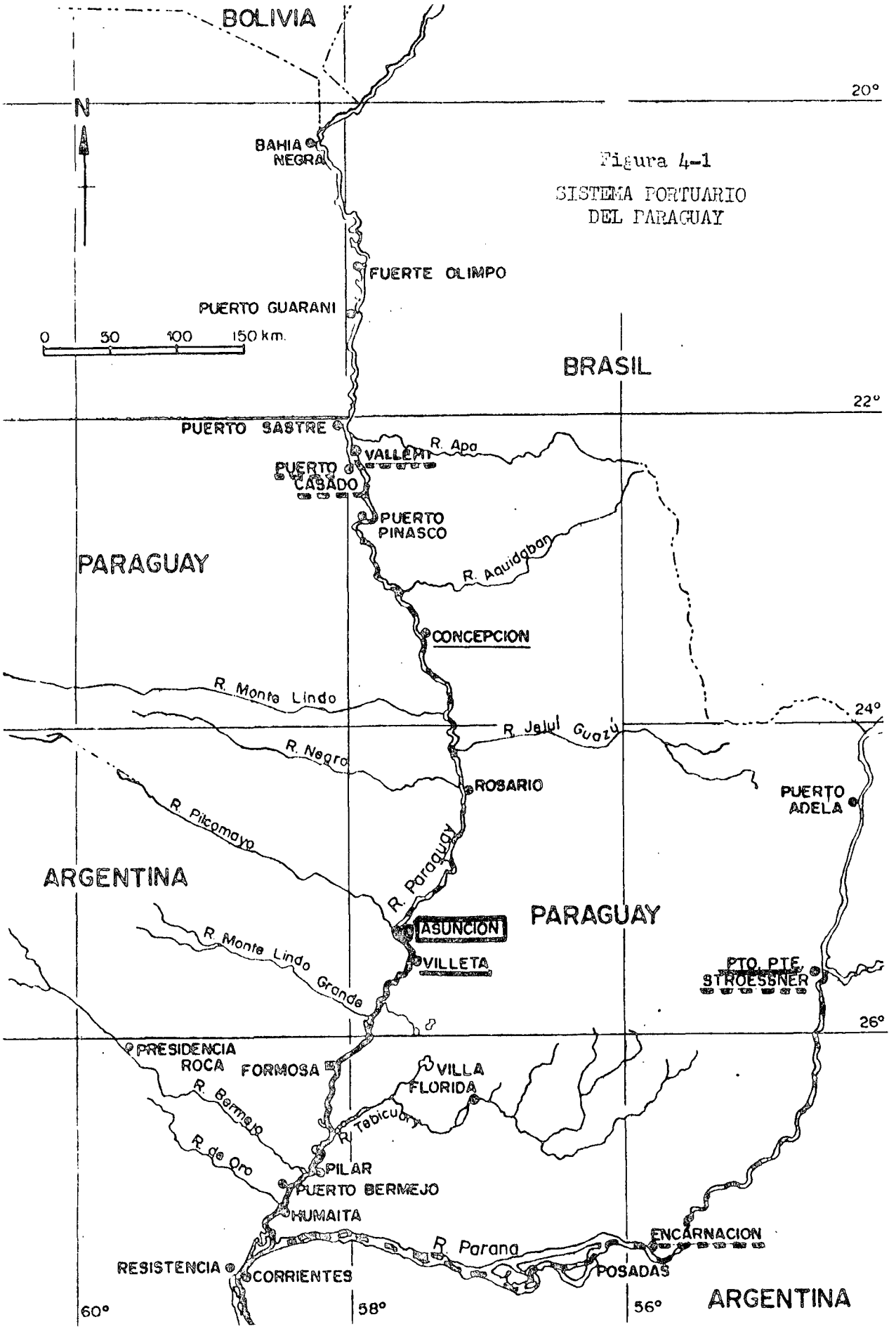
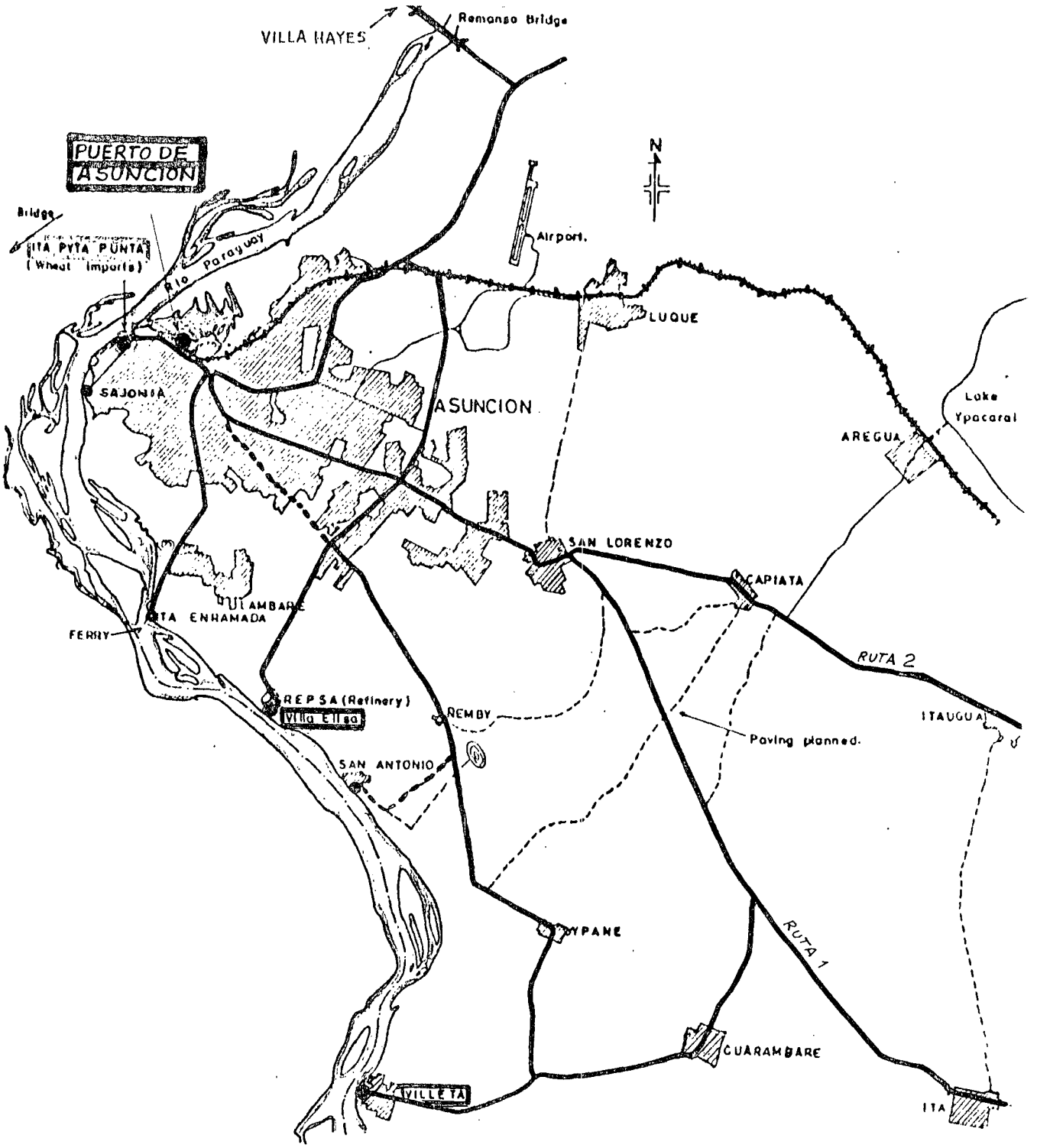


Figura 4-1

SISTEMA PORTUARIO
DEL PARAGUAY

Figura 4-2

PUERTOS ALEDAÑOS DE ASUNCION



Cuadro 4-1

SISTEMA PORTUARIO DEL PARAGUAY: MOVIMIENTO DE CARGAS

(Miles de toneladas)

Puerto	1970		1974		1976		1978			
	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Porcentaje	Importaciones	Porcentaje
Asunción	111.5	80.8	184.2	79.8	176.4	91.4	229.0	58.7	152.5	21.1
Villeta	20.1	-	34.9	2.2	99.6	0.4	99.8	25.6	0.1	-
Villa Elisa	-	183.8	1.8	211.1	1.1	254.8	-	-	371.7	51.4
Ita Pyta Punta	6.6	65.9	21.0	65.8	25.7	65.2	-	-	97.5	13.5
San Antonio	-	2.2	-	0.7	-	1.9	19.8	5.1	0.4	0.1
Sajonia	1.5	0.6	0.2	-	0.1	-	-	-	43.1	5.9
Calera Cue	5.0	5.7	4.8	5.6	7.1	13.9	5.2	1.3	34.7	4.8
Encarnación	22.3	0.1	36.2	0.3	60.2	3.2	20.5	5.3	-	-
Concepción	17.2	6.3	10.6	2.1	21.2	0.9	1.2	0.3	1.1	0.2
Casado a/	14.1	0.6	5.1	0.3	14.7	0.6	14.5	3.7	0.2	-
Vallemi	-	0.1	-	-	-	16.5	-	-	10.7	1.5
Guyrati	28.6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Botánico	14.3	-	1.3	-	-	-	-	-	-	-
Otros	2.9	3.4	0.1	2.5	0.1	8.2	-	-	10.5	1.5
Total b/	244.1	349.5	300.2	370.4	406.2	457.0	390.0	100.0	723.5	100.0

Fuente: Cifras de ANNP.

a/ Volúmenes de exportación estimados con datos del BC, y de ANNP para 1976.
b/ Volúmenes de exportación aumentados con Pto. Casado según a/.

/dinamismo propio

dinamismo propio que los caracteriza y cuantitativamente por su participación en aproximadamente el 80% de las importaciones y el 10% de las exportaciones por vía fluvial. Interesa, sin embargo, poner mayor atención en los puertos estatales del área de Asunción, porque a través de ellos tienen salida las exportaciones.

Entre los puertos fuera del área de Asunción merece señalarse el caso de Encarnación, ya que por su ubicación en la zona de mayor desarrollo agrícola del país y en particular de soja, está llamado a ser un centro fluvial de exportación, una vez concluido el proyecto de Yacyretá, cuyas obras están próximas a iniciarse. El actual puerto dispone sólo de un embarcadero de madera para pasajeros y atiende al intenso tráfico de balsas con Posadas. El movimiento de carga se realiza en la playa, atendiendo un tráfico externo variable, que en 1971 alcanzó a 61 000 toneladas, en 1976 a 63 000 toneladas y actualmente se sitúa en 24 000 toneladas. La construcción del puerto ferroviario-vial Encarnación/Posadas dará a este puerto una considerable mayor participación en el transporte internacional. Su movimiento es fundamentalmente de exportación, siendo las principales mercaderías: soja, aceites vegetales, productos agrícolas no comestibles y madera en rollos (hasta 1972).

Los puertos Villa Elisa e Ita Pyta Punta son de propiedad privada y netamente importadores. El puerto de Villa Elisa, propiedad de Refinería Paraguaya S.A. (REPSA) y ubicado 14 kilómetros aguas abajo de Asunción, moviliza la casi totalidad de las importaciones de petróleo y sus derivados. Con anterioridad a la puesta en operación de REPSA en 1968, los combustibles ingresaban por el puerto de Calerá Cué, propiedad de la ESSO Standard y SHELL Paraguay, que dispone de tanques de almacenamiento de 60 000 m^3, muelles de madera y equipos de bombeo; a partir de ese entonces la utilización de este puerto fue disminuyendo. Villa Elisa dispone de un muelle de madera que permite el atraque simultáneo de dos buques, y de dos equipos de bombeo con una capacidad de descarga superior a 300 m^3 por hora.

Ita Pyta Punta es un puerto de propiedad de Molinos Harineros del Paraguay S.A. que opera principalmente con importaciones de trigo. Actualmente es un puerto netamente importador que ha registrado un tráfico de entrada entre 65 000 y 98 000 toneladas en el último decenio y que alcanzó

a 71 600 toneladas en 1979, habiendo presentado un movimiento apreciable de exportaciones hace algunos años y que en 1976 llegó a 26 000 toneladas. Dispone de un atracadero de hormigón y dos duques de alba de madera; un equipo de succión, que descarga 60 ton/hora, conectado por medio de una cinta transportadora a una batería de silos con capacidad estática de 14 500 toneladas. Actualmente se encara la ampliación de las instalaciones para operar 100 ton/hora. Se encuentra también instalada en el puerto la Empresa Cereales S.A. que dispone de facilidades similares pero de menor capacidad.

Asunción

Puerto principal y capital del país, ubicado en la bahía de Asunción sobre el río Paraguay en el kilómetro 1 630 desde Buenos Aires. Movilizó, en el año 1979 un volumen de 470 000 toneladas de comercio exterior, distribuidos en 201 000 toneladas de desembarque y 269 000 toneladas de embarques, según cifras de la ANNP. El tráfico interno fue para un mismo año y según la misma fuente, de 8 500 toneladas. Es decir, el movimiento total del puerto alcanzó a las 478 500 toneladas.

En cuanto a la evolución experimentada en el movimiento externo de cargas durante el último decenio, se observa un ritmo medio de crecimiento de casi el 10% acumulativo anual para el puerto de Asunción, siendo algo menor en importaciones que en exportaciones. El crecimiento del tráfico fluvial en el mismo período es de 8.1% anual en importaciones y de 5.5% en exportaciones, lo cual refleja una apreciable concentración del movimiento de salida de cargas en dicho puerto y una participación estable en las importaciones.

El acceso a la bahía se realiza a través de un corto canal que suele presentar problemas en una curva de pequeño radio y por la escasa profundidad del mismo, lo que exige el dragado permanente de unos 50 000 m^3 al año.

El puerto dispone actualmente de 884 metros de muelle de los cuales 740 están destinados al tráfico internacional de cargas y determinan 9 sitios de atraque, dado que el tamaño medio de las embarcaciones mayores que operan es de unos 80 metros. Tiene 5 depósitos de uso habitual para el almacenamiento de mercaderías generales que cubren un área total de 12 090 m^2 y un área de depósito abierta y estacionamiento de unos 29 000 m^2. Posee 17 grúas

/de las

de las cuales 11 han sobrepasado su vida útil, así como otros equipos e instalaciones varias; el resto de las grúas tienen 10 años de antigüedad y comprenden: dos grúas sobre rieles de 6 toneldas y cuatro grúas móviles, una de 6 toneladas, dos de 10 toneladas y otra de 30 toneladas de capacidad.

El puerto tiene accesos ferroviario y carretero, utilizándose en la práctica sólo este último.

El horario normal de trabajo en el puerto es de 8 horas en importaciones y de 12 horas en exportaciones (incrementado en 4 horas recientemente) y 5 días y medio a la semana durante el año, excluyendo los días feriados. Esto es, 2 770 horas laborables al año.

Los rendimientos promedio en el manipuleo de carga general pasaron de 14 ton/hora en 1971 a 22 ton/hora en 1974. Actualmente (1979) está descendiendo a 16.5 ton/hora, siendo para carga de 20.7 ton/hora y para descarga 12.4 ton/hora. Dados los equipos disponibles, estos niveles de eficiencia se encuentran por debajo de los normales, pudiendo alcanzarse un promedio de 20 ton/hora mediante la mejora de ciertas deficiencias, fundamentalmente administrativo-institucionales más que operativas propiamente tales. Estas últimas se refieren al uso poco intensivo de técnicas como la paletización al reducido tamaño de eslingas, que puede casi duplicarse, y a la lentitud y escasa capacidad de gran parte del equipo disponible (que ha superado ampliamente su vida útil). Uno de los problemas más serios del puerto se relaciona con el uso ineficiente de los depósitos. Ello se debe especialmente al excesivo tiempo que permanecen las mercaderías de importación, tanto en áreas abiertas como en depósitos de tránsito. La permanencia media es de 42 días y aproximadamente el 60% de las cargas se depositan por 30 días o más. Esto produce congestionamientos en el área de esas operaciones porque los depósitos están al lado del muelle, en lugar de disponer de zonas periféricas adicionales con este fin. Otro problema que se constata es la utilización del recinto portuario para la verificación y despacho aduanero de mercaderías transportadas por tierra, no vinculadas a la operación portuaria propiamente tal. Constituyen también obstáculos importantes que inciden en la eficiencia operativa del puerto la exhaustiva verificación aduanera de ciertas mercaderías; las demoras en los trámites de despacho de la carga de exportación;

/el hábito

el hábito de no usar depósito como tránsito para las cargas de exportación motivando esperas de los buques por la carga que viene en camión; la descentralización de la mano de obra y el sistema de remuneración laboral.

Actualmente el manipuleo de las cargas de importación se distribuye de la siguiente forma: 71% a depósito de tránsito, 19% a depósito abierto y 10% como carga directa a camión. Prácticamente todas las exportaciones se cargan directamente de camiones. En granos, la operación es completamente separada y controlada por los agentes navieros, realizándose en forma manual mediante la utilización simultánea de tres canaletas o tolvas, llegándose a un rendimiento medio aproximado de 60 ton/hora (varía con las posibilidades de constituir filas continuas de camiones).

El porcentaje de utilización de sitios es de aproximadamente el 100%, excepto en los meses de verano donde alcanza sólo al 86%. Muchas embarcaciones permanecen atracadas por largos períodos sin operar por distintas razones, entre las que se destaca la congestión producida en los depósitos. La utilización de sitios de atraque revela poca eficiencia. La permanencia media es de 2 a 3 días y la espera media de las embarcaciones para acceder a los sitios de atraque es de 8 a 10 días.

El tráfico actual de contenedores es muy reducido, alcanzando en 1978 a 2 600 toneladas transportadas en 440 unidades. Los lugares y métodos de manipuleo utilizados son inadecuados y riesgosos.

Un estudio de factibilidad llevado a cabo recientemente,1/ analiza en detalle la situación de los puertos de Asunción y Villeta proponiendo un conjunto de medidas e intervenciones para adecuar las instalaciones y servicios a los requerimientos del tráfico. Se recomienda, entre otros puntos, mejorar la eficiencia operativa de Asunción con la incorporación de nuevos equipos y servicios y transferir una parte sustancial de las cargas de exportación, en particular todos los graneles secos, al puerto de Villeta. Este operaría como puerto de alivio de Asunción, evitando así los inconvenientes de espacio y congestionamiento que afectarían el desarrollo del área metropolitana, como consecuencia de una excesiva expansión del área portuaria.

1/ Sir William Halcrow and Partners. Feasibility study for the expansion of the ports of Asuncion and Villeta, República del Paraguay, ANNP, abril de 1980, Draft Final Report.

/No se

No se propone la incorporación de nuevos sitios de atraque en una primera etapa hasta 1984. El número de grúas aumentaría a 22 unidades en esta fase, mediante la adquisición de 16 unidades y dejando fuera de servicio 11 de ellas.

En una segunda etapa y sujeto a una revisión oportuna, se prevé la extensión del muelle actual en 160 metros, agregando así dos nuevos sitios a los 9 existentes para carga y la construcción de un nuevo depósito de tránsito de carga general de 3 300 m^2, frente al muelle. La capacidad estática de almacenamiento del puerto llegará así a 15 390 m^2 y a 20 530 toneladas. La capacidad dinámica llegaría así a 246 000 toneladas, asumiendo una reducción de la permanencia media de las mercaderías a 30 días.

En cuanto a los contenedores este estudio prevé para 1984, un movimiento de 22 000 toneladas y 2 760 unidades, con una carga media de 8 toneladas por unidad. Para ello se recomienda la adquisición de una grúa móvil de 30 a 35 toneladas de capacidad y la construcción de una explanada para depósito y manipuleo de unos 9 400 m^2 con capacidad para 330 unidades.

De esta forma Asunción pasaría a desempeñar un rol esencialmente importador, transfiriendo básicamente su movimiento de exportación al puerto de Villeta cuya localización, fuera del área metropolitana, resulta más favorable para el desarrollo portuario.

Villeta

Actualmente segundo puerto exportador del país, ubicado sobre la margen oriental del río Paraguay, 37 km aguas abajo de Asunción.

A partir de la habilitación del nuevo muelle en 1974, comienza a registrarse un mayor volúmen de exportaciones a granel especialmente pellets, expellers y semillas oleaginosas. Resulta también apreciable el movimiento de fibras de algodón y de aceites vegetales. El volumen total operado antes de 1974 fue en promedio de unas 20 000 toneladas. Durante ese año aumentó a 37 000 toneladas llegando a las 52 000 toneladas en 1979, luego de alcanzar las 100 000 toneladas en 1976 y 1978. El tráfico de importación tiene menor relevancia ya que su volumen máximo fue de 2 200 toneladas en 1974. En 1977 se importó por esta vía sólo 600 toneladas. El movimiento de graneles tuvo una participación de 73% en 1978 y de 85% en 1979, de los cuales 34% y 28% respectivamente, correspondieron a semillas de soja y el resto a pellets y expellers, fundamentalmente de algodón.

/Dentro del

Dentro del recinto portuario, de unas 10 ha de superficie, está el edificio de oficinas y depósito. El muelle existente es de hormigón armado y tiene un frente de atraque de 100 metros. Comprende además dos sitios de 60 y 40 metros, formando un cierto ángulo. No se dispone de equipo mecánico de manipuleo ni de capacidad de almacenamiento, utilizándose pequeños transportadores mecánicos cuando el nivel del agua es alto. La carga de graneles se realiza manualmente obteniéndose rendimientos medios de 80 ton/hora (mayores que en Asunción). En consecuencia, una barcaza de 1 000 toneladas se carga en 12 horas, trabajando con tres canaletas.

En los estudios ya citados de la firma Sir William Halcrow and Partners, se recomienda utilizar a Villeta como puerto de alivio de Asunción, y su especialización en las exportaciones de productos agrícolas, en particular semillas, expellers, fibras de algodón y aceites vegetales, manteniendo una reducida participación en las importaciones. Se estimó en dicho estudio un movimiento total de 468 500 toneladas para 1984, de las cuales 17 500 toneladas son de importaciones. Por su parte, las exportaciones se estimaron en 282 000 toneladas de graneles secos (30% soja), 37 000 toneladas de aceites vegetales y 132 000 toneladas de carga general. La ampliación del puerto comprendería la extensión del muelle actual de 100 metros a 240 metros, llegando así a 4 sitios de atraque, la construcción de un depósito de tránsito de unos 3 300 m^2 y un depósito abierto de unos 4 300 m^2. En cuanto a equipo portuario, se propone la adquisición de cuatro grúas móviles de 6 toneladas y otros equipos e instalaciones varias. Las obras de infraestructura e instalaciones han sido previstas para 1982-1984 y la adquisición de los equipos para 1985. Por otro lado, la ANNP proyecta pavimentar en el corto plazo, el área adyacente al muelle actual.

El estudio antedicho analizó la posibilidad de proveer al puerto de Villeta de instalaciones para el almacenamiento y manipuleo de graneles. Esta alternativa fue descartada por ahora porque actualmente se dispone de almacenamiento y por otra parte se sabe que algunas empresas privadas planean instalar facilidades para graneles que proporcionarán una capacidad de almacenamiento de unas 200 000 toneladas al año, en Villeta y alrededores. Ello representaría más del 70% de las exportaciones de graneles secos a través del puerto previstas para 1984, según el estudio de la firma Sir William Halcrow and Partners.

/La ampliación

La ampliación considerada para el puerto de Villeta permitiría movilizar hasta unas 400 000 toneladas anuales de graneles secos sin necesidad de instalaciones especializadas adicionales.

La Marina Mercante Nacional

La Marina Mercante Nacional está compuesta por cuatro empresas navieras - una estatal y tres privadas - que poseen en total 22 buques (18 fluviales y 4 de ultramar) con 21 534 toneladas de registro bruto y 21 321 toneladas de porte bruto y con una edad promedio de 18.8 años al 1° de enero de 1980, según el Anuario del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana.

El cuadro 4-2, Elenco de la Marina Mercante Nacional al 1° de septiembre de 1980, indica detalladamente la composición de cada una de dichas empresas navieras, por tipo de buque, año y país de construcción, tonelaje de registro bruto y de porte bruto, calado y velocidad de cada nave.

La principal empresa, la Flota Mercante del Estado (FME), cuenta con 18 buques, de los cuales 12 son cargueros fluviales, dos buques-tanque fluviales, un barco frigorífico y dos buques de pasajeros, también fluviales, y un carguero de ultramar, el que en realidad administra como propio pero pertenece a la Armada Nacional y desempeña a la vez las funciones de buque-escuela. Desafortunadamente, esta flota - que en su tiempo fue la más moderna de América Latina, construida en España y Japón entre 1960 y 1967 - hoy está en el límite de su edad económica útil más de las 2/3 partes de sus naves. En efecto, como puede advertirse en el cuadro citado, 6 de sus motonaves fueron construidas en 1960 y otras seis en 1961, es decir han cumplido o están por cumplir los 20 años a flote. Como regla general, no es aconsejable seguir operando los buques de más de esa edad, tanto por los mayores costos de mantenimiento y reparaciones que irrogan cuanto por los recargos que las compañías de seguros imponen en las primas del casco y de sus cargamentos.

El Gobierno del Paraguay, preocupado de esta situación y consciente de la necesidad imperiosa de renovar y ampliar la FME, ha concertado con el Gobierno del Japón un préstamo a largo plazo por US$ 35 000 000 para financiar un plan de adquisiciones en astilleros de ese país. El plan incluye la construcción de un buque de ultramar de 6 000 tpb, que sería operado con base en Paranaguá; dos buques fluviales de ultramar de 1 000 tpb; 34 barcazas

/Cuadro 4-2

Cuadro 4-2

ELENCO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL AL 1º DE SEPTIEMBRE DE 1980

Armador y buques	Tipo	Año y país de construcción	TRB	TPB	Calado (m)	Velocidad (nudos)
		Flota Mercante del Estado a/				
Bm. Aquibadán	Carg. Fluv.	1965, España	499	600	1.70	9
Bm. Bermejo	Carg. Fluv.	1965, España	499	600	1.70	9
Bm. Chaqueño	Carg. Fluv.	1960, Japón	1 156	744	2.49	12
Bm. Comuneros	Carg. Fluv.	1960, Japón	1 126	1 022	2.90	10
Bm. Guaraní b/	Carg. Fluv.	1965, España	713	1 030	4.20	10
Bm. Jejuy	Frig. Fluv.	1962, España	492	300	2.20	10
Bm. Lago Ypoá	Bt. Fluv.	1961, España	1 122	1 372	3.20	12
Bm. Laguna Verá	Bt. Fluv.	1960, Japón	1 174	1 478	3.25	10
Bm. Olimpo	Carg. Fluv.	1961, España	1 087	1 023	2.49	10
Bm. Paraguá	Carg. Fluv.	1961, Japón	1 126	1 038	2.90	10
Bm. Pirabebé	Carg. Fluv.	1960, España	1 087	1 023	2.49	10
Bm. Pres. Carlos López	Pasaj. Fluv.	1967, España	1 174	183	1.37	12
Bm. Pres. Stroessner	Pasaj. Fluv.	1967, España	1 174	183	1.37	12
Bm. Río Apa	Carg. Fluv.	1961, España	1 087	1 023	2.49	10
Bm. Río Blanco	Carg. Fluv.	1960, España	1 061	1 023	2.49	10
Bm. Río Negro	Carg. Fluv.	1961, Japón	1 126	1 038	2.97	10
Bm. Salto de Guayrá	Carg. Fluv.	1960, España	1 087	1 023	2.49	10
Bm. Yhaguy	Carg. Fluv.	1961, Japón	1 126	1 038	2.90	10
Total	18 buques con		17 916	y 15 568		
		Cía. Paraguaya de Navegación de Ultramar (COPANU)				
Mn. Asunción	Carg. Ultr.	1958, Holanda	776	1 153	3.20	12
Mn. Villarrica	Carg. Ultr.	1958, Holanda	776	1 153	3.20	12
Total	2 buques con		1 552	2 306		
		COMINTER				
Bm. Minas Cué	Carg. Ultr.	1957, Gran Bretaña	1 089	1 387	4.35	11
Total	1 buque con		1 089	y 1 387		
		Navegación del Paraguay y Río de la Plata (NAVIPAR) c/				
Mn. Navipar I	Bt. Fluv.	1968, Alemania	977	2 060	2.79	10
Total	1 buque con		977	y 2 060		
Total M.M.N.	22 buques (18 Fl. y 4 Ultr.) con		21 534 TRB	y 21 321 TPB		

Fuente: Preparado sobre la base de informaciones de las propias empresas.

a/ Cuenta, además, con 5 gabarras sin propulsión propia (4 de carga: Curupayty, Pikysyry, Tatayiba y Tuyutí, de 550 tons. de capacidad cada una y 1 frigorífico, Lomas Valentinas, de 250 tons.) que totalizan 2 450 tons. de capacidad.

b/ Buque-escuela carguero perteneciente a la Armada Nacional, administrado por FME.

c/ Cuenta, además, con 5 gabarras petroleras sin propulsión propia (Navipar II y III, Navipar IV, Mitaí y Anhaí) con un total de 11 500 tons. de carga líquida.

/-20

- 20 de 500 toneladas de capacidad, que se destinarían al tráfico con la zona Itaipú-Alto Paraná; 10 de 1 250 toneladas, para el tráfico Asunción-Alto Paraná, y 4 petroleras - y 5 remolcadores de empuje - 2 de 2 400 hp, 2 de 1 200 hp y uno de puerto, de 300 hp.1/

A la fecha de preparación de este informe, el plan se encontraba en la etapa de estudio en la firma consultora que determinará las características de cada embarcación, esperándose que antes de fines de 1980 se pueda colocar las órdenes pertinentes en astilleros japoneses.

Servicios de transporte fluvial y marítimo

La Cía. Paraguaya de Navegación de Ultramar (COPANU) atiende el tráfico Asunción-Nueva York con dos barcos de su propiedad, especialmente construidos, de 1 153 tpb y sirve la línea a los Países Bajos con varios buques holandeses y daneses fletados a tiempo, de similares características.

Cominter, otra empresa privada, opera desde 1978 con un carguero de 1 387 tpb en tráfico de ultramar.

Navegación del Paraguay y Río de la Plata (NAVIPAR) se dedica al transporte de hidrocarburos desde la Argentina, para lo cual dispone de una motonave de 2 060 tpb y de 5 gabarras petroleras sin propulsión propia que totalizan 11 500 toneladas de capacidad de carga líquida.

Cabe hacer notar que cuatro buques paraguayos atienden el tráfico directo de ultramar desde Asunción, a saber: el Guaraní, de la FME, el Asunción y el Villarica, de COPANU y el Minas-Cué, de Cominter, los que hicieron en total 14 recaladas en Asunción durante 1979 y 9 en lo que va corrido de 1980. (Véase el cuadro 4-3.)

El tráfico a Montevideo lo hace solamente la Flota Mercante del Estado en sus buques cargueros fluviales. En efecto, los buques fluviales de la FME, que tradicionalmente hacían tráfico con Buenos Aires exclusivamente, a partir de 1976 iniciaron sus recaladas en Montevideo. Ha influido en este cambio, por una parte, el deterioro de las condiciones portuarias del gran puerto argentino y el encarecimiento de los costos de operación, y por la otra, las facilidades otorgadas por el Gobierno del Uruguay a las naves y las cargas de tránsito del Paraguay.

1/ Información verbal del Dr. Oscar V. Johannsen, Presidente de la FME.

/Cuadro 4-3

Cuadro 4-3

ASUNCION: BUQUES DE ULTRAMAR QUE ATENDIERON SERVICIOS DIRECTOS, 1979-1980

Nombre del buque	Bandera	Frecuencia	Ton. porte bruto	Calado máximo
	Año 1979			
Asunción	Paraguaya	4	1 160	4 020
Guaraní	"	5	1 047	3 671
Minas-Cué	"	1	1 387	4 350
Villarrica	"	4	1 190	4 020
Arroi	Danesa	1	700	3 455
Britt-Ann	"	4	748	3 277
Britannia	"	2	1 260	3 404
Elisabeth Hentzer	"	3	754	3 302
Danix	"	2	910	2 845
Fylke	"	1	1 300	3 552
Golf-Trigon	"	1	701	3 471
Loke	"	1	721	...
Lady Marilore	"	1	1 057	3 722
Marilene	"	4	782	3 302
Maria Clipper	"	2	793	3 302
Patricia-S	"	1	1 260	3 429
Phonix	"	3	764	3 258
Otto Danielsen	"	2	2 595	5 169
Soren Fridolf	"	1	760	3 347
Adara	Holandesa	4	1 585	4 369
Edda	"	3	1 275	3 830
Situla	"	4	1 580	4 369
Solon	Griega	2	897	3 499
Filon	"	4	1 190	4 020
Total 1979:	24 buques con 60 recaladas			
	Año 1980			
Asunción	Paraguaya	3	1 160	4 020
Guaraní	"	2	1 047	3 671
Minas-Cué	"	1	1 387	4 350
Villarrica	"	3	1 190	4 020
Balder-B	Danesa	1	1 252	3 760
Britannia	"	1	1 260	3 404
Elisabeth Hentzer	"	2	754	3 302
Fylke	"	2	1 300	3 552
Fenris	"	1	760	3 353
Charlotte-S	"	2	1 260	3 422
Brit-Anne	"	2	748	3 277
Grete Stevens	"	1	...	...
Marilene	"	1	782	3 302
Mogens-S	"	2	1 260	3 417
Maria Clipper	"	1	793	3 302
Morlag Heidi	"	1	760	3 350
Karin Cat	"	1	1 000	...
Patricia-S	"	1	1 260	3 429
Soren Fridolf	"	3	760	3 347
Adara	Holandesa	2	1 585	4 369
Edda	"	1	1 275	3 830
Normandie	"	1	742	3 322
Situla	"	3	1 580	4 369
Atlantis	Panameña	1	...	...
Ert-Stephanie	"	1	...	...
Filon	Griega	2	1 190	4 020
Total 1980:	26 buques con 42 recaladas			

Fuente: Cortesía de la ANNP.

/No hay

No hay tráfico regular entre Asunción y Nueva Palmira; cuando hay embarques de productos paraguayos por Nueva Palmira se transportan hasta ese puerto por barcazas de empuje de la Flota Fluvial del Estado argentino.

Como se señala en el apartado correspondiente, el depósito franco que posee el Paraguay en Buenos Aires tiene una ubicación poco apropiada pues requiere que la mercadería de transbordo sea transportada por camión desde o hasta el buque de ultramar, acompañada de custodia aduanera, con los consiguientes recargos en los costos. Como el sistema tarifario fluvial no incluye los gastos de transbordo, éstos tendrían que ser por cuenta de la mercadería y resultarían prohibitivos. La FME ha optado, entonces, por el transbordo directo de buque fluvial a nave de ultramar o viceversa, lo que resulta indudablemente más económico para el usuario pero excesivamente oneroso para la FME y para la economía del país. Debido a esta forma de operar directamente con la nave de ultramar, los buques fluviales paraguayos deben permanecer en Buenos Aires más de 30 días en cada viaje, como término medio, con resultados económicos evidentemente desfavorables.

En cambio, la ubicación del Depósito Franco del Paraguay en Montevideo es más adecuada, pues queda frente al muro 7, en el cual tienen preferencia de atraque los buques paraguayos. Sin embargo, hay oportunidades en que el espacio reservado para el atraque de los buques paraguayos resulta insuficiente, ya que se ha constatado hasta tres naves en el mismo sitio, es decir, en primera, segunda y tercera andanas, lo que dificulta las maniobras y encarece los costos para las dos últimas.1/ Por otra parte, las cuatro naves de referencia permanecieron en Montevideo más de tres semanas, no obstante que lo normal es una estadía de 6/7 días en dicho puerto.

Participación nacional

No se dispone sino de cifras parciales para medir la participación de la bandera paraguaya en el comercio exterior.

Desde luego, por cortesía de la FME y sobre la base de las estadísticas de la ANNP, se puede estimar la proporción en que esta empresa estatal ha intervenido en el tráfico de importación y exportación. Según es dable apreciar en el

1/ A fines de julio de 1980 se encontraban en Montevideo los cargueros de la FME, Chaqueño, Paraná, Pirabebé e Yhaguy, tres de los cuales en el muro 7, frente al Depósito Franco del Paraguay, y el cuarto en el muro 10, frente al depósito fiscal habilitado para almacenar algodón y mercaderías peligrosas.

/cuadro 4-4

cuadro 4-4, Participación de la Flota Mercante del Estado en el comercio exterior, 1975-1979, ésta ha sido como término medio del último quinquenio, del 18.4% del total. Los porcentajes correspondientes a la exportación y a la importación durante el período fueron de 9.9% y 25.4%, respectivamente. Puede observarse en dicho cuadro que los tonelajes totales transportados por la vía fluvial oscilaron entre 317 mil toneladas (1975) y 581 mil (1977) en las exportaciones y entre 342 mil (1977) y 723 mil (1978) en las importaciones. También se advierte la notable diferencia entre el tonelaje movilizado en ambos sentidos, lo que produce un desequilibrio de cargas altamente inconveniente. Si bien en las importaciones hay que considerar un importante volumen de combustibles líquidos, transportados en naves petroleras, de todos modos se presenta un desnivel entre la carga seca de bajada y de subida que indica un desaprovechamiento de la capacidad de transporte en el sentido del tráfico hacia Paraguay.

Otro indicador con que se cuenta, aunque limitado, es el que se refiere al movimiento por bandera en el puerto de Asunción que, según cifras proporcionadas por la ANNP, para el año 1979 fue, en miles de toneladas, el siguiente:

Bandera	Exportación		Importación	
	Tons	%	Tons	%
Paraguaya (FME)	36.9	13.9	30.2	17.8
Paraguaya (otros)	15.8	5.8	7.8	4.6
Argentina	192.5	71.6	100.2	59.0
Danesa	6.8	2.5	11.7	6.9
Holandesa	14.6	5.4	9.6	5.6
Brasileña	-	-	8.4	4.9
Griega	2.4	0.8	2.0	1.2
Total Asunción	269.0	100.0	169.9	100.0

Según lo que se indica anteriormente, buques de bandera argentina, danesa, holandesa, brasileña y griega hicieron el año 1979 tráfico de comercio exterior por el medio fluvial, desde el puerto de Asunción, con porcentajes que totalizaron 80.3% en las exportaciones y 77.6% en las importaciones.

/Cuadro 4-4

Cuadro 4-4

PARTICIPACION DE LA FLOTA MERCANTE DEL ESTADO EN EL COMERCIO EXTERIOR, 1975-1979

(Miles de toneladas)

Año	Exportación			Importación			Total		
	Total fluvial	FME	Porcentaje	Total fluvial	FME	Porcentaje	Total fluvial	FME	Porcentaje
1975	317.1	46.3	14.6	374.2	122.7	32.8	691.3	169.0	24.5
1976	457.0	29.8	6.5	391.5	124.7	31.9	848.5	154.5	18.2
1977	581.4	41.7	7.2	342.1	164.2	48.0	923.5	205.9	22.3
1978	375.5	52.0	13.8	723.5	126.6a/	17.5	1 099.0	178.6	16.3
1979	382.0	39.7	10.4	706.2	106.3b/	15.1	1 088.2	146.0	13.4
Promedio	422.6	41.9	9.9	507.5	128.9	25.4	930.1	170.8	18.4

Fuente: Para el total del movimiento por vía fluvial, estadísticas de la ANNP; para lo transportado por la Flota Mercante del Estado, cortesía de FME.

a/ De las cuales, 67.8 mil toneladas de carga general.
b/ De las cuales, 66.0 mil toneladas de carga general.

/En dicho

En dicho movimiento corresponde la parte mayoritaria a las embarcaciones argentinas, con 71.6% en la exportación y 59.0% en la importación de la carga movida por Asunción. No se tienen antecedentes respecto al resto de los puertos paraguayos, pero es sabido que - salvo en lo que atañe a combustibles líquidos y a trigo y sal - la gran mayoría del comercio exterior por vía fluvial se canaliza a través de la capital de la República.

El cuadro 4-3, Asunción: Buques de ultramar que atendieron servicios directos, 1979-1980, muestra que en el año 1979, 24 naves marítimo-fluviales recalaron en dicho puerto, 4 de las cuales son paraguayas, 15 danesas, 3 holandesas y 2 griegas, entre todas las cuales sumaron 60 recaladas, correspondiendo 14 a naves paraguayas y 46 a extranjeras. Hasta el mes de agosto de 1980, 26 buques de ultramar - 4 paraguayos, 15 daneses, 4 holandeses, 2 panameños y 1 griego - efectuaron 42 recaladas en total, de las cuales 9 correspondieron a buques paraguayos.

Llama la atención que la bandera argentina, mayoritaria en el tráfico de comercio exterior, no figure con ningún buque en esta línea, lo que indica que todo su movimiento lo realiza por el sistema de empuje.

El gran número de naves marítimo-fluviales que llega anualmente a Asunción, todas las cuales tienen entre 742 y 1 585 toneladas de porte bruto, muestra claramente que, en las condiciones actuales, es factible y conveniente que Paraguay cuente con buques propios de este tipo, aparte de los cuatro que ya posee, para destinarlos a las líneas directas a Europa y Estados Unidos.

Por lo demás, el hecho que la Flota Fluvial del Estado Argentino domine el tráfico del Paraguay y emplee convoyes de empuje estaría indicando la posibilidad y conveniencia de usar este sistema para el servicio con el Río de la Plata (Buenos Aires y Nueva Palmira). En la actualidad, es notoria la carencia de bodegas a flote para las exportaciones paraguayas, especialmente en la época de las zafras de la soja y el algodón, que coinciden. En el futuro cercano, será imprescindible aumentar la capacidad de transporte fluvial para atender las crecientes necesidades del país, ante el auge constante de las exportaciones agropecuarias.

/B. Medio

B. Medio ferroviario

En el curso de los últimos años, aproximadamente las dos terceras partes del volumen total transportado por el Ferrocarril Presidente Carlos Antonio López correspondió a cargas internacionales. En 1979 se transportaron 83 000 toneladas de carga internacional lo que constituye aproximadamente el 75% del transporte comercial efectuado por el ferrocarril paraguayo. Su carácter es pues fundamentalmente internacional, lo que quizás sea un argumento válido en favor de la mantención de los servicios ferroviarios, aun bajo las condiciones precarias en términos de infraestructura y de equipos en que opera hoy día y de los deficientes resultados económicos y financieros alcanzados. En efecto, la infraestructura, el material rodante, el de tracción, y en fin, todos los elementos y componentes del ferrocarril Presidente Carlos Antonio López han caído en un estado tal de obsolescencia que hace necesario plantear el mejoramiento o renovación de todos sus componentes, ante la decisión oficial de seguir contando con este tipo de servicios de transporte en el interior del país.

La infraestructura ferroviaria paraguaya que aparece en la figura 4-3, se compone de dos líneas: la que une Asunción y Pacucuá, que constituye la línea principal con 376 km y aquella que une a San Salvador y Abaí, ramal de 63 km y que remata a 130 km de distancia de la frontera brasileña.

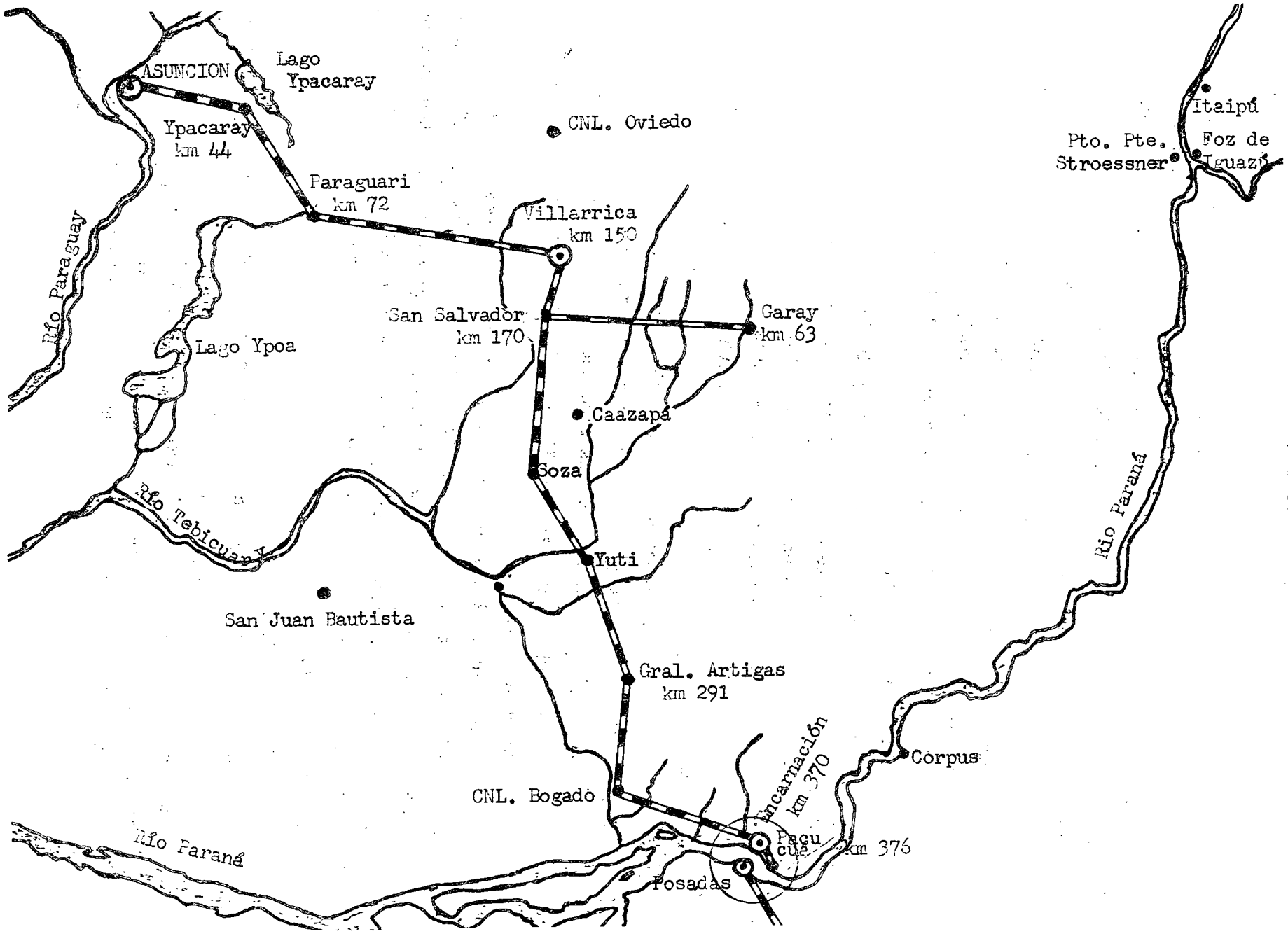
El destino final más frecuente de los productos importados por este medio es la ciudad de Asunción. Los servicios a la exportación se prestan especialmente a los productos de madera aserrada, la que se carga en la localidad de Villarrica en un 75%, en Asunción en un 15% y en Encarnación en un 10%. Los demás productos de exportación provienen por lo general, de la localidad de Ypacaraí, ubicada a 44 km de la capital. Las operaciones ferroviarias actuales consisten en 6 trenes por semana de ida y vuelta entre Asunción y Encarnación de los cuales 3 son de carga.

El ferrocarril paraguayo tiene serias dificultades en material rodante, especialmente la inexistencia de vagones aptos para el tránsito internacional de carga. En efecto, las condiciones mecánicas de este material impiden su circulación por la línea del ferrocarril General Urquiza en Argentina, debiendo usarse en su totalidad material de origen argentino.

/Figura 4-3

Figura 4-3

FF. CC. P.C.A. LOPEZ



El tiempo promedio de permanencia en Paraguay de los vagones argentinos es de aproximadamente 18 días, lo que arroja la bajísima productividad de 42 km por vagón/día. En términos de demora en frontera, se constató que ésta oscila entre 3 y 6 días en promedio. Estas demoras normalmente se deben a retrasos en la liberación aduanera o bien en la tramitación de la documentación correspondiente. La distribución y frecuencia de la permanencia en Paraguay de los vagones argentinos con destino final Asunción, constatada en el mes de marzo de 1979 revela que aproximadamente el 28% de los vagones permanecieron más de 20 días en el Paraguay. En ese mes, la demora aduanera promedio fue de 4.4 días.

La velocidad permitida en la línea principal de los ferrocarriles paraguayos es técnicamente de 35 kilómetros por hora pero en la práctica, en muchos casos se limita a un nivel muy inferior por la falta de frenaje y las numerosas restricciones que impone el estado de la vía. La velocidad comercial constatada entre Asunción y Pacucuá en general no sobrepasa los 10 km/hora.

La línea entre Asunción y Pacucuá tiene un trazado fácil y cuenta con tramos rectos enlazados por curvas de radio generalmente superior a los 1 000 m. El perfil longitudinal es poco accidentado y las pendientes del trazado no sobrepasan el 1%, excepto el acceso al atracadero de Pacucuá en que alcanza al 1.25%.

La capacidad máxima de arrastre por tren es de aproximadamente 550 toneladas brutas. La composición de los trenes de carga está limitada a 60 ejes de vagones cargados y a 100 ejes de vagones vacíos. Las locomotoras a vapor funcionan con leña y tienen una autonomía de 250 km, con un vagón complementario para el combustible, aunque deben abastecerse frecuentemente de agua.

C. Medio automotor

El medio automotor juega un papel preponderante en el transporte interno del Paraguay ya que surte de mercaderías a los medios fluvial y ferroviario tanto en materia de comercio interno como internacional. Para ello, cuenta con una red de aproximadamente 8 500 km de los cuales el 80% está bajo la administración del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Según

/los últimos

los últimos estudios en el campo, la red vial paraguaya tiene aproximadamente 1 250 km pavimentados y con unos 750 km de pavimento en ejecución, lo que hace un total aproximado de 2 000 km en estas condiciones. El detalle de los caminos pavimentados del país aparece en el cuadro 4-5.

Las uniones más importantes entre esta infraestructura vial y la de los países limítrofes se producen en las localidades de Puerto Presidente Stroessner y de Pedro Juan Caballero hacia el Brasil y en las de Ita Enramada, Encarnación y Colonia Falcón con Argentina.

La mayor parte de la red vial se concentra en la zona oriental del país y se estructura en forma aproximadamente radio concéntrica en torno a la ciudad de Asunción. Como puede verse en la figura 4-4 los dos ejes principales son la ruta Mariscal López (ruta 1) de 370 km que une Asunción con la ciudad de Encarnación y las rutas Mariscal Estigarribia (ruta 2) y Doctor Francia (ruta 7) que unen las localidades de Asunción y Puerto Stroessner, distantes a 327 km. Completan este sistema principal la ruta 3 que une las localidades de Coronel Oviedo y Bellavista en el extremo norte de la región oriental, distante a 450 km. A la altura de la progresiva 370 de la ruta 3 se encuentra el empalme con la ruta 5, que permite la conexión con la localidad Pedro Juan Caballero a través de un tramo de aproximadamente 65 km. Se completan así los 570 km que median entre esta localidad y la ciudad de Asunción. Es importante incluir por último, la unión entre la ciudad de Encarnación con las localidades de Villarrica y Coronel Oviedo a través de la ruta 8. Esta última, junto con el extremo sur de la ruta 1 constituyen los ejes fundamentales para la movilización de las cargas de tipo agropecuario que produce la rica localidad de Itapúa.

El uso que actualmente se hace de las carreteras paraguayas es relativamente bajo, exceptuando los caminos pavimentados próximos al área metropolitana de Asunción y las ciudades de Puerto Stroessner y Encarnación. Aunque las últimas cifras datan por lo general del año 1976, se constata la inexistencia de tramos rurales con tránsitos medios diarios anuales (TMDA) superiores a los 1 000 vehículos. La ruta 2, entre las localidades de San Lorenzo y Eusebio Ayala, tiene la mayor intensidad de tráfico interurbano del país, alcanzando un TMDA de 8 000 vehículos.

/Cuadro 4-5

Cuadro 4-5

CAMINOS PAVIMENTADOS EXISTENTES Y EN CONSTRUCCION

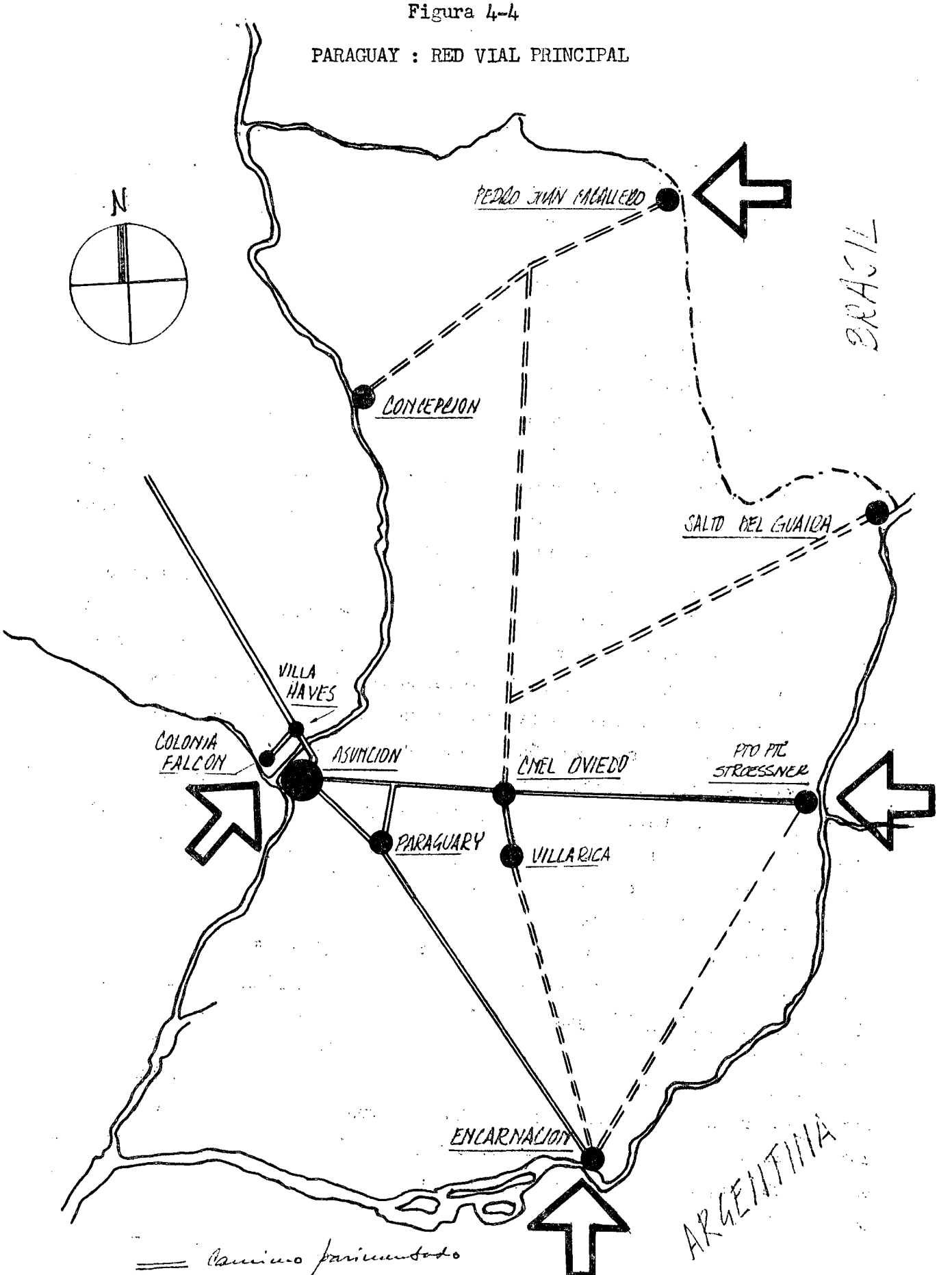
Ruta	Tramo	Longitud km	Observaciones
1	Asunción-San Lorenzo	6	
1	San Lorenzo-Paraguarí	50	
1	Paraguarí-Encarnación	303	Refuerzo en ejecución
2	San Lorenzo-Eusebio Ayala	60	Ensanche proyecto
2	Eusebio Ayala-Cnel. Oviedo	60	
7	Cnel. Oviedo-Caaguazú	46	
7	Caaguazú-Ciudad Pte. Stroessner	145	Reconstrucción en ejecución
3	Botánico-Limpio	14	
6	Encarnación-Pirapó-Pacucuá	76.2	En construcción
6	Pirapó-Ruta 7	178	A iniciar 1980
8	Cnel. Oviedo-Villarrica	44	
9	Puente Remanso y acceso	6	
9	Villa Hayes-km 300	300	
9	km 300-Filadelfia y acceso	132	A iniciar 1980
9	Acceso Filadelfia-Mcal. Estigarribia	76	A iniciar 1980
Ramal	Asunción-Luque	8	
Ramal	Ruta 2-Areguá	7.5	
Ramal	Ruta 2-San Bernardino	10	
Ramal	Ruta 2-Paraguarí	40	
Ramal	Coronel Oviedo-S. Estanislao	97.6	En construcción
Ramal	Mbocayaty-Col. Independencia	27.4	
Ramal	N. Talavera-M. José Troche	20	A iniciar 1980
Ramal	Carapeguá-La Rosada	64	
Ramal	Acahay-La Colmena	28.5	En construcción
Ramal	4 Mojones-Acceso Villeta	24	
Ramal	Ruta 1-Villeta	18	
Ramal	Acceso a Nueva Italia	16	En construcción
Ramal	Colonia Falcón-Villa Hayes	24	En construcción
Ramal	Camino agrícola de Itapúa	30	Préstamo 1418 PA
Ramal	Luque-Patiño	20	Empedrado
Ramal	Patiño-Ypacaraí	7	Empedrado en construcción
Ramal	Avda. Mcal. López-Asunción-San Lorenzo	7	En construcción
Ramal	San Patricio-Ayolas	46	En construcción por E.B. Yacyretá

Fuente: Estudio de Asistencia Técnica a la OCPIT, junio de 1980.

/Figura 4-4

Figura 4-4

PARAGUAY : RED VIAL PRINCIPAL



La evolución esperada de la red vial interna del Paraguay, analizada desde la perspectiva de la demanda, muestra que las tasas de crecimiento del TMDA estimadas para la primera mitad de la década del 80 oscilarán entre un 8 y un 15% acumulativo anual. Los departamentos más dinámicos serían los de Alto Paraná, Itapúa, Caaguazú, Amambay y Cahendiyú. Todos ellos coinciden con el área de influencia de los grandes proyectos hidroeléctricos o bien con las zonas de mayor producción agropecuaria.

En términos de la evolución de la oferta interna de infraestructura, tal vez el proyecto más importante es el de la apertura y pavimentación de la ruta 6, que unirá las localidades de Encarnación con la de Puerto Presidente Stroessner. El impacto de esta ruta puede ser particularmente importante en términos de la nueva producción que permitiría evacuar, así como las nuevas posibilidades que genera en términos de uso de itinerarios y medios alternativos de transporte internacional.

Es interesante destacar que en forma paralela al plan de inversiones en los ejes principales de la red vial, se ha desarrollado un importante programa de inversiones en caminos alimentadores lo que permitiría un ahorro considerable en costos de transporte en la movilización de las cargas de origen agropecuario desde los lugares de producción a los lugares de acopio.

La capacidad de realización de las inversiones propuestas en el campo vial parecen sustancialmente mejores que en los años anteriores en la República del Paraguay, ya que el crecimiento del producto interno bruto registró tasas muy altas durante los últimos años y se estima en forma bastante generalizada que este fenómeno persistirá durante los próximos 5 años, horizonte de este estudio.

El conocimiento del parque automotor paraguayo es muy limitado. Según estimaciones hechas recientemente por el Estudio de Factibilidad de los puertos de Asunción y Villeta, el número de camiones en el país alcanzaría a los 11 300 vehículos y crecería a un ritmo del 15% anual. Por otro lado, la flota paraguaya autorizada para prestar servicios internacionales de carga alcanzaba a mediados de 1980 a los 115 tractores, 20 camiones, 105 acoplados, 15 vehículos refrigerados y 8 vehículos tanques. Estas unidades están organizadas en 21 empresas que prestan servicios hacia Argentina, Brasil y Uruguay.

/D. Procedimientos

D. Procedimientos de comercio exterior en Paraguay

A continuación se describen en forma resumida los principales pasos que deben efectuarse para concretar operaciones de exportación e importación en el Paraguay.

Los antecedentes para este apartado provienen de encuestas realizadas en el terreno y documentos del proyecto Asistencia a los países en desarrollo sin litoral en la esfera de la facilitación del comercio del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, del estudio realizado por CEPEX para la Comisión de estudio para la facilitación del comercio exterior y del estudio de racionalización del sistema organizativo y funcional de la Dirección General de Aduanas.

Exportaciones

Las tareas relacionadas con la preparación y tramitación de la documentación necesaria para efectuar una exportación en Paraguay normalmente son realizadas por los despachantes de aduana. Esta operación lleva alrededor de 2 ó 3 días, dependiendo de las circunstancias y de los productos de que se trate.

Las operaciones para una exportación se inician en la Mesa de Entrada de la Dirección de Comercio Exterior del Ministerio de Industria y Comercio (MIC), en donde se obtiene el Certificado de Exportación, previa presentación de una Solicitud de Certificado de Exportación redactada en papel sellado y acompañada de otros documentos, según la naturaleza del producto. En el caso de las exportaciones del café y del cuero, productos sujetos a cuotas, el gabinete del MIC dicta, a propuesta de la Dirección de Productos Básicos, una resolución controlando de esta forma las respectivas cuotas. De requerirse el Certificado de Calidad, éste debe tramitarse ante el Departamento de Normas del Instituto Nacional de Tecnología, el que será luego expedido por la Dirección Internacional de esta institución. Otros documentos solicitados con frecuencia son el Certificado Fitosanitario y el Certificado de Sanidad, los que requieren una tramitación independiente ante el Ministerio de Agricultura y Ganadería (MAG). Además, en el caso de exportaciones de algodón y tabaco, por ejemplo, se requiere de otros pasos adicionales tales como los que deben hacerse ante la Oficina Fiscalizadora del Algodón y del Tabaco. Ellos consisten en el registro del exportador, habilitación de las

/instalaciones del

instalaciones del productor, la revisión de la mercadería para cada exportación y la obtención del correspondiente certificado, previo pago de los servicios prestados. Finalmente, se otorga el Certificado de Exportación con las firmas del Director del Departamento de Comercio Exterior y el Subsecretario del Ministerio de Industria y Comercio.

En seguida, el despachante debe tramitar el Certificado de Origen, documento que se obtiene en distintas oficinas según sea la naturaleza del producto. Ellas son: la Unión Industrial del Paraguay, la Cámara de Comercio y la Federación Paraguaya de Madereros, organismos éstos que, previa cancelación de las tasas de expedición, emiten el certificado correspondiente. Este certificado requiere el visado del Ministerio de Industria y Comercio. En algunos casos, se exige además, que el exportador vise estos documentos ante el Departamento Consular del Ministerio de Relaciones Exteriores.

En este momento el exportador procede a confeccionar la Factura Comercial y el despachante de aduana la Declaración de Embarque. Estos documentos se presentan ante la Secretaría Técnica del Ministerio de Hacienda para su visación y para la fijación de los gravámenes aduaneros y bancarios a abonar. En el caso que la operación involucre el pago de divisas en forma anticipada, debe presentarse previamente a este tramite, la Declaración de Embarque al Departamento de Cambios del Banco Central. Así, una vez conocidos los montos a pagar, el exportador debe concurrir al banco operante y efectuar el pago de los gravámenes de cambio, impuestos a la renta, así como los impuestos al papel sellado y estampillas.

Normalmente, la tramitación continúa en la Oficina de Impuestos Internos presentando el Despacho de Exportación (Manifiesto Particular), junto con dos copias de la Declaración de Embarque, el Certificado de Exportación y, cuando se requieren, los Certificados Fitosanitarios y de Calidad. Estos documentos son llevados por el despachante a la Sección Letras en donde se acredita que el exportador no tiene pendiente ningún pago. En seguida se continúa en la Sección Registro, en donde el despacho recibe un número de registro y se verifican las firmas del despachante y del exportador. El despacho, junto con el resto de la documentación (Despacho de Exportación, Certificado de Exportación del MIC, Certificados Sanitarios u otros del MAG

/y Declaración

y Declaración de Embarque formalizada por el banco operante) es controlado luego en la Sección Clasificación, Relación y Archivos de Exportación, en donde es registrado en los libros correspondientes para ser entregado luego al despachante.

El paso siguiente se realiza en la Sección Visturía de la Aduana. Allí, el despachante presenta el despacho y los demás documentos para que otra vez se registren, y se proceda a nombrar al funcionario actuante, según un procedimiento preestablecido. Normalmente, el acto de la verificación de la mercadería propiamente tal no se realiza pero en caso de hacerse, este se lleva a cabo en el depósito del exportador, efectuándose varios controles (peso, calidad, cantidad, documentación, precio, etc.). En el caso de realizarse la verificación, el despachante presenta nuevamente los documentos a la jefatura de visturía en donde se verifican las partidas arancelarias y el aforo. Posteriormente, los documentos pasan a la Mesa de Entrada en donde se registran otra vez y se devuelven al despachante quien los presenta enseguida en la Sección Liquidaciones. El jefe de esta última sección, luego de haberlos enviado a la Sección Control Bancario en donde se determina el valor imponible de la mercadería sobre la base de los precios mínimos fijados por el Banco Central, a la verificación del gravámen de cambio y otros, designa a un funcionario actuante en la liquidación. Este funcionario nuevamente revisa los cálculos del despacho, procede a la liquidación de los tributos y a controlar la liquidación de embarque para luego firmar y entregar los papeles al subjefe de la sección para su verificación. Enseguida, los documentos son enviados a la Mesa de Salida en donde una vez más se registran y se devuelven al despachante.

Se continúa después en la oficina de Impuestos Internos. Allí se registran, se revisan nuevamente las cuentas y se remiten, bajo recibo, a la Mesa Receptora de Despacho de Impuestos Internos de la División Caja de la Aduana. Aquí, otra vez se verifica y controla toda la documentación, para comprobar si ha sido intervenida debidamente en todos los pasos anteriores y se devuelve al despachante para que la presente a la Mesa de Control y Visados de la Nota de Depósito Fiscal. Nuevamente se controla la documentación obrante y se verifica si la nota fue correctamente confeccionada.

/Para el

Para el paso siguiente, el despachante se dirige al Banco Central del Paraguay a efectuar el depósito correspondiente a los tributos del despacho. Luego, provisto de las copias de la Nota de Depósito Fiscal que le entrega el cajero, debe dirigirse a la Mesa Receptora de Despacho de la División Cajas de la Aduana. Aquí se registra el número e importes pagados por cuenta, conforme con la Nota de Depósito Fiscal y se entregan los documentos a la Caja Registradora. Esta sección los procesa y entrega a la Mesa Receptora para que se elabore el recibo correspondiente. De aquí, el despacho es enviado al Copicentro, en donde se le hacen 10 fotocopias. El original se devuelve a la Sección Cajas mientras que las 10 copias se envían, bajo recibo, a la Contaduría General en donde se distribuyen de la siguiente forma:

- 5 para el despachante, quien a su vez entrega 3 al depósito portuario y otro al exportador;
- 1 al Banco Central del Paraguay;
- 1 al Ministerio de Industria y Comercio;
- 1 para la División de Estadísticas de la Aduana;
- 1 para la División de Estadísticas y Censos;
- 1 para la División de Impuestos Internos.

Luego, el despacho se presenta a la Gerencia de Explotación de la Administración Nacional de Navegación y Puertos, en donde se clasifica la operación en curso a los efectos de la liquidación de la tasa correspondiente y para indicar el lugar en que se realizarán estas operaciones. De allí, el trámite continúa en la Mesa de Entrada de la División Liquidaciones de la Administración Nacional de Navegación y Puertos, en donde se registran los principales datos del despacho correspondiente y se envían a la Jefatura. En esta sección, nuevamente se registran los datos anteriores y los documentos son entregados a un funcionario liquidador, el que procede a liquidar las tasas portuarias. En seguida, la Sección Control de Liquidaciones verifica la operación anterior y remite la documentación al funcionario que confecciona la Boleta de Liquidación, quien a su vez, la envía a la Sección Control a fin de revisar la boleta emitida. De ser aprobada ésta, se envía a la Jefatura, donde se firma y sella y se anexa a la fotocopia del despacho y se remite a la caja. Aquí se confecciona el Recibo de Recepción de Tasas Portuarias consignando el número de despacho. Sólo entonces el despachante procede a efectuar el pago correspondiente y la caja timbra el Comprobante de Pago y la Boleta de Liquidación.

/La tramitación

La tramitación continúa llevando el despacho a la Sección Secretaría del Resguardo Central. Allí se registra una vez más la documentación y se prepara la Providencia de Designación del Oficial de Guarda que intervendrá en la operación de embarque. Esta Providencia es firmada y sellada por la Jefatura de Resguardo Central. Luego, el despachante se presenta con esta documentación a la Gerencia de Explotación de la Administración Nacional de Navegación y Puertos, en donde se controlan los pagos efectuados y se autoriza la operación de carga.

En seguida, el despachante se presenta a la Jefatura de Guardas Aduaneros con el despacho anotado por la Gerencia de Explotación. Aquí se revisan otra vez los principales datos (elemento transportador y otros) y se designa al funcionario que controlará junto con los Guardas Aduaneros y formulará la correspondiente Relación de Carga.

Finalmente, una vez efectuada la operación de carga, la Secretaría de Resguardo Central recibe el despacho, constata que figura la Relación de Carga con la firma del Guarda del Depósito junto con los Guardas Aduaneros, y procede a consignar como finiquitada la operación. Otro tanto ocurre con la División de Registro la que archiva el Despacho luego de recibir el correspondiente cumplido.

Importaciones

Al igual que en el caso de las exportaciones, las importaciones tienen varios regímenes diferentes según sea el caso particular. Como aquí interesa dar a conocer las características generales del trámite, se describirá el caso más frecuente, cual es el despacho de importaciones. Otros procedimientos posibles son el despacho provisorio de importación, el despacho por régimen de Pacotilla, los traslados a depósitos particulares privados u oficiales, etc.

La tramitación de la importación se inicia en la oficina de Impuestos Internos, Sección Letras, en donde se verifica si el contribuyente tiene letras vencidas pendientes de cancelación. En seguida, el despacho de importación se lleva a Contaduría General en donde se confronta la Factura Consular con la Manifestación del despacho, comprobando las coincidencias en marca, cantidad de bultos, unidad transportadora, valor, consignatario y contenido del bulto. En caso de no poseerse la Factura Consular, se presenta el

/Triplicado visado

Triplicado visado (o su fotocopia). De aquí los documentos pasan a la División Registros para verificar la correspondiente Recepción del Recargo de Cambio y el Depósito Previo de las operaciones de importación. De hecho, aquí se registran los siguientes antecedentes:

- Certificado de la Comisión de Evaluación Aduanera;
- Valor imponible;
- Factura Consular confrontada al primer documento;
- Liquidación del Reembolso del Banco operante;
- Transferencia;
- Recargo de Cambio;
- Depósito Previo;
- Permiso de Importación.

Continúa la tramitación en la Mesa de Entrada en donde se verifican las firmas del importador y del despachante, se controla el Conocimiento verificando el pago del flete correspondiente, se verifica que la Factura Consular haya sido intervenida por la Contaduría General en la Sección Control de Documentos Consulares, se constata la intervención de la Sección Letras y de Impuestos Internos en casos de transferencias. En seguida se pasa a la Mesa Clasificadora, la que se encarga de revisar los documentos en cuanto a la legalización y reposición de las Facturas Consulares y Comerciales. Además, confronta el despacho con el Manifiesto de Carga, certifica la Avaluación Aduanera, la reposición y autenticación del Conocimiento de Embarque, las transferencias y verifica la intervención de Impuestos Internos.

Luego, el despachante se dirige a la Mesa Numeradora, la que procede a numerar el despacho y sus documentos anexos y registra varios antecedentes del mismo. En seguida, los papeles vuelven a la Mesa de Clasificación donde se toma nota del número del despacho de importación y del correspondiente Manifiesto de Carga.

Los documentos pasan luego a la Inspección de Aduana, cuyo Jefe consigna en el despacho, el nombre del Inspector del Depósito portuario correspondiente y se entregan a la Mesa de Entrada. Allí estos documentos son firmados por el jefe y se procede a registrar nuevamente los principales datos contenidos en él. Luego el despachante los retira para presentarlos

/en la

en la División Visturía, en su correspondiente Mesa de Entrada. Nuevamente se registran los principales datos y se pasa a la Sección Jefatura para la designación del vista interveniente, conforme a un procedimiento preestablecido, cuyo nombre se anota en la Hoja de Fiscalización, adjunta al despacho.

Este Inspector de Hacienda al igual que el Inspector de Aduanas y el Vista, participan en la inspección de la mercadería.

El procedimiento sigue en la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), cuyo Jefe de Depósito recibe el despacho y lo entrega al capataz. Este, previa designación del Guarda que verificará las ubicaciones de la mercadería, ordena el traslado de ésta al recinto de la verificación.

La verificación empieza con las anotaciones que debe efectuar el Inspector de Aduanas, consistentes en el número del despacho, el nombre del Vista, el nombre del despachante, el contenido de los bultos, el detalle de la mercadería y la partida arancelaria.

Por su parte, el Vista, en compañía del Inspector de Aduana, del de Hacienda, el guarda de la ANNP y el despachante procede a controlar la marca, el número de bultos, la cantidad y tiraje de bultos. Verifica además las mercaderías, cotejándolas con los documentos, en especial con la Nota de Embarque. Terminada la verificación entrega el despacho y los documentos que lo acompañan al despachante. Por su parte, el Inspector de Hacienda hace lo mismo que el Vista de Aduanas y además, aparentemente, cumple la labor de control de las tareas del Vista.

De regreso a la Visturía, el Vista da término a la verificación confrontando la manifestación del despacho con la certificación de la Nota de Embarque, confronta la Factura Comercial con la certificación de la emisión de Evaluación Aduanera, verifica el valor imponible, verifica el pago de Recargo de Cambio y el Depósito Previo. Al mismo tiempo se verifica la Partida Arancelaria, se controla el porcentaje de los derechos a tributar, se aforan las mercaderías manifestadas en el despacho y se cancela con un sello y firma los documentos que acompañan el despacho. Luego, el documento pasa a la Jefatura en donde se verifica una vez más la Partida Arancelaria y el Aforo, se controla que se hayan efectivamente cancelado todos los

documentos que acompañan al despacho y se firma enviándolo en seguida a la Mesa de Entrada, para darle salida al mismo. En esta Mesa se consignan varios antecedentes del documento en el parte diario que Visturía envía a la Dirección General de Aduanas.

Por su parte, al igual que el Vista, el Inspector de Aduanas firma y sella la Hoja de Fiscalización en el lugar de verificación.

El Inspector de Hacienda, procede a efectuar los mismos controles que el Vista y el Inspector de Aduana, firma y sella la Hoja de Fiscalización y pasa los documentos a la Mesa de Entrada de la División de Hacienda. Allí se anotan los datos relevantes del despacho y se pasa a Jefatura. El Jefe verifica en forma rápida los despachos y los documentos anexos, firma y sella, dando término con esto a la tramitación en esta división.

A continuación, el despachante debe llevar los documentos a la División de Liquidaciones, en cuya Jefatura se registran los principales datos de la documentación y se procede a designar al funcionario liquidador del despacho. Este último funcionario realiza las tareas de control de la Partida Arancelaria del Aforo y Clasificación, Control al Valor Imponible, la Transferencia, en caso que las mercaderías vengan consignadas a terceros, confronta la Avaluación Aduanera con las Facturas Comerciales y Consular y por último, procede a liquidar los gravámenes, que generalmente son los siguientes:

- Derecho aduanero;
- Adicional aduanero;
- Derecho complementario;
- Reposición consular;
- Reposición comercial;
- Contrato por correspondencia;
- Contribución al Instituto de Tecnología y Normalización;
- Recargo de cambio;
- Impuestos a las ventas.

Además, este funcionario verifica el monto de la Cuenta del Servicio Arancelario y transcribe las liquidaciones practicadas en el despacho en la Hoja de Liquidación Proforma. Finalmente, firma el despacho y gira al subjefe de la división de documentación correspondiente. Este último,

/verifica las

verifica las tareas realizadas por el liquidador en el paso anterior y remite bajo recibo, la Hoja de Liquidación Proforma a la Sección Caja. Posteriormente, firma el despacho y lo remite a la Mesa de Fiscalización de la Contaduría General.

Los funcionarios de la Mesa de Fiscalización de Contaduría General cumplen sus funciones dentro de la División de Liquidaciones, realizando el control de todas las liquidaciones, del Permiso de Importación, la Salida de la Inspección de Aduanas y Hacienda, así como la autorización especial concedida por el Ministerio de Hacienda. Luego de firmar y sellar el despacho, lo envían a la Mesa de Salida. En este lugar se registran aproximadamente 23 columnas de información que contiene el despacho, se firma y se remite, también bajo recibo, a la oficina de Impuestos Internos. Los funcionarios de la oficina de Impuestos Internos proceden a verificar la liquidación de las cuentas que les son pertinentes (Reposición Consular y Comercial), a registrar, firmar y sellar el documento para su posterior envío a la División Caja, también bajo recibo. Esta última repartición inicia el trámite de la documentación en la Mesa Receptora de despachos de Impuestos Internos. Aquí se verifica si la documentación ha sido intervenida con todos los sellos y firmas correspondientes (22 controles) a saber:

- Control Bancario;
- Mesa de entrada de la División Registro;
- Mesa de Clasificación;
- Registro de Vendedores;
- Transferencia;
- Vistas;
- Jefe de vistas;
- Salida de la División Visturía;
- Liquidador;
- Subjefe de Liquidaciones;
- Fiscalización Contaduría;
- Salida de la División Liquidaciones;
- Salida de la oficina de Impuestos Internos;
- Salida de la Inspección de Hacienda;
- Salida de la Inspección de Aduanas;

/- Control

- Control bancario y vista en el Depósito Previo;
- Control bancario y vista en el Permiso de Importación;
- Autenticación y registro de firmas;
- Certificado de Evaluación Aduanera;
- Comprobante de Recargo de Cambio;
- Certificado de Origen de ALALC;
- Control de la existencia de la leyenda "De Volver" o "Hasta Caja".

Luego de retirar la documentación de la Mesa Registradora de la División Caja, el despachante debe hacer las Notas de Depósitos Fiscales y abonar en Tesorería el importe de la cuenta del Servicio Arancelario, recibiendo el recibo correspondiente.

La tramitación continúa ahora con el control y visado de las Notas de Depósitos Fiscales de la División Caja, en donde se confronta el despacho con la Liquidación Proforma, se verifican que las Notas de Depósitos Fiscales hayan sido hechas conforme a las liquidaciones practicadas, se calcula el monto correspondiente a la Cuenta 31 y otros asuntos menores. Cumplidas estas finalidades, se devuelve la Nota de Depósito al despachante, debidamente visada, el que se dirige a su vez, a las oficinas de Impuestos Internos. Allí, se revisan las cuentas que le son pertinentes y se procede a visar todas las Notas de Depósito Fiscal.

El despachante se traslada ahora desde la Aduana al Banco Central del Paraguay, para efectuar el depósito de los tributos estipulados en el despacho en cuestión. El cajero de esta institución queda en posesión del original de las Notas de Depósito dándole al despachante las copias debidamente conformadas. Una de estas copias debe ser entregada a la oficina de Impuestos Internos y otra a la Mesa de Entrada de la División Caja, la que controla la intervención de la División Caja de la oficina de Impuestos Internos del Banco Central del Paraguay, constata la coincidencia de las liquidaciones practicadas con los importes pagados y consigna el número de la Nota de Depósito Fiscal en el despacho. Posteriormente, esta misma Mesa procede a efectuar varios controles, referidos a los pasos anteriores y a cancelar todos los documentos que acompañan al despacho, salvo aquellos que serán enviados posteriormente a la Contaduría General.

/A continuación

A continuación el trámite sigue en la Caja Registradora, en donde se registra el número del despacho y los importes pagados, discriminando por cuenta, conforme a la Nota de Depósito Fiscal. Una vez terminada esta operación, el despacho es remitido al Copicentro, previo paso por la Mesa Receptora de Documentos. Luego de sacar 10 copias el original del despacho es enviado devuelto a la División Caja y las copias van a Contaduría General bajo recibo. En este organismo ingresan a la Mesa de Recepción y Distribución de Fotocopias la que realiza la repartición de las mismas. Cinco de ellas son entregadas al despachante, una al Banco Central del Paraguay, otra a la División de Estadísticas y Aduana, una a Impuestos Internos, otra a la División de Estadísticas y Censos y finalmente una copia para la División de Impuestos a las Rentas.

De ahora en adelante, la tramitación se centra en las oficinas de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), hasta la recepción de las mercaderías. Esta gestión se inicia en la Jefatura de Liquidaciones, en donde se registra el número del despacho y se envía a la Mesa de Registros de despachos para que allí se tome nota de los principales datos contenidos en el documento. Luego, éste se lleva a la Mesa de Cancelación de Manifiestos, en donde se procede a cancelar el manifiesto de carga conforme a la información del despacho que se presenta. Luego, el despacho regresa a la Mesa de Registro de despachos para la firma del funcionario encargado. Posteriormente, la documentación llega al liquidador, quien establece los montos de las tasas portuarias a pagar, consignándolas en el anexo al despacho correspondiente. Estos cálculos son revisados por el funcionario que sigue, encargado del control de liquidaciones. Posteriormente, el documento llega a la Mesa de Confección de la Boleta de Liquidación, la que confecciona dicho documento de liquidación de las tasas portuarias y transcribe en el despacho las liquidaciones practicadas. Posteriormente, se elabora el Recibo de la percepción de las tasas portuarias, consignando el número del mismo en el despacho. Luego, el despachante debe remitirse a la Caja para realizar el pago del importe de las tasas portuarias. Aquí se registra y timbra la Boleta de Liquidación del comprobante de pago en la Máquina Registradora.

/El trámite

El trámite continúa ahora en la Sección Auditoría la que verifica las liquidaciones efectuadas y registra una vez más en un libro especialmente destinado a ello, los principales datos del despacho. Luego de firmado el documento por el Jefe de la Sección correspondiente, éste se le entrega al interesado el que se dirige a la Gerencia de Explotación de la ANNP. Esta oficina se encarga de controlar el pago de las tasas portuarias, verifica la fecha de vencimiento del almacenaje y metraje de la mercadería, así como el valor del despacho. Posteriormente, envía el documento al Jefe del Depósito Portuario. Este último funcionario designa un capataz para entregar la mercadería, previa verificación de la Boleta de Salida, con la conformidad de recibo de la misma. En seguida, la mercadería es llevada a la báscula en donde se pesa y se extiende la boleta correspondiente.

Por último, al salir la mercadería del recinto de la ANNP, es revisada una vez más por el funcionario del Control de Salida, quien autoriza la salida de la carga, previo control de su Boleta de Peaje.

E. Costos al usuario del transporte internacional

Fletes fluviales

Las tarifas fluviales en la Cuenca del Plata difieren entre las que aplica la Flota Mercante del Estado (FME) y las que cobra la Cámara de Armadores Fluviales de Navegación por Empuje (CAFNE), siendo estas últimas alrededor de un 5% superiores a las primeras. En esto de la fijación de tarifas fluviales se ha progresado, pues - según se estableció en un estudio anterior 1/ - hasta hace poco tiempo, CAFNE, un organismo argentino, determinaba los fletes.

Sin embargo, persiste la diferencia de estructura y nivel de los fletes de bajada (exportaciones del Paraguay) y de subida (importaciones al Paraguay), en las tarifas de ambas entidades. Mientras la tarifa de bajada tiene una estructura por productos, que abarca 90 ítem con más de 30 fletes diferentes, la de subida se compone de dos ítem en la de la FME (mercaderías generales y combustible a granel) y de tres en la de la CAFNE (mercaderías generales y sal en bolsas, para las exportaciones argentinas, y mercaderías

---

1/ Tomás Sepúlveda Whittle, Paraguay: Fletes de exportación, OEA/CEPEX, Asunción, diciembre de 1976.

/generales de

generales de tránsito). Por otra parte, en tanto los fletes desde Asunción son por peso (1 000 kg), los de subida se aplican por tonelada o metro cúbico, según lo que más convenga al armador. En cuanto al nivel, los fletes de bajada fluctúan entre US$ 16.80 y US$ 104.90 por tonelada de peso en la FME y entre US$ 17.77 y US$ 127.31 en CAFNE, mientras que los de subida son de US$ 13.70 la tonelada o metro cúbico para FME en mercaderías generales y de US$ 27.86 por cada mil litros de combustible a granel a 15° C, y en CAFNE, de US$ 11.65 para mercaderías generales exportadas desde Argentina y de US$ 9.35 para la sal en bolsas, y de US$ 11.60 para las mercaderías generales de tránsito, también sobre la base tonelada o metro cúbico.

Cabe hacer presente que el flete fluvial de la FME y de la CAFNE 1/ se aplica al transporte mismo, es decir, no comprende los gastos de embarque y desembarque (carga o descarga, estiba y desestiba), los que se cobran separadamente a la mercadería. Esta modalidad difiere de la que se usa universalmente en el transporte marítimo, en que los buques de línea, sean o no afiliados a conferencias marítimas, cobran lo que se llama "fletes según términos de embarque" o "fletes según términos de buque de línea" ("berth terms" o "liner terms"), los que incluyen los gastos desde el gancho de la nave en el puerto de embarque al gancho de la nave en el puerto de descarga. Tal vez esta particularidad en el cobro de los fletes fluviales haya influido en la costumbre consuetudinaria en el comercio paraguayo - y posiblemente lesiva al interés nacional - de exportar fob Asunción y de importar cif Asunción y, a veces, cif Buenos Aires.

Sin embargo, hay pagos adicionales que deben hacerse en los puertos por diferentes conceptos. Así, en Buenos Aires está autorizado el cobro de "recupero de gastos por el armador" en el tarifario aprobado por la disposición C.G.P. 24/80 de 15 de mayo de 1980 de la Capitanía General de Puertos, que es reajustable y se aplica a la carga desde camión, vagón o lancha al gancho de la nave y a la descarga desde gancho a camión, vagón o lancha. En Montevideo, se cobra por gastos de transbordo, ya que el almacenaje en Depósito Franco del Paraguay está exento de gastos. En Paranaguá deben cubrirse los desembolsos por concepto de capatacía, traslado de la mercancía desde la retaguardia al puerto, etc.

1/ En este estudio se consignan los fletes vigentes desde 1° de agosto de 1980 para FME y desde 15 de mayo de 1980 para CAFNE.

/Gastos portuarios

Gastos portuarios

En el cuadro 4-6; Costos de Manipuleo de los Principales Productos de Exportación del Paraguay, aparecen los costos que debe pagar el exportador paraguayo por estos servicios. A los fines de facilitar la presentación y análisis se incluyeron aquí los costos correspondientes a los puertos de Asunción, Buenos Aires, Montevideo y Paranaguá.

Como es dable observar a simple vista, los gastos por este concepto en Asunción - que fluctúan entre US$ 4.76 y US$ 6.11 por tonelada - son los más bajos de los puertos considerados. Le siguen en orden ascendente, los de Montevideo, que representan entre US$ 4.10 y US$ 14.15, y los de Paranaguá, que se sitúan en el orden de los US$ 10.00 por tonelada para carga general y de US$ 2.50 para semilla de soja y expellers a granel, carga en la cual se ha especializado dicho puerto brasileño.1/

Los costos portuarios de Buenos Aires son los más caros de la región, salvo para la semilla de soja y expellers a granel en que la tarifa es de US$ 4.00 cuando se embarca "liner terms", pero en caso de embarques en base "f.i.o." (free in and out, o sea libre de gastos de estiba y desestiba) o en base "f.i.s." (free in and stowed, esto es libre de gastos de embarque y estibado), en que el exportador paraguayo debe colocar la gente que haga la faena a bordo del buque de ultramar, hay un costo adicional aproximado a los US$ 10.00 por tonelada.

1/ La tarifa de US$ 2.5/ton es la que se cobra al usuario por concepto de estiba y uso de puerto para la soja a granel según información proporcionada por la Agencia Marítima Rocha, de Paranaguá. La tarifa que cobra el Depósito Franco es en realidad de US$ 8.00/ton, pero cubre una gama de servicios mayor: recepción en el puerto, control de stock para cada cliente, almacenaje por un mes, control de calidad a la entrada y salida del producto, seguros y capatacía. En consecuencia se adoptó la cifra de US$ 2.50/ton para poder compararla con la de otros puertos.

/Cuadro 4-6

Cuadro 4-6

COSTOS DE MANIPULEO PORTUARIO DE PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACION DEL PARAGUAY, 1980

(Dólares por tonelada)

Producto	Asunción (₲)a/	Buenos Aires b/	Montevideo	Paranaguá c/
Aceites esenciales	(600) 4.76	20.00		10.00
Aceites vegetales	(600) 4.76	20.00		10.00
Algodón en fardos	(770) 6.11	20.00	13.30d/	10.00
Café en bolsas	(600) 4.76	20.00	5.30	10.00
Expellers				
A granel	(600) 4.76	4.00/14.00e/	4.10	2.50
En sacos	(600) 4.76	20.00	5.30	10.00
Extracto de quebracho	(600) 4.76	20.00		10.00
Maderas aserradas				
En atados	(770) 6.11	20.00	14.15	10.00
Sueltas	(660) 5.24	46.00	14.15	
Madera manufacturada	(600) 4.76	20.00	14.15	10.00
Semilla de soja				
A granel	(600) 4.76	4.00/14.00e/	4.10	2.50
En sacos	(600) 4.76	20.00	5.30	10.00
Tabaco	(600) 4.76	20.00	4.80	10.00

Fuente: Para gastos de manipuleo en Asunción, tarifa de la Asociación de Agentes Marítimos del Paraguay; para gastos de transbordo en Buenos Aires, cortesía de Cía. de Transportes y Comercio Internacional, y para gastos en Montevideo, cortesía de Agencia Marítima Christophersen, S.A., Montevideo.

a/ Convertido al cambio de ₲ 126.00 por US$ 1.00.

b/ Según información de la agencia de la FME del Paraguay en Buenos Aires, la que difiere algo de la tarifa del Centro Coordinador de Actividades Portuarias, basada en el anexo III a la disposición Nº 24/80 de la Capitanía General de Puertos.

c/ Según informaciones verbales recogidas en Paranaguá.

d/ La tarifa misma es de US$ 5.80 pero el algodón debe pagar US$ 7.50 adicional por almacenaje en el Depósito Fiscal de Montevideo.

e/ US$ 4.00 la tonelada liner terms pero si es un embarque f.i.o. o f.i.s. el exportador paraguayo debe poner la gente en el buque con un costo adicional de US$ 10.00 por tonelada.

/4.2 Oferta

4.2 Oferta por ruta de transporte

A. Ruta Asunción/Rosario/Buenos Aires

a. Medio fluvial

Infraestructura fluvial

* Río Paraguay

El río Paraguay nace en el Estado de Mato Grosso, Brasil, y su longitud es de unos 2 300 km, la que puede dividirse en el curso superior, desde su cabecera hasta el río Apa, en la frontera entre Paraguay y Brasil, el curso medio entre el río Apa y el paso Guyratí, al sur de Asunción y el curso inferior desde Guyratí hasta Confluencia, en la intersección con el río Paraná.

La navegación está más desarrollada en su curso inferior y potencialmente tiene grandes posibilidades hasta el puerto de Corumbá (km 1 530).1/ Las condiciones de navegabilidad son muy favorables debido a la regularidad de su régimen hidráulico, caracterizado por un período de estiaje relativamente corto y una pendiente reducida que determina velocidades moderadas de la corriente y un curso sin obstáculos importantes. El régimen de descarga está determinado por el "Pantanal",2/ principalmente en su tramo superior aguas arriba del río Apa (km 928) y hasta Corumbá, y se ve influenciado por el régimen del río Paraná hasta unos 140 km de Confluencia y por los aportes de los ríos Pilcomayo y Bermejo, principalmente, en su tramo inferior, siendo su tramo medio entre Asunción y el río Apa el que registra variaciones más pronunciadas en el nivel de las aguas.

En cuanto al tramo inferior al sur de Asunción, la navegación es satisfactoria desde 1969 para embarcaciones de 8 pies de calado. Los dragados realizados durante los últimos años por la Dirección Nacional de Canales, Puertos y Vías Navegables de Argentina (DNCPVN), conforme al acuerdo del 15.9.69 celebrado con la Argentina, mantienen los canales a una profundidad

---

1/ Progresivas relativas a Confluencia km 0, que corresponde a la progresiva km 1 240 tomada a partir del puerto de Buenos Aires.

2/ Región de muy escasa pendiente y altura del terreno, que comprende gran parte del tramo superior, donde las aguas se desbordan durante las crecidas dando lugar a un régimen de gran regularidad con un período de aguas bajas casi invariablemente entre noviembre y enero.

navegable de 10 pies en forma casi permanente e incluso algunas veces la profundidad determinante se traslada al río Paraná. El mantenimiento de dicha situación, que exige un volumen de dragado de unos 450 mil m3/año, permite eliminar la práctica usual de realizar alijes y disminuir la necesidad de desmembramiento de convoyes en períodos de estiaje, sin constituir una solución integral al problema. En efecto, se observan dificultades a la navegación durante los períodos de aguas bajas en numerosos pasos cuya profundidad tiende a ubicarse entre 6 y 10 pies, algunos de los cuales, como ser Guyratí-Ita Prú, Formosa y Humaitá, presentan curvas que limitan la eslora de los trenes de barcazas, siendo el ancho del canal entre 30 y 40 m en muchos de ellos, un factor también limitante.

Desde 1973 se encuentran en ejecución estudios y trabajos experimentales con la finalidad de realizar un conjunto de obras de regularización (encauzamiento, estabilización de bancos, rectificación de curvas, etc.) en lugares que presentan dificultades específicas y que permitirán en el mediano plazo, una reducción sustancial del mantenimiento por dragado y la navegación permanente para calados de 10 pies y trenes de 9 unidades.

El nivel elevado de las aguas en los últimos años ha retrasado el avance de dichos trabajos si bien ha favorecido la navegación. Las ayudas a la navegación (pantallas reflectantes, balizas luminosas y boyas ciegas y luminosas) han sido mejoradas notablemente en los últimos años y se puede realizar navegación nocturna en condiciones aceptables, anteriormente limitada a buques paraguayos cuyos pilotos disponen de un exhaustivo conocimiento del río.

Los pasos más críticos en esta sección del río son 14, absorben aproximadamente el 90% de los esfuerzos de mantenimiento y su mayor efecto se concentra dentro de los 120 km aguas abajo de Asunción. En la figura siguiente se observa que la distribución de dichos pasos y la curva de volúmenes de dragado acumulados para la sección, obedece en gran parte a la influencia del régimen del río Paraná que se encuentra desfasado respecto al del río Paraguay, produciendo de esta forma un remanso que en casos excepcionales se extiende a toda la sección. En el último caso el período de aguas bajas se verifica entre octubre y enero, mientras que en el primero entre julio

/Cuadro 4-7

Cuadro 4-7

RIO PARAGUAY INFERIOR

(Unidad: mil m^3)

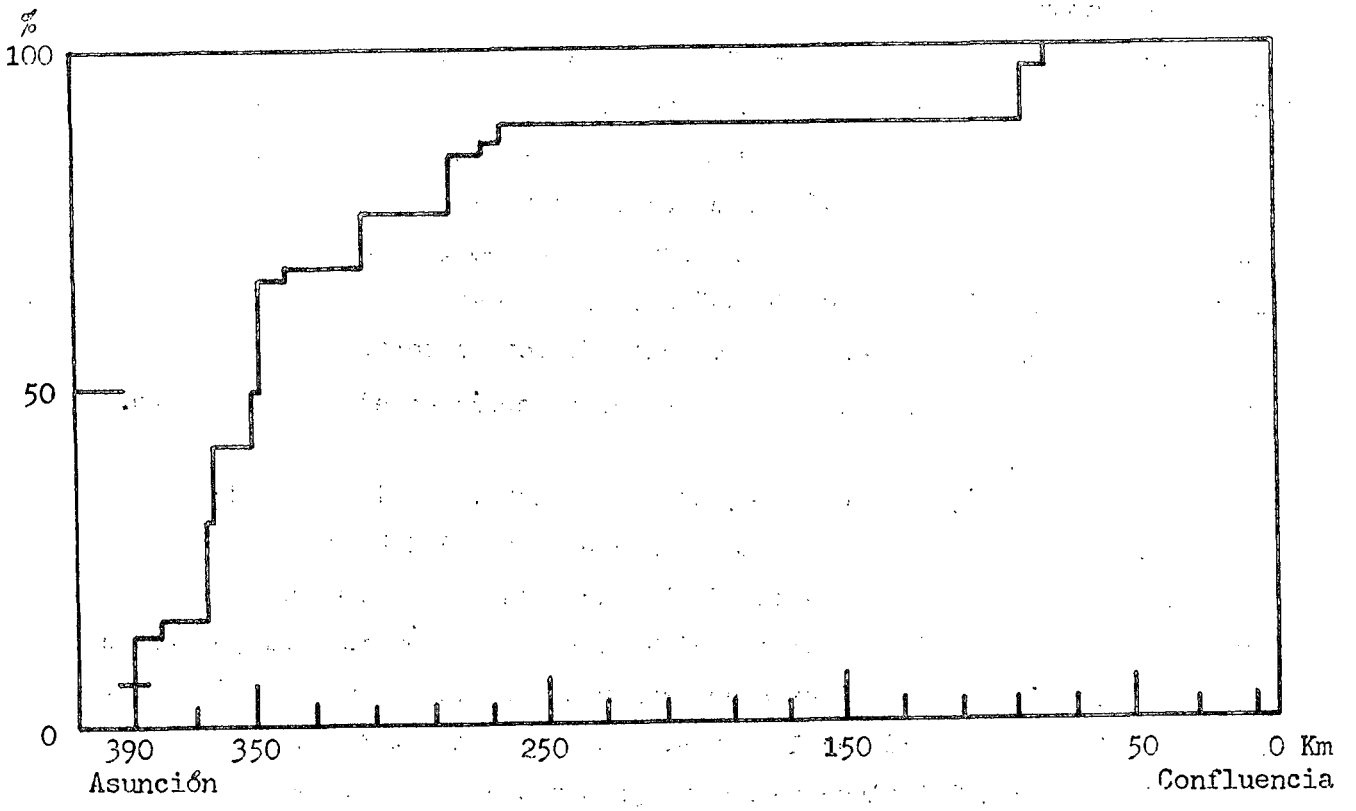
Paso	Progr. (km)	Volumen parcial	Volumen acumulado	Porcentaje
Acceso Asunción	390	102	102	6.0
Montanel	383	122	224	13.3
Medin	367	43	267	15.9
San Antonio	363	231	498	29.6
Frente Villeta	352	201	699	41.6
Buey Muerto	351	130	829	49.3
Ita Pirú - Guyratí	341	296	1 125	66.9
Santa Rosa	315	23	1 148	68.3
Paray	285	140	1 288	76.6
Dalmacía - Monterito	275	120	1 408	83.8
Cortada Orange	268	18	1 426	84.8
Frente Pilar	88	60	1 486	88.4
Desembocadura Bermejo	81	148	1 634	97.2
Monterita	75	47	1 681	100.0
Confluencia	0			

Nota: Total (1966-1970) = 1 897.5 mil m^3.

/Figura 4-5

Figura 4-5

RIO PARAGUAY INFERIOR
DISTRIBUCION DEL MANTENIMIENTO 1966-70



y noviembre. Por otro lado se observa que el ciclo medio anual de la zona inferior influenciada por el río Paraná se distingue notablemente del ciclo de la zona superior, siendo las duraciones medias del estiaje de 80 y 100 días respectivamente.

De todo lo anterior se desprende que esta sección del río no ha presentado restricciones serias al transporte fluvial debido en gran parte a los niveles altos de las aguas y por otra a los esfuerzos del mantenimiento. Sin embargo, si bien se prevé que en un corto plazo pueden paliarse las dificultades existentes a través de dragados intensivos, el desarrollo del sistema de navegación por empuje así como la necesidad de recuperar o mantener la participación fluvial en el creciente comercio exterior, requiere la concreción de las obras previstas de regularización en el mediano plazo.

* Río Paraná

El río Paraná, por su parte, nace en Brasil, en el Estado de Goia, en las proximidades de Brasilia y tiene un curso de 4 500 km que pueden dividirse entre el Alto Paraná, desde Confluencia hasta Puerto Presidente Stroessner, río Paraná propiamente dicho entre Confluencia y el puerto de Rosario y el río Paraná inferior que comprendería el curso entre Rosario, el delta del Paraná y el Río de la Plata, hasta Pontón Intersección.

El Alto Paraná influye de manera preponderante sobre el régimen del río Paraná aguas abajo de Confluencia. El desfasaje existente con el ciclo del río Paraguay impide la acumulación simultánea de caudales aliviando el efecto de las crecidas y favoreciendo a la navegación en los estiajes. Estos se verifican entre agosto y octubre a la altura de Corrientes.

La sección correspondiente del sistema fluvial básico está comprendida entre Rosario (km 420) y Confluencia (km 1 240) en un recorrido de 820 km. Presenta dos tramos característicos en cuanto a la navegación: entre Rosario y Santa Fe (km 590) permite el acceso para embarcaciones de ultramar de mediano porte y tiene un calado determinante de 20 pies; aguas arriba de Santa Fe el tramo es definitivamente fluvial admitiendo buques de ultramar de pequeño porte (1 500 ton) y un calado determinante de 10 pies. Esta sección no ofrece ningún tipo de dificultad al transporte fluvial del Paraguay, puesto que las condiciones del río Paraguay serán siempre más restrictivas, salvo ocasionalmente en que las profundidades pueden resultar levemente inferiores.

/Río Paraná

Río Paraná Inferior, Delta del Paraná y Estuario del Plata. Esta sección se extiende entre Rosario y el Pontón Intersección en el Río de la Plata. Comprende: al río Paraná Inferior desde la bifurcación en los ríos Paraná de las Palmas y Paraná Guazú hasta Rosario; la zona del Delta a través de sus rutas principales Paraná de las Palmas y Paraná Guazú-Bravo; y los canales del Río de la Plata de acceso al Delta y al puerto de Buenos Aires, que convergen en el Pontón Intersección. La importancia de esta sección radica en que se trata justamente de la zona que admite el acceso de buques de ultramar de porte apreciable y por lo tanto es potencialmente apta para realizar la transición del medio fluvial al marítimo en el comercio extra-regional del Paraguay. Los obstáculos a la navegación en esta zona no se refieren precisamente al medio fluvial sino a las restricciones para el acceso de buques de ultramar de mayor calado. Constituye una excepción la limitación que impone a las embarcaciones fluviales la navegación en aguas movidas dentro del estuario del Plata, lo cual resulta insalvable en el caso de barcazas y trenes de empuje. Este problema se presenta incluso para acceder a Buenos Aires, si bien en menor grado, puesto que normalmente deben desmembrarse los trenes en la boca del Paraná de las Palmas para continuar en el estuario con formaciones menores, y a menudo aguardar durante la noche para proseguir luego su viaje.

Entre Rosario y Bifurcación (km 232) se observa un conjunto de pasos con limitaciones de profundidad, especialmente entre km 385 y Rosario (km 420) con 21 pies al cero, y en otros con 25 pies al cero. Sin embargo, el nivel medio de las aguas en la zona más crítica, próxima a Rosario, se ubica en 8 pies sobre el cero, es decir una profundidad efectiva media de 29 pies. La curva de duración para este punto permite determinar que se superan los 25 pies de profundidad durante un 78% del año y los 30 pies durante 41% del año. Esta situación corresponde a julio de 1979 y presenta ciertas variaciones con el mantenimiento operado, sin embargo, en abril de 1980 se tiene la misma situación para el paso Alvear (km 407.5) (20.7 pies) y mejorada para el acceso a Rosario (24.6 pies). Otro punto que aparece crítico en este último relevamiento es el paso Las Hermanas (km 324) con 21.7 pies.

/La zona

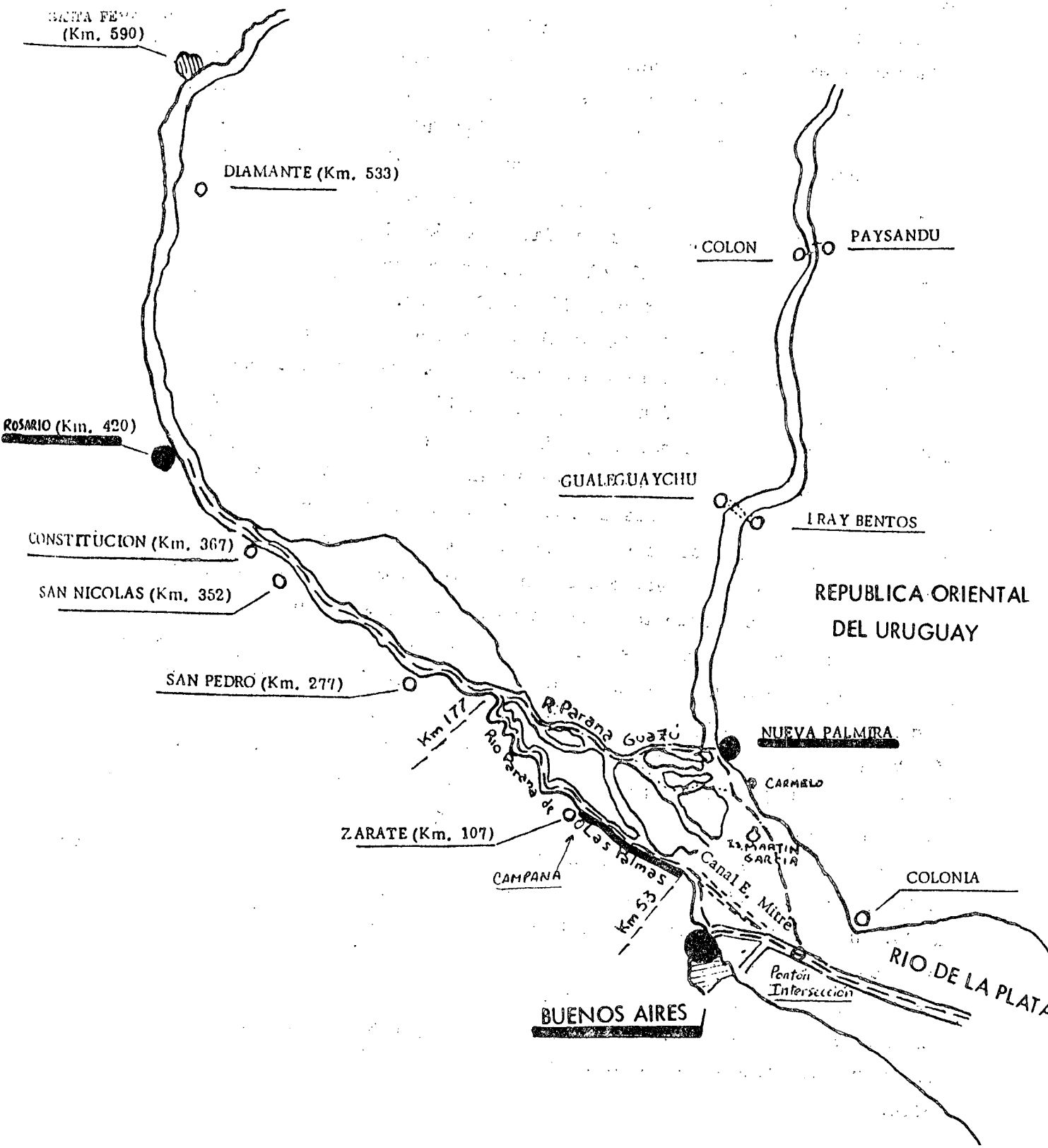
La zona del Delta presenta dos rutas principales de conexión con el Río de la Plata: el río Paraná de las Palmas que conecta con el canal Emilio Mitre y los ríos Paraná Guazú-Bravo que conectan con el canal Principal frente al puerto de Nueva Palmira. Esta zona, aun en mayor grado que el tramo anterior, presenta grandes problemas de sedimentación del material que llevan las aguas del río Paraná, aportado en gran parte por el río Bermejo, siendo la zona más afectada el acceso sur al Delta. Esto se constata al observar los avances registrados por la costa del Delta en 65 años, hasta 1964, que resultan de 13 metros por año en el Norte, frente a Carmelo y de 84 metros por año al Sur próximo a la desembocadura del Paraná de las Palmas. El río Paraná de las Palmas tiene una profundidad determinante de 28.5 pies al cero y presenta una serie de curvas difíciles entre el km 100 y el km 157 que limitan seriamente la navegación. Esto último se ve consignado en la Ordenanza N° 40 de la Prefectura Naval Argentina y sus anexos que prohibe la navegación aguas arriba de buques de más de 27 pies de calado y 220 m de eslora, en la zona de curvas, lo mismo para la navegación nocturna en todo el río, excepto hasta Zárate para buques de hasta 28 pies y 120 m de eslora. Está prevista la solución de este problema en un proyecto ejecutado parcialmente, con la construcción del canal Mitre en 1975-1976, y postergado hasta hoy por el volumen de inversión que exige. Esto ha llevado a que el canal Mitre no opere en la forma prevista registrando una sedimentación mucho mayor que impide mantenerlo a la profundidad de 31/32 pies del proyecto, presentando actualmente un paso de 23.6 pies al cero en la curva próxima a la desembocadura del Paraná de las Palmas.

El río Paraná Guazú entre su iniciación en Bifurcación y el km 170 donde se bifurca en el Paraná Bravo, no presenta obstáculos a la navegación, lo mismo que este último, siendo las profundidades determinantes de 30 pies y 34 pies al cero, respectivamente. Esta ha sido la ruta tradicional de acceso al río Paraná, que actualmente fue retomada para el tráfico ascendente, en vista de las dificultades que presenta la ruta antes descrita y que se reflejan en la Ordenanza N° 40.

/Figura 4-6

Figura 4-6

RIO PARANA INFERIOR - RIO DE LA PLATA



Debe señalarse que en la zona del Delta y predelta el régimen de las aguas responde a las variaciones de nivel del Río de la Plata que obedece a la influencia de las mareas. Estos niveles se refieren al cero del puerto de Buenos Aires (Riachuelo) que corresponde al nivel de las aguas más bajas ordinarias y se encuentra 0.72 m debajo del nivel medio de las mareas.

En el Río de la Plata se tienen las siguientes rutas básicas. Por un lado el canal Mitre que se inicia en el km 56 del río Paraná de las Palmas, próximo a la desembocadura, y luego de un recorrido de 51 km se conecta con el Canal de Acceso a la altura del km 12. Este se extiende entre el km 8.2, donde continúa el canal Norte hasta el puerto de Buenos Aires (km 0), y el Pontón Intersección en el km 37. Por otro lado el canal Principal y los canales a Martín García continúan la ruta Paraná Guazú-Bravo hasta Pontón Intersección, a partir del km 138 frente a Nueva Palmira.

En cuanto a los obstáculos a la navegación en este sector del Estuario se destacan las restricciones de profundidad y el ancho reducido de los canales en algunos tramos como se observa en el cuadro siguiente.

Resulta en síntesis, que la zona más afectada por los sedimentos que aporta el río Paraná y que carga continuos y costosísimos esfuerzos de mantenimiento, corresponde al sector occidental del Estuario sobre la costa argentina, haciéndose notorio en los canales de acceso al puerto de Buenos Aires a partir del Pontón Intersección así como en algunos sectores del canal Mitre, cuya actual operación ineficiente estaría determinada por la no concreción del proyecto complementario de rectificación de curvas del río Paraná de las Palmas que no sólo limita el tráfico de embarcaciones (Ordenanza N° 40) sino que produce una disminución de la velocidad del agua y el consiguiente efecto sobre la sedimentación.

El paso por Martín García se encuentra condicionado por las restricciones de los pasos Farallón y San Pedro de fondo rocoso y profundidades al cero de 23.5 a 24 pies. Otros pasos sobre los canales Martín García indicados en el cuadro 4-8 constituyen obstáculos removibles sin mayor dificultad. El resto de la ruta no presenta inconvenientes siendo su profundidad determinante de 30 pies al cero. Las necesidades de mantenimiento son reducidas puesto que se trata de la zona de menor sedimentación del Estuario y del Delta.

/Cuadro 4-8

Cuadro 4-8

PROFUNDIDADES DETERMINANTES EN EL RIO DE LA PLATA

Canal			Paso		Profundidades al cero			
Nombre	Progresiva	Ext.	Nombre	Km	Ancho canal	Pies	Ancho canal	Pies
E. Mitre	12.00- 56.00	51.00	-	47.0	60	23.6	80	23.1
Acceso (B.A.)	9.85- 12.00	2.15	-	10.0	50	28.0	80	25.0
	12.00- 37.00	25.00	-	14.6	50	29.2	80	27.2
Norte (B.A.)	0.50- 9.85	9.35	-	3.2	50	23.7	80	17.8
Acceso D. Norte	0.00- 0.50	0.50	-	0.3	50	20.0	80	19.0
Martín García	37.00- 61.20		Farallón	39.0-50.2	55	24.0	45	24.5
	61.20- 71.30		San Pedro	69.4	35	23.5	50	21.5
	71.30- 84.50		San Juan	77.6	65	23.5	-	-
	84.50- 95.00		Nuevo	91.6	55	25.0	-	-
	95.00-109.50	72.5	Del Este	95.2	50	26.5	-	-
Principal	109.50-138.00	28.5	-	110.0	200	37.0	-	-
Rada exterior	37.00- 57.00	20.0	-	37.0	100	32.0	200	30.5
Paso Banco Chico	57.00- 81.00	24.0	-	60-66	100	32.5	200	30.0
Intermedio	81.00-121.00	40.0	-	121.0	100	32.0	220	30.0
Punta Indio	121.00-140.80	19.8	Par 27	130.0	100	30.0	200	27.0
	140.80-161.00	20.2	Entre 16 y 17	156.0	100	29.0	200	22.0
	161.00-201.60	40.6	Par 11	172.0	100	30.0	200	25.2
Acceso Montevideo		30.5				32.0		

Fuente: DNCPVN, Boletín Fluvial.

/De manera

De manera que en la actualidad los buques de ultramar utilizan normalmente la ruta por Martín García en sentido ascendente, a media carga o vacíos y regresan con carga por la ruta del canal Mitre. Los buques que operen con Nueva Palmira deberán remontar el Delta y salir por el Canal Mitre para tener una mayor utilización de sus bodegas, aumentando el recorrido en 194 km respecto al camino de entrada por Martín García. La diferencia de recorrido entre ambas rutas es de 52 km respecto de Buenos Aires y sólo de 2 km respecto de Pontón Intersección. Esto se obtiene del cuadro 4-9, Resumen de distancias por agua.

Todo lo anterior lleva a pensar sobre la posibilidad que la ruta por Martín García, que actualmente desempeña una función complementaria de la ruta por canal Mitre, pueda resultar en el futuro una alternativa conveniente para el tráfico descendente frente a esta última, teniendo en cuenta las condiciones naturales que presenta y los costos de remoción de sus pasos rocosos, así como los costos del proyecto de rectificación de curvas del río Paraná de las Palmas y principalmente el mantenimiento de ambas rutas. Este es un punto que merece especial atención, a la luz de las experiencias de los últimos años, en particular los resultados de las obras del canal Mitre. En tal sentido corresponde referirse al modelo hidráulico del Delta del Paraná, desembocadura del río Uruguay y estuario del Plata, construido por la estación Wallingford de Investigaciones Hidráulicas del Ministerio de Tecnología de Gran Bretaña en 1967. Será muy valioso el aporte de un instrumento de este tipo para definir y evaluar las distintas alternativas de solución para el transporte a través de dicha zona, con una visión integral y precisa del problema hidrológico.

Las conclusiones y medidas que se adopten en este sentido serán sin duda de gran interés para Paraguay, a pesar de su participación marginal en los beneficios totales que se deriven de aquéllas, pudiendo ampliar o mejorar el espectro de posibilidades y condiciones para la transferencia a ultramar de sus flujos de tráfico.

* Extensión del sistema descrito

Se pueden identificar dos secciones susceptibles de incorporarse al sistema básico antes descrito, durante el transcurso de la próxima década: el río Alto Paraná entre Confluencia y Encarnación, Puerto Stroessner, y el río Paraguay aguas arriba de Asunción hasta Vallemí.

/Cuadro 4-9

Cuadro 4-9

RESUMEN DE DISTANCIAS POR AGUA

(Kilómetros)

	Progresiva[a/]	Asunción	Confluencia	Rosario	Nueva Palmira	P. Intersección	Buenos Aires	P. Recalada	Montevideo
Corumbá	2 770	1 140	1 530	2 350	2 638				
Vallemi	2 158	528	918	1 738	2 026				
Asunción	1 630	-	390	1 210	1 498	1 595/1 597	1 582/1 634	1 760/1 762	1 790/1 792
Stroessner	1 931	1 081	691		1 799				
Encarnación	1 583	733	343		1 451				
Confluencia	1 240	390	-		1 108	1 205/1 207	1 192/1 244		
Rosario	420	1 210		-	288	385/387	372/424		
Bifurcación	232	1 398		188	100	197/199	184/236		
Nueva Palmira	138	1 498		288	-	297/103	284/140	462/268	492/298
Portón Intersección	37	1 595/1 597		385/387	297/103	-	37	165	195
Buenos Aires	0	1 582/1 634		372/424	284/140	37	-	202	232
Portón Recalada	202	1 760/1 762		550/552	462/268	165	202	-	30
Montevideo	232	1 790/1 792		580/582	492/298	195	232	30	-

Nota: Se separan por una barra las distancias por Canal Mitre (descendente) y Martín García (ascendente).

a/ Progresivas respecto de Buenos Aires por ruta antigua (Paraná Guazú). Por Canal Mitre son 48 km menos y por Paraná Guazú - Bravo son 4 km más.

/Las perspectivas

Las perspectivas de desarrollo de la industria del cemento en Vallemí, cuya producción prevista no sólo cubriría la demanda interna y las necesidades de las grandes obras de infraestructura como Yacyretá y Corpus, sino que generaría un saldo exportable una vez finalizadas dichas obras, harán que el puerto de Vallemí se constituya en un importante polo generador de tráfico. De esta forma, la sección del río Paraguay al Norte de Asunción (km 590) hasta Vallemí (km 918), extenderá en el largo plazo el sistema básico en 528 km, incluyendo a su vez a los puertos de Concepción (km 700) y Casado (km 904), lugar este último donde se encuentra la fábrica de extracto de quebracho y tiene origen la exportación de este producto.

Aguas arriba de Confluencia (km 1 240) la navegación en el río Paraná presenta posibilidades de desarrollo hasta Puerto Stroessner (km 1 931) en Paraguay en una extensión de 691 km, dado que en la represa de Itaipú no se contempla la construcción de esclusas. El tramo superior, entre Encarnación (km 1 583) y Puerto Stroessner tiene dificultades que provienen de las fuertes corrientes, siendo la profundidad determinante al cero de 8 pies en Itacuá (km 1 592) y el ancho del canal de 80 m. En el tramo inferior aguas abajo de Encarnación, el río se ensancha y se alcanzan profundidades críticas en una serie de pasos ubicados en la zona de los rápidos de Apipé y proximidades en una extensión de unos 40 km (km 1440-1480). Las profundidades determinantes se encuentran entre 3 y 4 pies al cero y los anchos del canal son de 25-30 m.

La navegación en el tramo superior está entonces determinada por la del tramo inferior, limitándose al tráfico local y a embarcaciones ligeras, debido a la corriente. Hasta Encarnación, las posibilidades de navegación dependen del nivel de las aguas en cada año y durante el mismo, presentando normalmente profundidades efectivas mínimas superiores a 5 pies y medias superiores a 9 pies, fuera del período de estiaje que se produce entre julio y noviembre. Sin embargo, la velocidad del agua en los rápidos exige la utilización de remolcadores con cables para remontar la corriente. Las embarcaciones más utilizadas son buques autopropulsados de pequeño tamaño. Con el proyecto Yacyretá, complementado con algunas obras aguas abajo, se eliminarán los obstáculos a la navegación entre Confluencia y Encarnación, permitiendo la utilización de convoyes de 6 barcazas de 60 x 12 sin necesidad de fraccionamiento. El proyecto prevé a su vez la reubicación y reconstrucción del puerto de Encarnación.

/Las obras

Las obras de la represa de Corpus permitirán desarrollar la navegación en el tramo superior hasta Puerto Stroessner.

Puertos

* Buenos Aires

Puerto principal y capital de la Argentina, ubicado sobre la margen derecha del estuario del Río de la Plata, próximo a la desembocadura del río Paraná. Por esta razón presenta condiciones naturales desfavorables de profundidad para su utilización como puerto de ultramar, requiriendo para ello constantes y costosos esfuerzos de mantenimiento interno y de sus accesos.

Buenos Aires manipulea anualmente un total de 26 millones de toneladas, de las cuales 11 millones de exportaciones y 4 millones de importaciones, lo que corresponde a la mayor parte del tráfico externo de carga general de la Argentina y una gran proporción de la salida de granos, carne, lana, etc., alcanzando en granos y subproductos una participación de 21% de un total de 19.5 millones de toneladas para 1979. Es asimismo, el centro del cabotaje nacional y regional con las provincias y países vecinos. El sistema portuario de Buenos Aires comprende: Puerto Nuevo, Puerto Madero, Dique Sur, Dársena de Inflamables, Dársena Este, Dársena de Propaneros y Riachuelo. El primero constituye la parte nueva del puerto y está dotado de utilaje mucho más moderno que el resto, así como de mayor profundidad en las dársenas. El acceso de buques de ultramar se realiza a través del Canal Norte y antepuerto Norte, y se comunica con las distintas dársenas por el Canal del Pasaje. Las dársenas más profundas son la A, B y C que presentan 28 a 30 pies al cero y admiten hasta 33 pies. El Puerto Madero comprende las Dársenas Norte y Sur y los Diques 1, 2, 3, 4, siendo este último donde se ubica el depósito franco cedido al Paraguay. Las profundidades son variables en los distintos sectores y oscilan entre 15 y 22 pies, aproximadamente.

El acceso al puerto desde ultramar se realiza a través del Río de la Plata utilizando en general canales dragados a una profundidad entre 30 y 32 pies al cero desde el pontón Recalada a 202 km de distancia y la rada exterior del puerto se encuentra a 37 km del mismo en una zona naturalmente profunda. A pesar de los intensos dragados, la escasa profundidad del Río de la Plata limita en general el acceso de buques con calados superiores a

/28 pies,

28 pies, obligando a realizar alijes a barcos menores, en especial para el caso del petróleo y minerales. Las naves que pueden completar su capacidad no sobrepasan las 20 000 toneladas. El utilaje es diverso y comprende más de 400 grúas eléctricas, dos grúas flotantes (una de 250 toneladas), dos grúas de 300 toneladas y otros equipos varios. Posee una importante capacidad de almacenaje tanto para carga general como graneles. Existen 32 depósitos en buen estado con capacidad de más de un millón de metros cúbicos y 11 hangares de tránsito. Está provisto de cuatro unidades elevadoras de granos pertenecientes a la Junta Nacional de Granos, con una capacidad de unas 200 mil toneladas, siendo la más importante la Unidad I en Puerto Nuevo de 160 000 toneladas.

El acceso vial al puerto es difícil, ya que presenta el alto congestionamiento típico de las grandes metrópolis. Por otro lado, el ferrocarril General Urquiza, que sirve al Paraguay, no dispone de acceso al puerto ni tiene posibilidades físicas de hacerlo por lo distante de su terminal en Federico Lacroze. Durante un tiempo se experimentó con el transporte de vagones de ferrocarril sobre plataformas especiales, a través de la ciudad. En la actualidad estos servicios no se estarían prestando.

Aunque se carece de estimaciones sobre la capacidad global del puerto, se tiene conocimiento de que suelen producirse importantes congestionamientos en los períodos de zafra de granos. Con la carga general no sucede lo mismo, pero su gran movimiento lleva al uso intensivo de depósitos y plazoletas especialmente en importaciones, dando lugar a una mayor demanda y congestionamiento en aquéllos ubicados en las zonas adyacentes a los sitios de mayor profundidad.

Los tiempos de espera para el embarque de granos han sido muy elevados en los últimos años, especialmente entre los meses de marzo y agosto, época en que se produce más del 80% de las exportaciones de granos. No se prevé que esta situación se modifique en el corto plazo en tanto no se aplique un programa de embarques que reduzca sensiblemente los picos. Por otro lado se prevé un aumento de la estadía de buques en muelle y de los tiempos de espera de barcos de carga general debido a las diversas obras de infraestructura que se vienen realizando. La estadía promedio en el puerto oscila entre 7 y 8 días y el tiempo medio de espera previsto es aún mayor tanto para la carga general como para los granos, durante el período de zafra.

/Figura 4-7

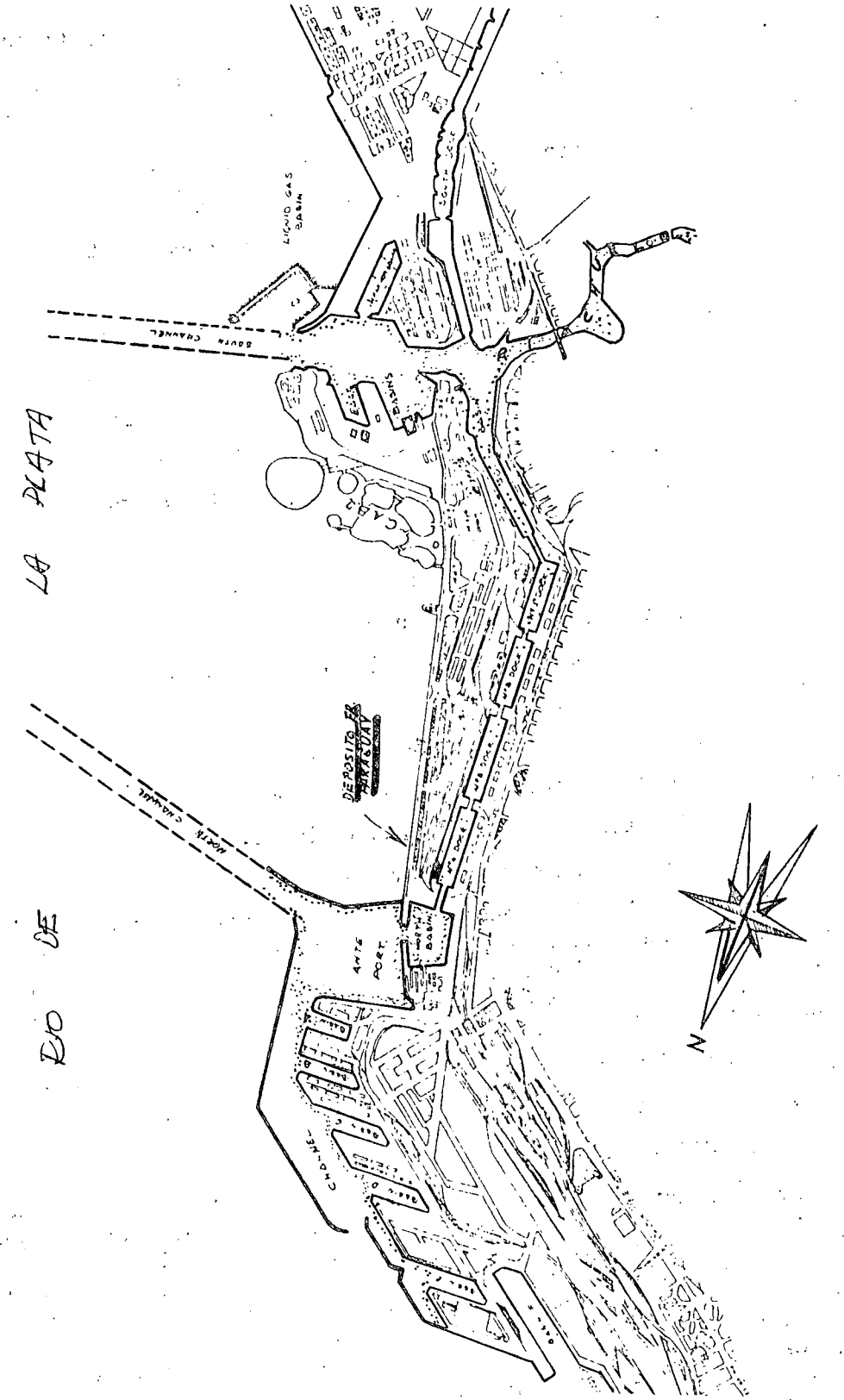


Figura 4-7
PUERTO DE BUENOS AIRES, ARGENTINA

Este problema de la permanencia prolongada de buques tiende a agravarse, no obstante algunas mejoras en la eficiencia operativa de los servicios del puerto y la ejecución de proyectos de incorporación de nuevas tecnologías. En este sentido, cabe mencionar que para 1981 se prevé finalizar la construcción del muelle nuevo en el primer espigón del puerto, especialmente habilitado para terminal de contenedores, adicionando tres sitios operativos más al puerto.

Buenos Aires es considerado "puerto caro" por los armadores, debido al largo y complejo acceso desde pontón Recalada así como los gastos de practicaje y de remolque desde Intersección. El remolque desde este lugar insume de 3 a 4 horas y la estrechez del canal de entrada así como el intenso tráfico obligan en general, a utilizar un remolcador de proa y otro de popa para que el buque no se salga de vía.

El manipuleo de cargas lo realizan empresas estibadoras privadas, limitándose el personal obrero del puerto al trabajo dentro de depósitos y hangares y al acondicionamiento del utilaje del mismo. La jornada de trabajo portuario se desarrolla entre las 7 y 19 horas, en dos turnos de 6 horas.

El Paraguay dispone de un depósito franco, en el puerto de Buenos Aires, cedido en virtud del Convenio firmado entre los plenipotenciarios de ambos países el 15 de diciembre de 1943, en esa ciudad.

En su artículo II el citado convenio señala:

> "A título provisorio y hasta tanto se establezca la ubicación definitiva de los depósitos francos previstos en el artículo precedente, el Gobierno Argentino concederá al Gobierno del Paraguay, para su utilización en tal carácter, el depósito designado con el nombre de "Sección 0 del Dique 1" del Puerto de Buenos Aires".

Además, en sus artículos VII y VIII este mismo documento especifica las condiciones de uso de otros depósitos fiscales del puerto para las mercaderías que importa o exporta el Paraguay.

> "Artículo VII. Las mercaderías en tránsito de y para Paraguay, así declaradas en el manifiesto general del buque, que por cualquier motivo no sean llevadas a los depósitos francos, podrán ingresar en los almacenes fiscales a los cuales haya sido girado el resto de la carga, sin perder su condición original. Para su extracción de los depósitos se seguirá un procedimiento análogo al establecido en el artículo 38 del decreto reglamentario de la ley nacional argentina N° 10 606, liquidándose en la solicitud a presentarse los servicios que se adeuden y cumpliéndose la operación al buque exportador mediante el correspondiente permiso de transbordo, extendido conforme a las disposiciones del artículo 292 del decreto reglamentario de la Ley de Aduanas de la República Argentina.

/Artículo VIII.

"Artículo VIII. Para las mercaderías previstas en el artículo anterior extiéndese a seis meses la exoneración de pago de almacenaje acordada por el artículo 12 de la ley nacional argentina N° 11 248. Vencido el plazo sin haberse efectuado el retiro, se liquidará el almacenaje desde la fecha de entrada del buque, si las mercaderías se despachan a plaza; y se tendrá en cuenta la exoneración por los seis meses, si salieran de reembarco con igual destino que el originariamente declarado".

Posteriormente, con motivo de la reunión de la subcomisión de trabajo que atiende los temas del depósito franco y zona franca, celebrada en Buenos Aires el 17 de abril de 1975, se acordó la reubicación del depósito en los términos siguientes:

"En la oportunidad, en lo referente al depósito franco, la parte argentina propuso a la parte paraguaya para la reubicación de su depósito franco en el puerto de Buenos Aires, el otorgamiento para ese uso de los pabellones B, C, D de la planta alta del hangar de la Sección 5a del Dique 4, con unos 3 300 metros cuadrados de superficie cubierta, con prioridad de uso de hasta dos guinches de muelle y con uso exclusivo del frente de atraque correspondiente hasta alcanzar el ángulo noreste del citado dique (aproximadamente 100 metros del muelle)".

A solicitud de la ANNP, la Administración General de Puertos (AGP) de Argentina el 27 de abril de 1978, dictó una resolución que limita el uso de los depósitos fiscales bajo su administración, para las cargas de importación hacia el Paraguay. En su artículo 2° esa resolución dice:

"... que las mercaderías en tránsito hacia Paraguay no sean recepcionadas en los depósitos que esta Administración General posee en el Puerto de Buenos Aires, debiendo las mismas ser entregadas directamente por los agentes marítimos a las autoridades del Depósito Franco Paraguayo en Buenos Aires o a quien éstas autoricen en los sitios de descarga de los buques transportadores, sin perjuicio del cumplimiento de los trámites aduaneros correspondientes."

Las autoridades de la ANNP en Buenos Aires han concedido la explotación de los servicios de traslado de la carga de importación desde los sitios de descarga hasta el Depósito Franco a una empresa local, con carácter de exclusividad. La tarifa cobrada por esta empresa varía según cada caso, habiéndose constatado valores entre US$ 80 y US$ 200 por tonelada. Sin embargo, las cargas de exportación, que no están sujetas a esta restricción, acusan un costo de manipuleo portuario entre los US$ 17.80 y los US$ 34.50, es decir, de una quinta parte. Existe consenso entre los miembros de la Cámara de Comercio Paraguayo-Argentina y entre agentes marítimos y despachantes de

/aduana en

aduana en considerar que las tarifas que cobra la empresa concesionaria del Depósito Franco son muy elevadas y que es posible encontrar soluciones que permitan reducir considerablemente estos valores.

En cuanto a las tarifas por los servicios de transbordo directo de buque a buque o a barcaza, para las cargas de importación, se pudo constatar tarifas próximas a los US$ 29 por tonelada.

La diferencia de costos para el usuario entre las operaciones de transbordo directo o indirecto llega a ser muy grande y explicaría buena parte de las demoras de naves en este puerto.

Se dispone sólo de información parcial sobre el movimiento de cargas en el depósito franco del Paraguay en Buenos Aires. Entre los meses de enero y octubre de 1979, se movilizaron en el sentido de las importaciones del Paraguay unos 39 000 bultos con un peso de 1 579 toneladas, lo que arroja un peso medio de apenas 40.5 kg. En el sentido de las exportaciones, se registraron 24 835 bultos con un peso total de 1 576 toneladas, lo que da un peso medio por bulto de 63.5 kg.

Las cifras anteriores revelan un amplio margen para operaciones de unitarización de cargas, especialmente en contenedores.

* Rosario

Rosario es en la actualidad el principal puerto exportador de granos de la Argentina, habiendo alcanzado un movimiento de 6.1 millones de toneladas en 1979. Está situado en la margen derecha del río Paraná, distante a 372 ó 420 km de Buenos Aires, dependiendo de la ruta escogida. Tiene un calado normal de 26 pies pero que a la altura de la Unidad V, cedida al Paraguay, sólo alcanza a 21.3 pies. Cuenta con ocho muelles para la carga de granos y su capacidad de almacenaje supera las 400 mil toneladas distribuidas en seis unidades elevadoras, con una velocidad de descarga de 2 840 toneladas por hora. En la actualidad se están concretando planes de ampliación de esta capacidad.

Las crecientes exportaciones de granos de la Argentina provocan frecuentes estrangulamientos en la operación del puerto. La estadía promedio de los buques oceánicos es de 7 a 8 días y la espera media prevista por buque es aún mayor. En este sentido últimamente, se han estado realizando esfuerzos por mejorar la operación portuaria de modo que puede esperarse un mejoramiento paulatino de estas cifras.

/El Paraguay

El Paraguay cuenta con una Zona Franca en el Puerto de Rosario, cedida por la Argentina "... hasta el momento en que las partes fijen la localización definitiva de la zona franca en favor de la República del Paraguay y hasta ésta entre en posesión de la misma en condiciones de operar".1/

Este tipo de cesión se debería al interés, manifestado por la República del Paraguay, por obtener de parte de la República Argentina, una zona franca en la margen derecha del río Paraná, a unos cincuenta kilómetros al norte de Buenos Aires. A pesar de los esfuerzos desarrollados, aún no se ha alcanzado un acuerdo definitivo sobre esta materia.

La zona franca paraguaya de Rosario cuenta con un muelle de 278 metros de largo, dos depósitos de material con capacidad para unas 5 000 toneladas y un silo equipado, con una capacidad de almacenamiento de 24 000 toneladas, incluidos dentro de la llamada Unidad V. Dicha unidad, cuyo equipamiento se describe en el cuadro 4-10, fue diseñada para la exportación de granos provenientes del interior del país, por lo que tiene un sistema de recepción de granos desde camión o tren, careciendo de instalaciones para levantar granos desde barcaza.

Según lo manifestado por algunos empresarios en Buenos Aires, el conjunto de las instalaciones de la Unidad podría ponerse a punto de ser operado mediante una inversión no mayor a los dos millones de dólares.

El Paraguay aún no ha tomado posesión oficialmente de esta Zona Franca, por lo que en la actualidad no tiene ningún movimiento de carga y es resguardada por personal de la Junta Nacional de Granos.

Servicios de transporte fluvial

Una breve descripción de este tema se encuentra en el punto 4.2.A, Medio fluvial, Servicios de transporte fluvial y marítimo.

1/ Convenio para el establecimiento de una Zona Franca en el Puerto de Rosario (Provincia de Santa Fe) para la República del Paraguay, del 29 de noviembre de 1979.

/Cuadro 4-10

Cuadro 4-10

EQUIPOS DE LA UNIDAD V, PUERTO DE ROSARIO

2 sitios de atraque
Cinta de embarque: 350 t/h
Capacidad de silo: 24 000 t
Tubos de embarque: 2 acarreadores móviles y 4 fijos
F. C. trocha ancha y angosta
Tolvas de recepción vagones y camiones: 52 de 12 t
Manos para vagones y camiones: 4
Manos para embarque: embolsado: 2
a granel: 2
Norias para recepción: 4 de 120 t/h
Norias para embarque: 4 de 120 t/h
Secadoras: 2 de 20 t/h
Zarandas: 2 de 14 t/h
Despuntadora: 1 (desarmada)
Embolsaderas: 12 de 500 bls/turno
Cantidad de silos: 120 de 200 t

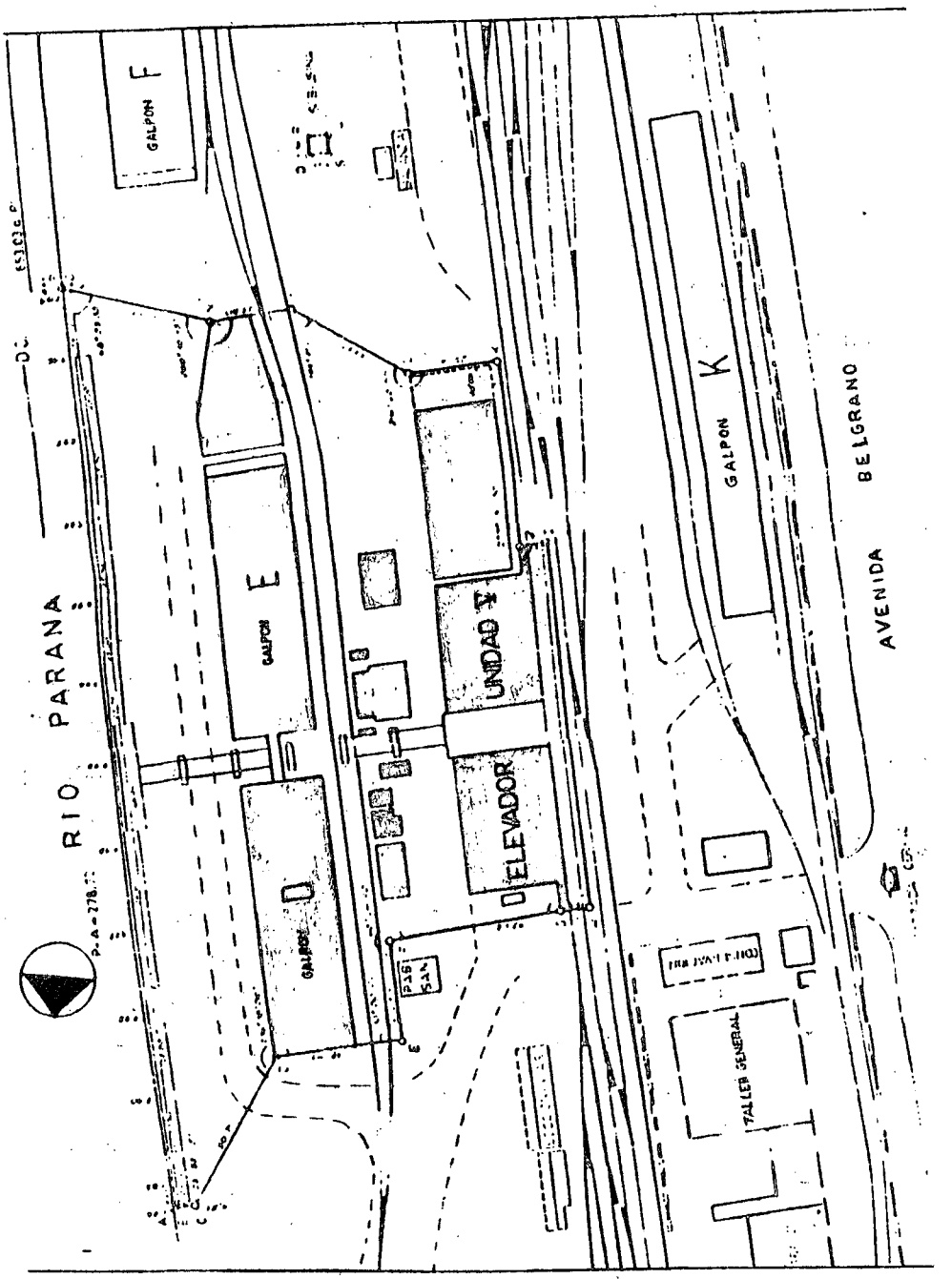
	Ter. Medio	Máximo	
Descarga camiones	30	50	Turno 6 horas
Descarga vagones	12	15	Turno 6 horas

Fuente: Junta Nacional de Granos, Argentina.

/Figura 4-8

Figura 4-8

ROSARIO : ZONA FRANCA PARAGUAYA



b. Medio ferroviario

El ferrocarril paraguayo está ligado a la línea General Urquiza de Argentina a través del transbordador entre Pacú-Cuá y Posadas, cuyos servicios, desde el punto de vista operacional son en la actualidad el cuello de botella mayor en el Corredor Asunción/Buenos Aires. Inaugurado en 1913, este transbordador realiza 4 viajes de ida y vuelta por día haciendo uso de su capacidad que alcanza entre 8 y 10 vagones por viaje. En la actualidad esta nave pertenece y está administrada por Ferrocarriles Argentinos.

Los gobiernos de Paraguay y Argentina ya llamaron a licitación internacional para concretar la construcción del puente internacional Encarnación-Posadas sobre el río Paraná. La construcción será financiada totalmente por el gobierno argentino y se estima que estará terminada en un plazo de 3 ó 4 años. La obra, de 2 550 m de longitud se compone de un puente combinado carretero y ferroviario.

Los ferrocarriles argentinos están avanzando en el proceso de mejoramiento de infraestructura ferroviaria en el corredor Asunción/Río de la Plata en la forma descrita brevemente en la figura 4-9 y se supone que para fines del año 1981 la red de la línea General Urquiza estará totalmente renovada. Además se estima que hacia fines de 1980 se terminará por completo la tracción a vapor en la red para ser sustituida totalmente por tracción diesel.

La velocidad máxima permitida a los trenes de carga es en general de 60 km/hora. La velocidad comercial de estos trenes entre Posadas y la estación Federico Lacroze en Buenos Aires es de 25 km/hora. Se estima que una vez renovada completamente la línea principal y bajo las actuales características operacionales se podría lograr una velocidad comercial de aproximadamente 30 km/hora en el tramo de 502 km entre las estaciones de Federico Lacroze en Buenos Aires y Concordia Central.

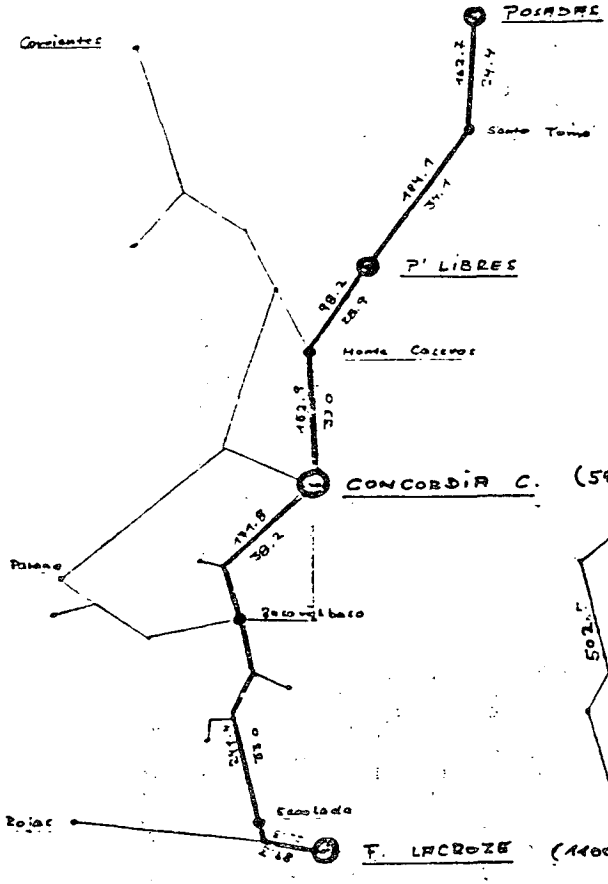
La densidad de tráfico en esta línea es relativamente baja. Hay 32 trenes de carga por semana en el tramo Posadas-Paso de Los Libres, 36 en el tramo Paso de Los Libres-Concordia y 49 trenes de carga por semana entre Concordia y Federico Lacroze, lo que da una ocupación de la línea principal de más del 70% con este tipo de trenes.

/Figura 4-9

Figura 4-9

FERROCARRILES ARGENTINOS - LINEA GENERAL URQUIZA - 1979/80

KILOMETRAJE Y VELOCIDADES

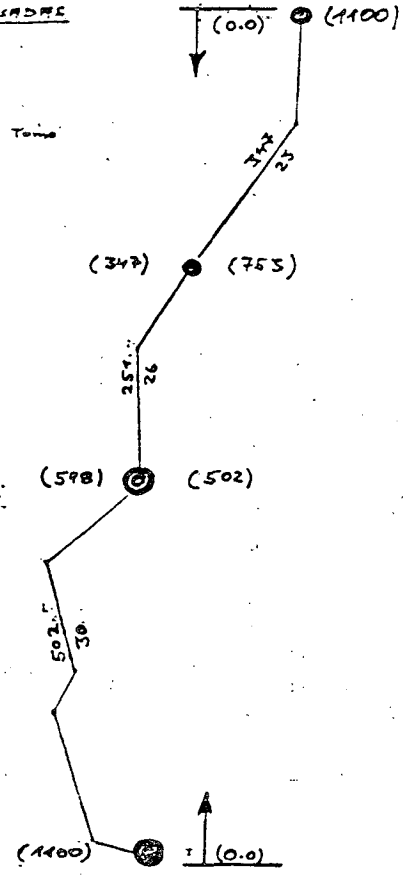


KILOMETRAJE (Km)

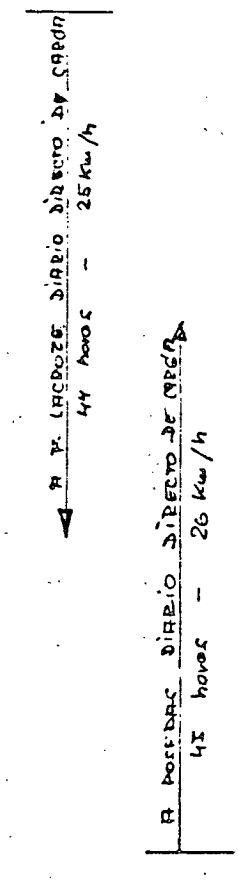
471.8
38.2

VELOCIDAD COMERCIAL TRENES DE CARGA (Km/h)

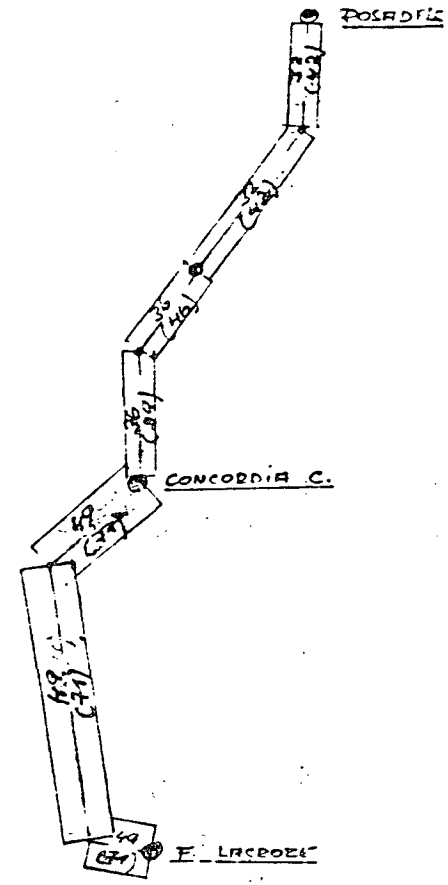
COMERCIALES



TRENES DE CARGA



DENSIDAD DE TRAFICO



Trenes de carga por semana

Trenes totales

Los ferrocarriles argentinos ofrecen entre otros, un servicio regular de trenes diarios directos de carga entre Posadas y la estación Federico Lacroze y viceversa. Además, relacionado con el intercambio con Brasil, hay un servicio condicional de trenes de contenedores y otros directos de carga entre Paso de Los Libres y la estación Federico Lacroze ida y vuelta.

La capacidad de arrastre por tren es de 1 300 toneladas brutas entre Federico Lacroze y Monte Caseros y de 1 000 toneladas brutas entre Monte Caseros y Posadas. La composición media de los trenes está limitada a 172 ejes.

Mientras que aproximadamente el 75% del volumen del tráfico por ferrocarril paraguayo en 1979 correspondió a transportes internacionales, éste alcanzó sólo al 20.3% en la línea General Urquiza. Del volumen total de 1 147 000 toneladas transportadas por año, el 7.2% correspondió a cargas internacionales con el Paraguay y el 13.1% con el Brasil. En términos de toneladas/kilómetro el tráfico internacional fue de aproximadamente 29.1% en total repartiéndose entre Brasil (15.2%) y entre Paraguay (13.9%).

Uno de los objetivos principales de la política de transporte ferroviario de la Argentina es la intensificación de los servicios de carga sobre la red primaria internacional, especialmente aquellos que tengan un carácter de transporte masivo, incrementando los servicios intermodales de transportes en contenedores.

Finalmente, habrá que recordar que la estación terminal del Ferrocarril General Urquiza en Buenos Aires no tiene acceso al depósito franco del Paraguay en ese puerto. Por este motivo, es necesario una operación de transbordo adicional en el caso de las cargas que hacen tránsito hacia y desde ultramar.

c. Medio automotor

El paso fronterizo más importante del transporte automotor hacia Argentina es el de Colonia Falcón-Clorinda, emplazado en las proximidades de Asunción y unido a ésta a través del puente San Ignacio de Loyola, sobre el río Paraguay. Le siguen en importancia el paso a través de la balsa sobre el río Paraguay, entre las localidades de Ita Enramada y

/Puerto Pilcomayo.

Puerto Pilcomayo. En tercer lugar, hay que señalar el paso fronterizo a través del transbordador sobre el río Paraná entre las localidades de Encarnación y Posadas. Finalmente, es necesario mencionar la posibilidad de conexión física entre las localidades de Puerto Presidente Stroessner y Puerto Iguazú a través de un pequeño tránsito por el Brasil en la localidad de Foz do Iguazú.

La Dirección Nacional de Transporte Terrestre de Argentina registró durante 1978 el paso de 61.500 toneladas entre las localidades de Clorinda y Colonia/Falcón, de las cuales el 62% correspondió a importaciones paraguayas. Entre las localidades de Posadas y Pacú-Cuá se registraron aproximadamente 6 100 toneladas ese mismo año.

La distancia entre las ciudades de Asunción y Buenos Aires a través de la ruta 11 es de 1 330 km que se encuentran pavimentados en su totalidad. La única restricción física de importancia que anotaba este itinerario quedó superada con la construcción del nuevo puente en las proximidades del paso fronterizo de Clorinda, en Argentina.

Completo este itinerario la conexión entre las ciudades de Resistencia y Encarnación. Esta se realiza a través del sistema de transbordador para cruzar el río Paraná, entre las localidades de Pacú-Cuá y Posadas, y de un recorrido de 320 km pavimentados de la ruta 2 entre Posadas y Corrientes y finalmente, por el puente General Belgrano sobre el río Paraná entre Corrientes y Resistencia, en Argentina.

La participación relativa de la flota paraguaya en el movimiento de carga por el medio automotor alcanzó al 24% de los viajes. Se han intentado varias explicaciones a este desequilibrio, entre las que figuran la diferencia de tamaño de las flotas y de las empresas de transporte. De hecho, la importancia relativa del flujo paraguayo hacia Argentina canalizado por este medio fue del 44% en 1978 mientras que el movimiento de Argentina hacia el Paraguay representó sólo el 10% del total de cargas internacionales movidas por camión. También se argumenta que la mayor parte del recorrido correspondiente a este corredor se realiza sobre territorio argentino. Ello permite a las empresas nacionales de ese país operar con costos menores, ya que, a diferencia de las unidades paraguayas, pueden prestar servicios

/de cabotaje.

de cabotaje. Complementa esta situación favorable una medida de promoción que bonifica la exportación argentina que hace uso de vehículos del país en el transporte internacional.

En cuanto a la naturaleza de los productos intercambiados con la Argentina a través de este medio, se registran entre las exportaciones paraguayas la madera aserrada, el café crudo, la fibra de algodón y las frutas secas. Entre las importaciones paraguayas figuran el cemento asfáltico, botellas de vidrio, vidrios planos, elementos agrícolas, maquinarias industriales, artefactos eléctricos, frutas y golosinas, malta, cebada y artículos para el hogar.

Según la Dirección Nacional de Transporte Terrestre de la Argentina, el 90% del intercambio entre este país y el Paraguay a través del medio automotor tiene como destino u origen las ciudades de Buenos Aires y Asunción. En segundo término figuran las ciudades de Santa Fe, Córdoba y Rosario en la Argentina y la de Encarnación en Paraguay.

La distancia que debe recorrerse por territorio argentino en el corredor Asunción/Buenos Aires es de 1 314 km. Sobre infraestructura paraguaya según el itinerario, corresponden 14 o bien 35 km según se use la balsa argentina entre el puerto Pilcomayo e Ita Enramada o bien el puente San Ignacio de Loyola en Paraguay. A través de las localidades de Posadas y Encarnación esa relación varía un poco, ya que se registran 1 030 km en territorio de ese país y 384 en el Paraguay, asumiendo el origen de las cargas en la localidad de Asunción.

Según entrevistas realizadas a varias empresas automotoras, en la actualidad se tarda alrededor de 2.5 días en el viaje en una dirección, incluyendo carga y descarga y de 7 días en el viaje redondo. Estas cifras disminuyen a 2 y 6 días en el movimiento con respecto a la ciudad de Rosario.

Las tarifas de fletes en la actualidad se regulan según el mercado pero a través de entrevistas a empresas de transporte se constató que la tarifa es de aproximadamente US$ 62 por tonelada entre Asunción y Buenos Aires, calculados en base al uso de un camión de 25 toneladas con carga general.

/Cuadro 4-11

Cuadro 4-11

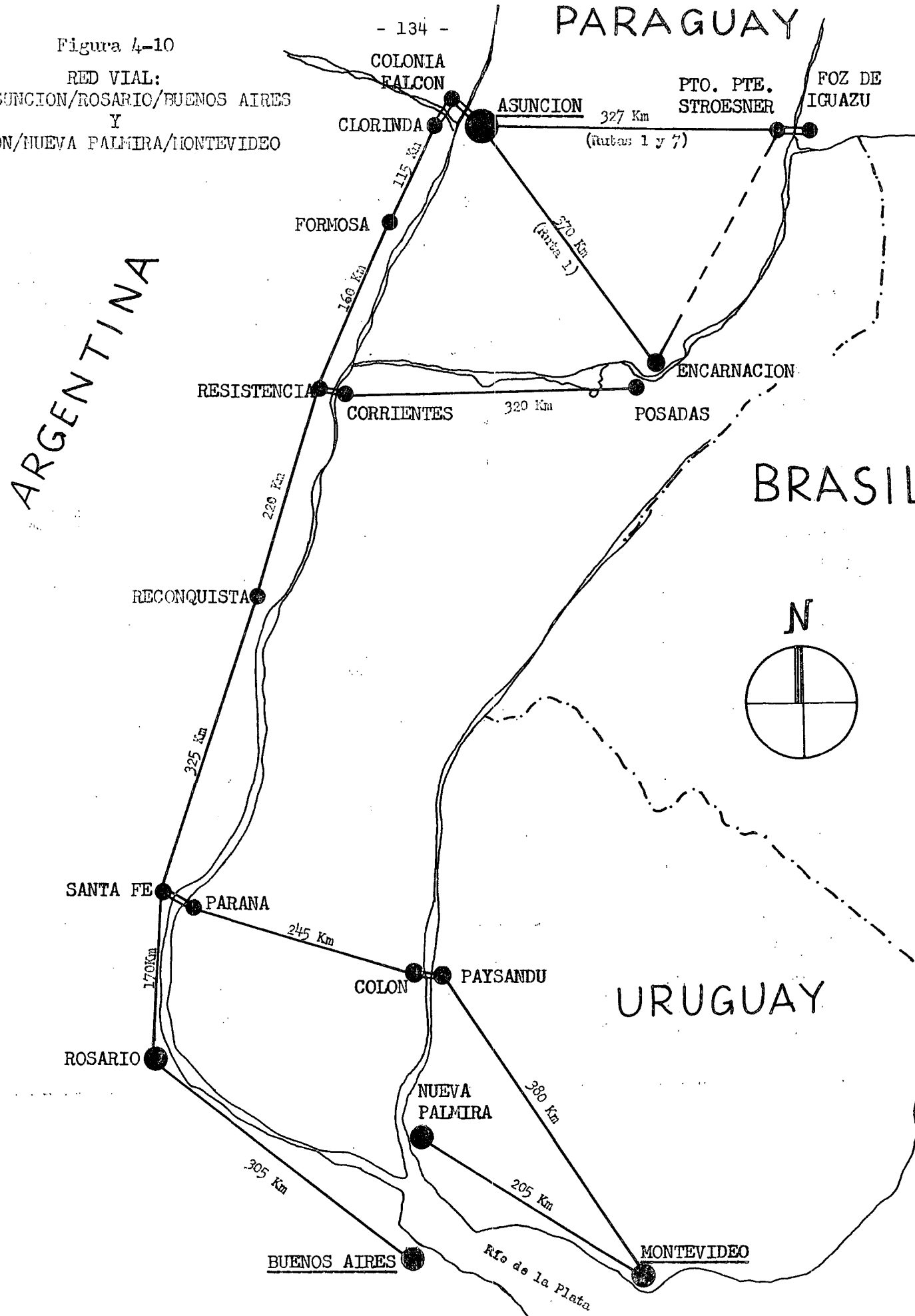
RUTA ASUNCION/ROSARIO/BUENOS AIRES, DISTANCIAS POR CARRETERA

(Kilómetros)

Localidad	Distancia	Pavimento	Progresiva		Observaciones
Tramo Asunción/Buenos Aires					
1. Asunción				1 335	
	15	P			
2. Puente Remanso			15	1 320	
	25	P			
3. Clorinda			40	1 295	
	115	P			
4. Formosa			155	1 180	
	160	P			
5. Resistencia			315	1 020	Conexión Encarnación
	220	P			
6. Reconquista			535	800	
	325	P			
7. Santa Fe			860	475	Conexión Montevideo
	170	P			
8. Rosario			1 030	305	
	215	P			
9. Zárate			1 245	90	
	90				
10. Buenos Aires			1 335		
Tramo Asunción/Encarnación					
1. Asunción				370	
	65	P			
2. Paraguarí			65	305	
	130	P			
3. San Juan Bautista			195	175	
	30	P			
4. San Ignacio			225	145	
	145	P			
5. Encarnación			370		
Tramo Encarnación/Resistencia					
1. Encarnación				350	Balsa Posadas-Pacu-cua
	5	P			
2. Posadas			5	345	
	320				
3. Corrientes			325	25	Puente General Belgrano
	25				
4. Resistencia (Montevideo)			350		

Figura 4-10

RED VIAL:
RUTA ASUNCION/ROSARIO/BUENOS AIRES
Y
ASUNCION/NUEVA PALMIRA/MONTEVIDEO



En sus aspectos institucionales el transporte automotor entre Argentina y Paraguay está regulado por el Convenio de Transporte Internacional Terrestre, adoptado en la VIII Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transportes de los Países del Cono Sur, celebrada en la ciudad de Mar del Plata en noviembre de 1977. Este convenio sustituyó al firmado en octubre de 1966 en la ciudad de Buenos Aires por los representantes de Argentina, Brasil y Uruguay, al que posteriormente se adhirieron Paraguay y Chile.

El Convenio de Transporte Internacional Terrestre se encuentra en la Ley Nº 699 de la República del Paraguay que "aprueba y ratifica el Convenio sobre transporte internacional terrestre, adoptado el 11 de noviembre de 1977, en oportunidad de la VIII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los países del Cono Sur, realizada en Mar del Plata, Argentina", con fecha 21 de julio de 1978. Por su parte, el mismo convenio se encuentra en la Ley Nº 22 111, emitida en Buenos Aires con fecha 30 de noviembre de 1979. Hay que hacer notar que la ley argentina comprende todos los puntos incluidos en el convenio, salvo el artículo 3 del anexo 2, que mereciera expresa reserva de la delegación argentina.

Cuadro 4-12

TONELADAS DE CARGA TRANSPORTADAS A TRAVES DEL PASO FRONTERIZO CLORINDA/FALCON, 1978

	Empresas paraguayas	Empresas argentinas	Total
Importación paraguaya	8 357 (21.7)	30 225 (78.3)	38 582 (100)
Exportación paraguaya	5 220 (22.5)	17 982 (77.5)	23 202 (100)
Total	13 577 (22)	48 207 (78)	61 784 (100)

Fuente: Departamento Transporte de Cargas, SETOP, Argentina.

/d. Procedimientos

d. Procedimientos de comercio exterior en Argentina

Exportaciones

Los procedimientos usados en las exportaciones de mercaderías a ultramar a través del puerto de Buenos Aires son fundamentalmente dos: el primero, es el procedimiento directo de buque a buque. Este es el modo más corriente de operar y a la vez, el más barato y rápido. Sin embargo, no siempre es posible efectuarlo ya que es necesario coordinar aproximadamente con un mes de anticipación la coincidencia de los barcos fluviales y de ultramar en dicho puerto.

El segundo procedimiento es el indirecto y se aplica cuando la mercadería debe bajar a muelle. En este caso, hay que distinguir en primer lugar, la tramitación para la mercadería que baja del buque fluvial al Depósito Fiscal más cercano y posteriormente se embarca en el buque de ultramar, lo que sucede cuando la carga permanecerá un máximo de 72 horas en este depósito. El otro tipo de transbordo indirecto se produce cuando la mercadería es bajada del buque fluvial al Depósito Franco paraguayo y posteriormente es embarcada en el buque de ultramar. Esto sucede cuando se sabe que la carga debe permanecer más de 72 horas en el puerto, o bien, en el caso de que la embarcación esté cercana al Depósito Franco.

Cuando las cargas siguen amparadas por el Conocimiento de Embarque Fluvial, esto es, en los casos de transbordo directo o bien en el transbordo indirecto cuando la mercadería usa Depósito Fiscal, sólo se emite el documento llamado "Transbordo" o "Permiso de transbordo". En el caso de transbordo indirecto, con estadía en el Depósito Franco paraguayo, se utiliza además una "Solicitud de Transbordo", documento que ampara la carga en su movimiento dentro del recinto portuario.

Tal como en los casos anteriormente descritos, en el puerto de Buenos Aires es el despachante de aduana quien actúa en representación del exportador paraguayo. Este despachante, en posesión del Conocimiento de Embarque Fluvial original y de un ejemplar de la Factura Comercial, enviados por el exportador, redacta el Permiso de Transbordo en seis ejemplares y lo presenta en las oficinas de Aduana junto con el Conocimiento y la Factura.

/En la

En la Aduana, se cotejan y se registran los documentos autorizando el transbordo en un plazo de 24 horas, quedando el Conocimiento en poder de la Aduana, para su posterior descarga del Manifiesto de Carga del buque fluvial.

Con el transbordo autorizado, el despachante se dirige a la Sección Portuaria de la Aduana, oficina que designa al guarda del buque, a cargo de la supervisión del transbordo. Esta operación, se llama Giro de Transbordo, la que, una vez efectuada, se termina con el sello y firma del responsable en el Documento de Transbordo autorizando el embarque propiamente dicho.

El carguío se realiza con la intervención del despachante, el guarda del buque y de los apuntadores de la Administración General de Puertos (AGP), además de personal de la empresa naviera.

Una vez efectuado el transbordo los interventores firman el Documento de Transbordo. De esta forma el transportador fluvial descarga su responsabilidad con respecto a la mercadería. El despachante, lo realiza en su calidad de operador de carga, mientras que el agente naviero asume con este acto, la responsabilidad de la mercadería hasta su destino. Asimismo, dan conformidad a esta operación el guarda del buque y el representante de la AGP. Los 6 ejemplares del transbordo se distribuyen entre el despachante de aduana, la Aduana, la Administración General de Puertos, el guarda del buque y el Agente Fluvial.

En seguida, el despachante redacta el Conocimiento de Embarque Marítimo y lo presenta a la empresa naviera para su firma. De esta forma, concluye la operación de despacho.

Cuando el transbordo es indirecto, el trámite es básicamente el mismo con la diferencia de que debe documentarse el traslado y recepción de la mercadería en el Depósito Franco y su posterior extracción del mismo.

El movimiento en puerto de la mercadería va amparado por el documento llamado "Traslado particular". Este documento es solicitado a la Sección Portuaria de la Aduana por la Agencia Fluvial a pedido del despachante. La concesión de la autorización es inmediata y la empresa a cargo del manipuleo de ingreso y salida del Depósito Franco puede operar inmediatamente.

/Una vez

Una vez depositadas las mercaderías en el almacén, el Delegado Administrador de la Administración Nacional de Navegación y Puertos, las recibe estampando su sello y firmando en el documento de traslado.

De esta forma, la responsabilidad por la mercadería recae en la Administración Nacional de Navegación y Puertos del Paraguay.

Por su parte, el guarda de buque,1/ que ha fiscalizado la operación, revisa el documento y lo firma. Otro tanto hace el despachante, quien actúa como representante del exportador. El documento queda en manos del guarda de buque. Para la extracción de la mercadería del Depósito Franco del Paraguay se utiliza el Documento de Transbordo firmado por la despachadora y la empresa naviera, tal como en el caso de transbordo directo.

Importaciones

La mercadería de importación del Paraguay que debe hacer transbordo en el puerto de Buenos Aires, también puede realizar esta operación en forma directa o indirecta. El transbordo directo consiste en una operación de buque a buque o bien de buque-camión-medio de transporte a Asunción. En el caso de transporte indirecto, se trata de una operación de buque-camión-depósito franco del Paraguay, medio de transporte hacia Asunción, o bien una operación de buque-camión-depósito franco del Paraguay-camión-medio de transporte hacia Asunción.

En cuanto a los procedimientos de importación, la diferencia más importante entre una operación de transbordo directo o indirecto, radica en la documentación necesaria para amparar los movimientos adicionales de la mercadería en puerto, los sucesivos manipuleos y su almacenamiento.

Las circunstancias que motivan la realización de un transbordo directo o indirecto, dependen de las características de cada operación comercial. Entre los factores más importantes hay que señalar la disponibilidad del medio de transporte, los términos mismos de la operación comercial, así como la preparación de la documentación necesaria.

1/ El guarda de buque es un funcionario de la Aduana a cargo de la fiscalización del muelle en donde se haya atracado el buque, quien debe supervisar las operaciones de desembarque o embarque.

/La tramitación

La tramitación correspondiente al despacho de las cargas de importaciones del Paraguay en este puerto se inicia con la preparación del Documento de Transbordo a partir del Conocimiento de Embarque Marítimo original endosado y la Factura Comercial, documentos éstos enviados por el importador desde el Paraguay o bien por el exportador del país de orígen al despachante de aduana en Buenos Aires.

El primer trámite debe realizarse ante las oficinas de Aduana, presentando allí los ejemplares del Documento de Transbordo junto con el Conocimiento de Embarque Marítimo endosado y Factura Comercial. En esta repartición se autoriza el transbordo en un plazo de 24 horas. A continuación, el agente recoge 6 ejemplares del Permiso de Transbordo quedando el resto de la documentación presentada en las oficinas de Aduana. Con este documento autorizado, el agente se presenta en las oficinas de la Sección Portuaria de la Aduana, en donde se sella el documento autorizado y se procede a nombrar un guarda de buque.

Si el transporte hacia Asunción se efectúa por la vía fluvial y se trata de un transbordo directo, esta operación es supervisada por el guarda de buque, un representante de la empresa naviera, el despachante de aduana, y un representante de la empresa fluvial, quienes estampan su firma en el Documento de Transbordo marcando de esta forma el traspaso de responsabilidades. El agente despachador redacta a continuación el Conocimiento Fluvial y lo presenta al agente fluvial para su firma conforme.

Cuando el transporte se va a efectuar por vía carretera, también la empresa naviera descarga su responsabilidad con la firma y sello del Documento de Transbordo y el agente despachador formaliza su intervención en la misma forma. Por su parte, la transportadora carretera asume la responsabilidad de las cargas hasta destino firmando ese documento. Sin embargo, antes de cargar el camión, el transportador debe estar premunido de un Permiso de Tránsito Terrestre, el que se tramita previamente en la Secretaría de Estado de Transporte Terrestre y que ampara el tránsito del vehículo por territorio argentino. Por otra parte, para la carga se necesita la contratación de un seguro de caución, por el que se garantiza el pago de los derechos de aduana correspondientes a la mercadería en tránsito en caso de que ésta sufra algún percance en su viaje hacia Asunción. Estos documentos acompañan la solicitud de Permiso de Transbordo en la oficina de Aduana.

/En el

En el momento de recoger los documentos tramitados, se le entrega al despachador de aduana un sobre lacrado para el chofer del camión quien deberá entregarlo en la Aduana de salida del país, en este caso, la localidad de Clorinda. El sobre contiene dos copias del Permiso de Tránsito emitido por Aduana, una del Transbordo que servirá de tornaguía y un oficio para la Aduana de Clorinda. Este oficio contiene una orden de remisión del Documento de Transbordo y los números de los sellos que servirán para precintar el camión. Los sellos son entregados al agente y serán puestos por el guarda del buque en el puerto.

Asimismo, el agente prepara el Manifiesto de Carga para el camión y lo presenta para su firma a la agencia transportadora.

La tramitación correspondiente al transbordo directo a buque fluvial o a camión continúa, haciendo visar los documentos fluviales y Manifiesto de Carga Fluvial o bien carreteros en el Consulado del Paraguay en Buenos Aires. Junto con los Conocimientos y Manifiestos, es necesario presentar copia de la Factura Comercial y la Factura Consular de origen. La visación de estos documentos supone un costo de US$ 10 por cada juego y el trámite tarda entre 24 y 48 horas. Una copia de cada uno de los Manifiestos y Conocimientos de la Factura Comercial y Consular, queda en el Consulado y es enviada a la oficina de Aduanas del destino de la mercadería en el Paraguay.

Obtenida la visación consular, el agente despachador envía los documentos visados al consignatario concluyendo de este modo la operación de despacho en Buenos Aires.

En cuanto al transbordo indirecto, es decir, cuando la mercadería pasa por el Depósito Franco paraguayo, se utiliza un documento adicional que ampara el movimiento portuario y deslinda las responsabilidades de cada entidad. Cuando la mercadería pasa sólo por el Depósito Fiscal de la Administración General de Puertos de Argentina, sigue amparada por los Conocimientos de Embarque Marítimos y los manipuleos se documentan con "tallies", es decir, bajo supervisión del apuntador de la Administración General de Puertos que tarja las operaciones.

/En el

En el transbordo indirecto con paso por el Depósito Franco paraguayo, los movimientos de mercadería desde el buque o desde el Depósito Fiscal hacia el Depósito Franco se documentan con el llamado "Traslado Particular" por el que la Aduana autoriza el movimiento de mercadería dentro del recinto portuario. Esta solicitud la realiza el agente marítimo, a pedido del despachador en la Sección Portuaria de la Aduana, presentando el Conocimiento de Embarque.

La empresa estibadora argentina H.E. Lopina y Cía. S.R.L. es la encargada del movimiento de ingreso de la mercadería del Depósito Franco paraguayo, en su traslado del buque al almacén. Las operaciones de carga y descarga son supervisadas por los guardas de buques correspondientes.

Una vez entregada la carga en el Depósito Franco, el Delegado Administrador del Almacén y funcionario de la Administración Nacional de Navegación y Puertos, firma y sella el traslado concretando de este modo la transferencia de responsabilidad desde la empresa naviera a la ANNP.

A su vez, el guarda de buque da su conformidad al documento, adjuntando las observaciones necesarias.

Para retirar la mercadería del depósito y su posterior reembarque, se utiliza el documento de transbordo. Su tramitación es idéntica a la que se describe anteriormente para el transbordo directo.

Tratamiento de la mercadería en frontera

En este apartado corresponde sólo referirse al tratamiento de las cargas en tránsito por la frontera de Clorinda ya que el transbordo fluvial no sufre ningún control entre las ciudades de Buenos Aires y Asunción.

Entre Buenos Aires y Clorinda existen varios controles de carretera ya sean éstos fijos o móviles. Ellos tienen como misión verificar el estado de los vehículos, el peso transportado y los sellos aduaneros.

Al llegar a Clorinda, el puesto fronterizo de salida, el vehículo tiene dos alternativas para ingresar al Paraguay. Ellas son la balsa argentina a través de la localidad de Ita Enramada o bien cruzar el puente internacional San Ignacio de Loyola, haciendo uso del paso fronterizo de Colonia Falcón. En ambos casos, el chofer se presenta en las oficinas de la Aduana y hace entrega del sobre lacrado que se le encomendara en Buenos Aires. El funcionario de turno del Resguardo Aduanero, procede entonces a

/verificar el

verificar el número y estado de los sellos o precintos. Seguidamente, autoriza el paso del camión y conserva la documentación entregada para mandar copia del Transbordo a la Aduana de Buenos Aires. Este documento sirve de tornaguía, con la que la Aduana cerrará el registro de tránsito abierto al iniciar el trámite del despacho en Buenos Aires.

e. Costos al usuario del transporte internacional

Fletes fluviales

Para los efectos de establecer el costo al usuario de poner la mercadería al costado del buque (costo "FAS, free along side") se han preparado los cuadros 4-13 y 4-14, Fletes y gastos de transporte Asunción/Buenos Aires en embarcaciones de la Flota Mercante del Estado y en barcazas de empuje, respectivamente. Se indican los gastos de manipuleo en Asunción y los gastos de transbordo en Buenos Aires - que son iguales para ambos sistemas - y el flete fluvial, que difiere levemente.

El desembolso total para los buques de FME varía entre US$ 26.56 para los expellers y la soja a granel y US$ 70.14 para la madera aserrada y suelta, y entre US$ 27.39 y US$ 70.99 para los mismos productos si se transportan por embarcaciones de empuje. Aunque en forma menos acentuada que en el caso de las importaciones, llama la atención que los gastos de transbordo en Buenos Aires sean similares y en algunos casos superiores a los fletes fluviales, salvo para la carga a granel. Es curioso observar que la tarifa para el transbordo de madera suelta resulte más del doble del flete fluvial, lo que se justificaría para desestimular el anacrónico y absurdo sistema de transportar las tablas, tablones y vigas sin atar, en esta época de la unitarización de cargas. En cambio, la tarifa de manipuleo en Asunción concede una rebaja a la madera suelta frente a la madera en atados.

Fletes marítimos

Como es sabido, el transporte marítimo mundial se efectúa en buques de línea y en barcos de servicio irregular, en proporción aproximada de 60 y 40%.

/Cuadro 4-13

Cuadro 4-13

FLETES Y GASTOS DE TRANSPORTE ASUNCION/BUENOS AIRES EN EMBARCACIONES DE LA FLOTA MERCANTE DEL ESTADO DEL PARAGUAY

(En dólares por tonelada)[a/]

Producto	Gastos manipuleo Asunción	Flete fluvial	Gastos transbordo Buenos Aires	Total hasta FAS Buenos Aires
Aceites esenciales b/	4.76	27.60	20.00	52.36
Aceites vegetales b/	4.76	27.60	20.00	52.36
Algodón en fardos	6.11	29.60	20.00	55.71
Café en bolsas	4.76	34.50	20.00	59.26
Expellers				
A granel	4.76	17.80	4.00/14.00c/	26.56/36.56
En bolsas	4.76	17.80	20.00	42.56
Extracto de quebracho	4.76	22.50	20.00	47.26
Maderas aserradas				
En atados	6.11	18.90	20.00	45.01
Sueltas	5.24	18.90	46.00	70.14
Maderas manufacturadas				
Parquet	4.76	18.90	20.00	43.66
Semilla de soja				
A granel	4.76	17.80	4.00/14.00c/	26.56/36.56
En bolsas	4.76	17.80	20.00	42.56
Tabaco en fardos	4.76	29.60	20.00	54.30

Fuente: Para gastos de manipuleo en Asunción, tarifas de la Asociación de Agentes Marítimos del Paraguay (ASOMAR), vigentes desde el 1º de agosto de 1980; para fletes fluviales, tarifas de la Flota Mercante del Estado del Paraguay, en vigencia desde el 1º de agosto de 1980; para gastos de transbordo en Buenos Aires, cortesía de la Cía. de Transportes y Comercio Internacional, Buenos Aires.

a/ Al equivalente de ₲ 126 por US$ 1.00 y $N 1 870 por US$ 1.00 vigente al 30.07.80.

b/ A granel o en tambores.

c/ US$ 4.00 por tonelada liner terms, pero si es f.i.o. o f.i.s. el exportador paraguayo tiene que poner la gente en el buque con un costo adicional de US$ 10.00 aproximadamente.

/Cuadro 4-14

Cuadro 4-14

FLETES Y GASTOS DE TRANSPORTE ASUNCION/BUENOS AIRES EN BARCAZAS DE EMPUJE

(En dólares por tonelada)a/

Producto	Gastos manipuleo Asunción	Flete fluvial	Gastos transbordo Buenos Aires	Total hasta FAS Buenos Aires
Aceites esenciales b/	4.76	29.43	20.00	54.19
Aceites vegetales b/	4.76	29.43	20.00	54.19
Algodón en fardos	6.11	31.05	20.00	57.16
Café en bolsas	4.76	35.64	20.00	60.40
Expellers				
A granel	4.76	18.63	4.00/14.00c/	27.39/37.39
En bolsas	4.76	18.63	20.00	43.39
Extracto de quebracho	4.76	23.22	20.00	47.98
Maderas aserradas				
En atados	6.11	19.75	20.00	45.86
Sueltas	5.24	19.75	46.00	70.99
Maderas manufacturadas				
Parquet	4.76	26.83	20.00	51.59
Semilla de soja				
A granel	4.76	18.63	4.00/14.00c/	27.39/37.39
En bolsas	4.76	18.63	20.00	43.29
Tabaco en fardos	4.76	30.43	20.00	55.19

Fuente: Las mismas del cuadro 4-13, excepto por los fletes fluviales, que son los de la Cámara de Armadores Fluviales de Navegación por Empuje (CAFME), vigentes desde el 15 de mayo de 1980.

a/ Al equivalente de ₲ 126 por US$ 1.00 y $N 1 870 por US$ 1.00, vigente al 30.07.80.

b/ A granel o en tambores.

c/ US$ 4.00 por tonelada liner terms, pero si es f.i.o. o f.i.s. el exportador paraguayo tiene que poner la gente en el buque con un costo adicional de US$ 10.00 por tonelada.

/Los buques

Los buques de línea son las naves de servicio regular, con itinerario fijo, que aceptan carga de cualquier embarcador y aplican tarifas de fletes fijadas de antemano, generalmente por las conferencias marítimas que atienden el tráfico respectivo. En cambio, los buques de servicio irregular son aquellos que van de un puerto a otro con cargamentos completos, generalmente de un solo producto, contratados por viaje o por varios viajes o por tiempo, y cuyos fletes se convienen en el momento, de acuerdo a la ley de la oferta y la demanda.

Casi la totalidad de los buques de servicio regular están afiliados a una conferencia marítima, la que agrupa a los armadores que cubren un tráfico determinado y se encarga de fijar las tarifas de fletes y de regular, en principio, los itinerarios. Se ha criticado a las conferencias, especialmente por el poder sin contrapeso que ejercen en la determinación de las tarifas y las condiciones de embarque, pero se ha llegado a la conclusión - en particular en las investigaciones parlamentarias efectuadas en Inglaterra, Canadá y Estados Unidos de América - que prestan utilidad al comercio, a través de servicio regular y de tarifas fijas, pues aseguran que las mercancías podrán transportarse en todo tiempo y que no se cobrará a un cliente fletes diferentes del que se aplica a su competidor. Las críticas a las conferencias en diversos foros internacionales llevaron a la adopción por las Naciones Unidas en 1974 del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas y aun cuando todavía no entra en vigor, ha servido para mejorar el tratamiento de dichas agrupaciones de armadores a los usuarios.

* Fletes de buques de línea

Como ya se explicó, los fletes de buques de línea obedecen a tarifas fijadas por las respectivas conferencias marítimas e incluyen los gastos de carga y descarga, desde el gancho de la nave en el puerto de embarque al gancho de la nave en el puerto de desembarque de la mercancía. Se supone que las tarifas de conferencia permanezcan sin variaciones durante un largo período, y el Código de Conducta dispone que no podrán elevarse sino después de un año de vigencia. Esta es una de las principales razones por la cual las grandes potencias marítimas no han adherido a

/dicho instrumento

dicho instrumento jurídico, porque resulta prácticamente imposible, frente al alza constante de todos los costos de la nave y de la carga, mantener un flete fijo por un largo período. Claro que los armadores recurren en cada oportunidad posible al arbitrio de implantar recargos sobre los fletes, ya sea por el alza de los combustibles, por diferencia de tipo de cambio o por congestión portuaria.

En los tráficos que interesan al Paraguay, las conferencias que agrupan a las empresas navieras con servicios desde Argentina, Brasil y Uruguay al Norte de Europa y la Costa Este de Estados Unidos tienen establecidos recargos por combustible ("Bunker surcharges") que varían de acuerdo al precio del petróleo para caldera o diesel de consumo a bordo. A la fecha de recolectar las informaciones para el presente estudio (entre septiembre y octubre de 1980), dichos recargos por combustibles eran los siguientes:

Puerto de origen	A Norte Europa	A Estados Unidos
Buenos Aires	19.45%	23.0%
Montevideo	19.45%	20.5%
Paranaguá	16.80%	23.0%

Por otra parte, algunas conferencias ofrecen una rebaja a sus clientes habituales, devolviéndoles un porcentaje del flete por concepto de fidelidad, esto es por haber hecho sus embarques exclusivamente en buques conferenciados. Esta modalidad está expresamente prohibida por ley a las conferencias que atienden tráficos con Estados Unidos. Las informaciones recogidas en Buenos Aires y en Montevideo indican que las conferencias conceden una rebaja ("rebate") del 10% en los fletes a Europa del Norte.

En cuanto a la estructura de las tarifas de conferencias éstas son fijadas tomando en cuenta una treintena de factores, de los cuales los más importantes se refieren al factor de estiba o relación entre peso y volumen de la carga, a los costos directos que sea posible asignarle, como el pago a los estibadores por la faena de estiba y desestiba y las tarifas portuarias por esa carga determinada, y a "lo que la carga pueda soportar",

/estimación basada

estimación basada en el valor fob de la mercadería. No es posible asignar a determinada mercancía el costo exacto de su transporte, sobre todo en un buque de línea que lleva a bordo miles de mercaderías de diferentes características para varios puertos de su ruta.

En algunos casos, a pedido del cliente y a fin de facilitar la entrada en el mercado de un producto no tradicional, las conferencias convienen en establecer un flete promocional, por un período determinado. Existe para ello un procedimiento instituido, basado en una solicitud del usuario en que se indiquen las características del producto, su volumen actual y proyectado, su precio y el de la competencia, a fin de permitir evaluar la situación y considerar el flete de promoción adecuado.

* Fletes de buques de servicio irregular

Contrariamente a lo que sucede con los buques conferenciados, los barcos de servicio irregular no están sujetos a tarifas fijadas previamente, sino que sus fletes y condiciones se transan libremente en el mercado naviero mundial, altamente competitivo.

Los contratos de fletamento ("charter parties") se pueden agrupar en tres tipos: por viaje, por tiempo y a casco desnudo, y se conocen universalmente por su terminología en inglés: "voyage charter", "time charter" y "bare boat charter".

Hay diversas variaciones de los contratos por viaje, pero generalmente el buque es entregado por un viaje, o por varios viajes, y los gastos de operación corren por cuenta del propietario de la nave, mientras los gastos del viaje y de la carga los cubre el fletador. En otros casos, el propietario paga todos los gastos de operación y del viaje hasta que la carga es desembarcada. El flete puede ser fijado a base de la capacidad de porte bruto ("deadweight") de la nave, o por tonelada transportada o por una suma alzada ("lump-sum").

En el fletamento por tiempo, el buque se entrega tripulado y aprovisionado con vituallas de cubierta y máquinas, pero no de combustible, para un período determinado. Normalmente, estos contratos son por un año pero hay muchos buques fletados por largos períodos, incluso algunos por toda su vida útil. El precio se conviene por una suma dada.

/En el

En el fletamento a casco desnudo, el fletador toma a su cargo todos los gastos de operación y del viaje e incluso contrata y paga los oficiales y tripulantes y es responsable por las reparaciones y el seguro de la nave. Por lo general, este tipo de fletamento se hace con promesa de compraventa.

La Conferencia Marítima del Báltico e Internacional (BIMCO) se encarga de preparar y proporcionar a sus asociados los formularios de contrato de fletamento para los diferentes tipos de "charter parties".

Cuadro 4-15

FLETES BUENOS AIRES/NORTE DE EUROPA, AL 15 DE OCTUBRE DE 1980

(En dólares a razón de DM 1.81 = US$ 1.00)*/

Aceites esenciales (en tambores)			
Menta			
Flete marítimo	DM 390.00 /t		
+ 19.45 recargo combustible	75.86		
	DM 465.86	=	US$ 257.38
+ 1.5% ad valorem (s/US$ 8 588)			128.07
			US$ 385.45
Aceites vegetales (en tambores)			
Flete marítimo	DM 315.00 /t		
+ 19.45% recargo combustible	61.27		
	DM 376.27	=	US$ 207.88
Algodón (en fardos)			
Flete marítimo	DM 175.00		
+ 19.45 recargo combustible	34.04		
	DM 209.04	=	US$ 115.49
Café (en bolsas)			
Flete marítimo	DM 345.00		
+ 19.45% recargo combustible	67.10		
	DM 412.10	=	US$ 227.68
Maderas aserradas			
Flete marítimo	DM 205.00		
+ 19.45% recargo combustible	39.87		
	DM 244.87	=	US$ 185.29
Tabaco (en fardos)			
Flete marítimo	DM 345.00		
+ 19.45% recargo combustible	67.10		
	DM 412.10	=	US$ 227.68

Fuente: Cortesía de Paramundo S.A., Asunción.

*/ Cambio vigente al 15 de octubre de 1980.

Cuadro 4-16

FLETES BUENOS AIRES/COSTA ESTE DE ESTADOS UNIDOS AL 15 DE OCTUBRE DE 1980
(En dólares por tonelada métrica)

Aceites esenciales (en tambores)			
Flete marítimo	US$	267.50	
+ 1% ad valorem (menta)		85.88	
	US$	353.38	
+ 23% recargo combustible		81.28	
	US$	434.66	
Aceites vegetales (en tambores)			
Flete marítimo	US$	105.50	/t
+ 23% recargo combustible		24.27	
	US$	129.77	
Algodón (en fardos)			
Flete marítimo	US$	122.00	
+ 23% recargo combustible		28.06	
	US$	150.06	
Café (en bolsas)			
Flete marítimo	US$	110.83	
+ 23% recargo combustible		25.49	
	US$	136.32	
Extracto de quebracho			
Atomizado o secado c/spray			
Flete marítimo	US$	84.00	/t
+ 23% recargo combustible		19.32	
	US$	103.32	
Atomizado o secado c/vaporizador			
Flete marítimo	US$	77.50	
+ 23% recargo combustible		17.83	
	US$	95.33	
Maderas aserradas			
Flete marítimo	US$	85.50	
+ 23% recargo combustible[a]		19.67	
	US$	105.17	
Tabaco			
Flete marítimo	US$	226.50	
+ 23% recargo combustible		52.10	
	US$	278.60	

Fuente: Cortesía de Paramundo S.A., Asunción.

/B. Ruta

B. Ruta Asunción/Río Grande/Paranaguá/San Pablo

En la abundante literatura existente sobre el transporte en el Paraguay, es frecuente que cuando se trata el corredor desde este país hacia el Brasil se estudie sólo el medio automotor. Si bien este medio moviliza el mayor volumen de carga de este comercio y su flujo es el que ha crecido en la forma más dinámica, no debe descuidarse el uso actual y potencial de otras alternativas de real interés.

El medio ferroviario se ha revelado como una posibilidad de sustitución del camión en los tramos más largos del itinerario, lográndose un transporte multimodal con evidentes ventajas de costo. En este sentido se conocen las experiencias del transporte de soja a granel desde Ponta Porá hacia Paranaguá. También se transportó soja desde Encarnación, a través de un tránsito por Argentina, hasta Uruguaiana, para llegar a Paranaguá. Ello muestra que el medio ferroviario no sólo puede brindar un servicio más barato hacia Paranaguá, sino que permitiría acceder en forma aún más económica al puerto de Río Grande. Es así que esta posibilidad es doblemente interesante ya que además de reducir fletes con respecto al viaje a Paranaguá, permite el acceso a almacenamiento adicional de grano, aspecto que puede convertirse en un verdadero cuello de botella para las exportaciones de oleaginosas paraguayas en el futuro.

Sin embargo, lo que realmente sorprende es el volumen del transporte por agua, que se inicia prácticamente en el año 1979. Este fenómeno, que no lo acusan las cifras del Paraguay, lo revelan las estadísticas del Ministerio de Transporte del Brasil, que aparecen en el cuadro 4-17. Según esta fuente, durante 1979 se transportaron 95 000 toneladas hacia el Paraguay por este medio. Aunque se desconocen mayores antecedentes sobre este transporte, conviene recordar que los itinerarios posibles de unión por agua entre ambos países son básicamente tres. El primero es aquel que usa el Río de la Plata y que puede ser directo o bien, lo que es más probable, mediante escala en Buenos Aires o Montevideo. Otra alternativa, interesante por cierto, es aquella que permite acceder al Paraguay por la vía del puerto de Corumbá. En efecto, este puerto está unido por ferrocarril directamente a San Pablo y al puerto de Santos y

/Cuadro 4-17

Cuadro 4-17

EXPORTACIONES BRASILEÑAS HACIA PARAGUAY E IMPORTACIONES BRASILEÑAS DESDE PARAGUAY POR MODALIDAD DE TRANSPORTE

(Miles de toneladas)

	1975	1976	1977	1978	1979
Exportaciones					
Por agua	-	-	6.0	69.0	95.0
Por ferrocarril	-	-	-	3.6	-
Por automotor	68.3	95.8	133.6	150.7	242.0
Subtotal	68.3	95.8	139.6	223.3	337.0
Importaciones					
Por agua	1.0	-	-	1.0	-
Por ferrocarril	5.7	5.4	3.9	-	39.9
Por automotor	29.5	25.4	22.9	27.3	165.0
Subtotal	36.2	30.8	26.8	28.3	204.9
Total	104.5	126.6	166.4	251.6	541.9

Fuente: Sobre la base de cifras del documento Ministerio dos Transportes, Sistema de Transporte Brasileiro e sua Articulação com os Países do Cone Sul, Brasilia, octubre de 1980.

/por vía

por vía fluvial con Asunción, a través del río Paraguay. La tercera alternativa que aparece en la figura 4-11 es la que hace uso de los ríos Paraná y Tieté. En efecto, a través de estos dos ríos es posible acceder desde Hernandarias, pocos kilómetros al norte de Stroessner, a las proximidades de San Pablo, en Brasil.

Ya se indicó anteriormente que el almacenamiento de semillas de oleaginosas y harinas y expellers de oleaginosas en puertos podía convertirse en un cuello de botella en el futuro, o por lo menos, en factor fundamental en la selección de itinerarios de transporte internacional del Paraguay. Si bien éste es un problema que debe analizarse como un sistema que comprende la producción y consumo de estos productos además del transporte, pueden adelantarse algunos juicios al respecto. En primer lugar, la demanda de almacenaje de estos productos es difícil de reducir porque son exportados a ultramar en buques fletados, que llegan irregularmente a puerto, ocasionando los desfasajes que exigen el uso de almacenaje. En seguida, la mayoría de los antecedentes de que se dispone sobre planes de almacenamiento en los países limítrofes del Paraguay muestran que se han hecho previsiones sólo para su demanda interna. Esto no revestiría importancia si la producción paraguaya se mantuviera a niveles marginales con respecto a las exportaciones de estos países. Pero, a la luz de las metas propuestas, especialmente por el Ministerio de Agricultura y Ganadería del Paraguay, esto no parece ser así. Sólo las inversiones que se estudian en el puerto de Nueva Palmira parecen estar destinadas a atender la demanda excedente potencial proveniente de Argentina y Paraguay, pero la concreción de estos planes aún está a la espera de decisión de las autoridades uruguayas.

a. Puertos del Brasil

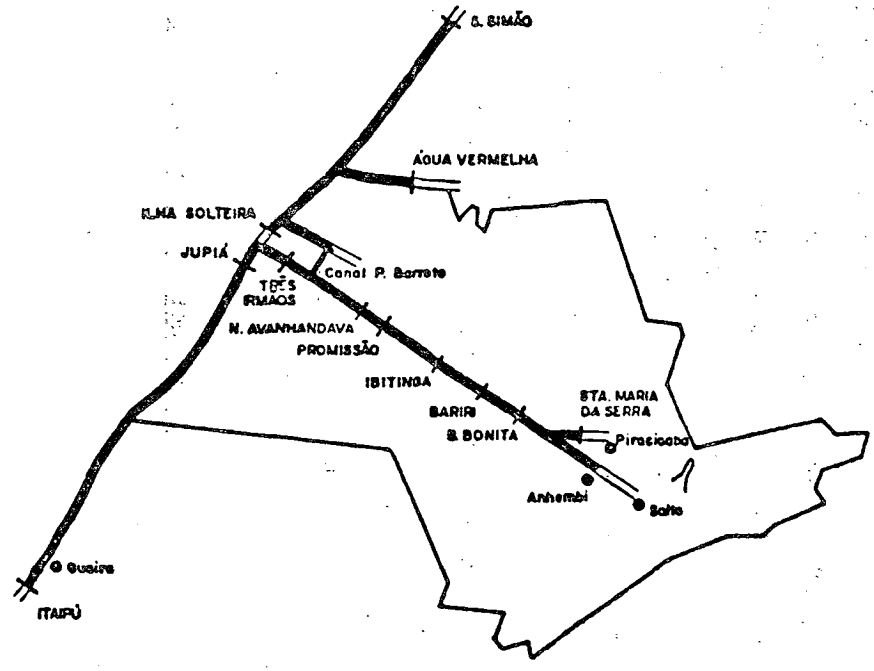
Paranaguá

Puerto situado en la bahía del mismo nombre, en la costa del Estado de Paraná, Brasil. Es uno de los puertos principales de ese país y terminal de uno de los cuatro corredores de exportación existentes.

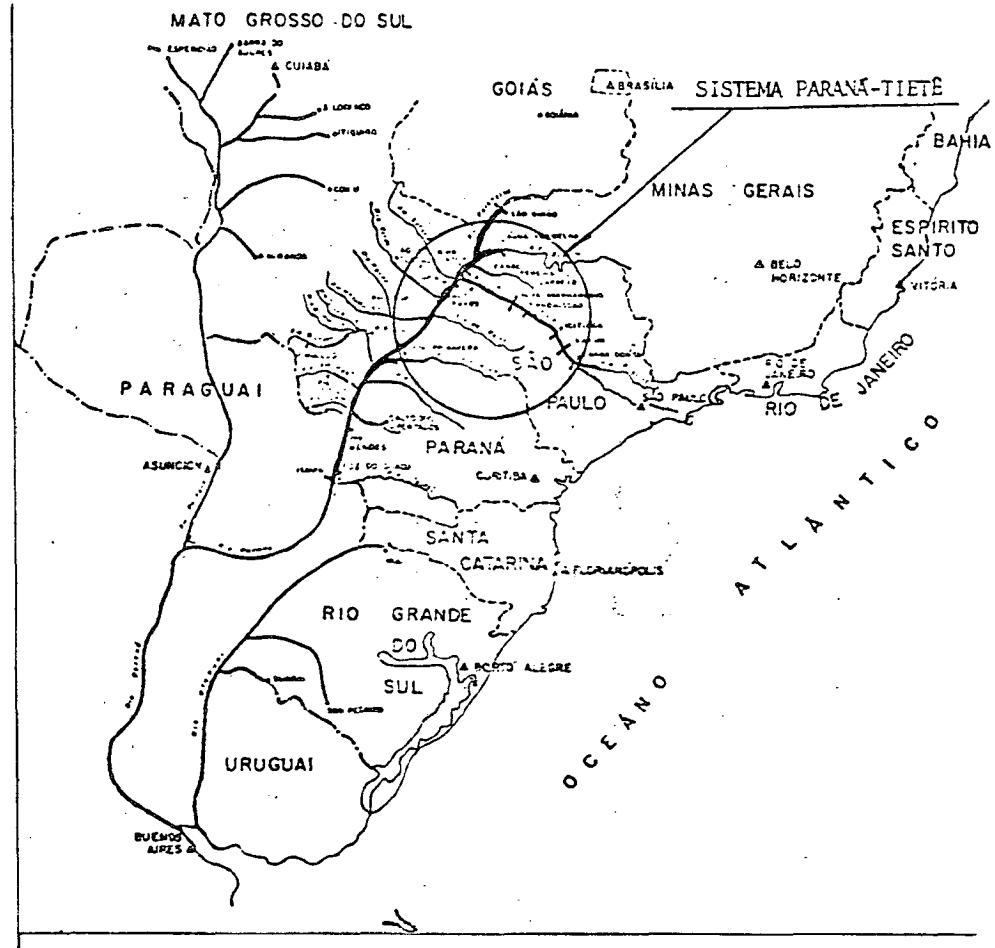
/Figura 4-11

Figura 4-11

SISTEMA DE NAVEGACION FLUVIAL PARANÁ-TIETÉ, BRASIL



Tramo Paraná - Tieté



SITUACÃO - EM CONSTRUÇÃO

EXIENSÃO - 1780 KM

CALADO - 3,5 M NO RIO PARANÁ
2,5 M NO RIO TIETÊ

BALIZAMENTO - A SER PROJETADO

CARGAS - DERIVADOS DE PETROLEO, CEREAIS, CARGA GERAL, GRANEIS SOLIDOS.

INVESTIMENTO - CR$ 9.950.000,00/KM

TEMPO DE IMPLANTAÇÃO - 5 ANOS

Llegó a ser el mayor puerto exportador de café del mundo en la década del 60 presentando actualmente un movimiento más diversificado y especializado en granos y sus subproductos. Esta componente ascendió a 4.5 millones de toneladas en 1977 y representa aproximadamente 80% del movimiento de cargas de exportación del puerto en los últimos años.

El acceso marítimo de la bahía actualmente se realiza a través de un canal de 2 500 m de extensión, 200 m de ancho y 12 m (39.4 pies) de profundidad.

El puerto dispone de 2 100 m de extensión de muelle con profundidades entre 8 y 12 m. Posee un conjunto de silos e instalaciones para el embarque de granos, con una capacidad estática de almacenamiento de unas 470 000 toneladas y una velocidad de descarga de 5 700 ton/hora. En 1979 se habilitó la unidad más moderna, con 100 000 toneladas de capacidad, dotada de un sistema enteramente automático y con una velocidad de descarga de 1 500 ton/hora. La capacidad actual de las instalaciones de recepción terrestre de granos asciende a 3 750 ton/hora.

Por otro lado el puerto dispone de amplias facilidades para el movimiento de mercadería general que incluye un total de 55 grúas, 14 de reciente adquisición, dos de 30 toneladas para ordenamiento de contenedores y una grúa flotante de 100 toneladas de capacidad. El almacenamiento se distribuye en 31 unidades que cubren un total de 90 000 m^2 y con capacidad para unas 760 000 toneladas.

En general, la capacidad de las instalaciones para granos existentes en el puerto de Paranaguá se encuentra en niveles compatibles con la demanda en todo el sistema. Con el nuevo silo vertical se dispone de una capacidad mensual de almacenaje de 940 000 toneladas, habiéndose previsto una demanda mensual máxima de 813 000 toneladas para 1985 y 840 000 toneladas para 1990 (considerando un índice mensual del 14% de la demanda anual).1/ Esto significa que se dispondrá de un margen de capacidad de unas

---

1/ Programa Integrado para o Corredor de Exportaçao de Paranaguá-Estudo prelimiar, GEIPOT, 1979.

/Figura 4-12

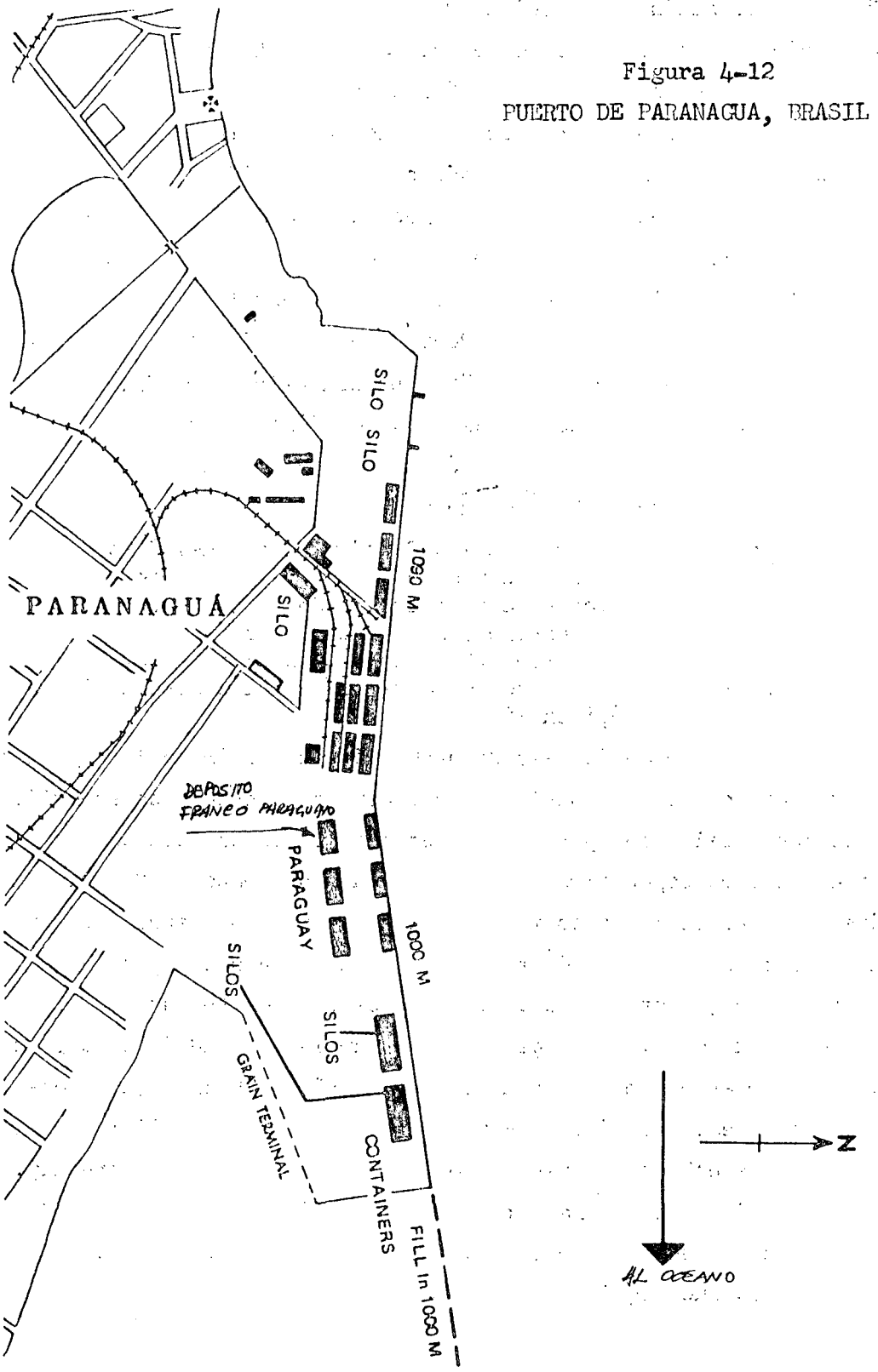


Figura 4-12
PUERTO DE PARANAGUA, BRASIL

900 000 toneladas anuales en 1985 y de 700 000 en 1990. Otros proyectos prevén la ampliación de capacidad de sitios de atraque e instalaciones de expedición de granos para los próximos años. Las colas de camiones que se observan en el puerto en períodos de zafra, responderían a problemas operativos derivados de la comercialización y coordinación de movimientos de zafras y no a la existencia de déficit de capacidad física.

El acceso carretero se realiza por la ruta BR-277 que conecta el puerto con Curitiba y lo vincula directamente con el Paraguay a través de Foz do Iguazú. El ferrocarril tiene acceso por la línea EF-277 vinculado al Paraguay a través de Ponta Porá-P.J. Caballero o indirectamente con tránsito por Argentina vía Uruguaiana-Encarnación.

En el puerto de Paranaguá, el Paraguay dispone de un depósito franco, concedido por el Brasil según consta en el convenio del 20 de enero de 1956, firmado en Río de Janeiro:

> Artículo I. El gobierno de los Estados Unidos del Brasil se compromete a conceder un depósito franco en el Puerto de Paranaguá para el recibo, almacenaje y distribución de las mercaderías de procedencia y origen paraguayos, así como para el recibo, almacenaje y expedición de las mercaderías destinadas al Paraguay, dentro de cuyo depósito para los efectos aduaneros, tales mercaderías serán consideradas en régimen libre.

Dicho depósito se instaló de hecho sólo a partir de 1969 y en la actualidad dispone de un local de 4 000 metros cuadrados de superficie, y de amplias facilidades para el uso de los distintos recursos con que cuenta el puerto, especialmente el almacenaje de granos. En las afueras del área portuaria, los exportadores paraguayos adquirieron recientemente a nombre de la ANNP un depósito de 12 000 m^2 con una capacidad de 18 000 toneladas, provisto de instalaciones para el tratamiento de granos, especialmente de soja. Ello permite mejorar la calidad de este producto antes de su embarque, manteniendo así el patrón ANEC 41 fijado para las exportaciones. Además, el Paraguay cuenta con un edificio recientemente inaugurado, que alberga al Centro Comercial y Consular del Paraguay. Allí están las oficinas del representante de la ANNP y del Cónsul del Paraguay en Paranaguá, acompañados por más de veinte funcionarios, equipados con todas las comodidades que requiere su función.

/El movimiento

El movimiento de carga en tránsito de y hacia el Paraguay se reduce prácticamente a las semillas de soja que representan el 95% de las exportaciones por Paranaguá, siendo el resto principalmente maderas. Las importaciones son sólo unos pocos miles de toneladas. El volumen de soja embarcado fue de 270 mil toneladas en 1979, lo que equivale a 78% del total exportado en semillas, habiendo alcanzado a 90% el año anterior.

El auge que desde hace algunos años ha tenido Paranaguá como puerto de tránsito para la salida de la soja paraguaya obedece no sólo a las ventajas propias del puerto e instalaciones en relación con otras alternativas, como son la capacidad de almacenamiento en silos y permitir acceso a buques graneleros de porte importante (50 000 toneladas a carga completa), sino también a las amplias facilidades otorgadas al Paraguay que le permitieron establecer una organización conveniente para el desarrollo del tráfico. Otro aspecto que ha incidido favorablemente es la reglamentación portuaria que exige rendimientos mínimos a los barcos en las operaciones de carga y descarga, política que ha agilizado el movimiento global del puerto. Sin embargo, se señalan algunas desventajas como el elevado costo que implica la travesía terrestre para acceder desde el Paraguay, la lentitud de descarga de camiones en la época de zafra y la menor frecuencia relativa de buques de ultramar.

Finalmente, debe destacarse que en Paranaguá se pudo constatar cómo una gestión acertada por parte de las autoridades de ambos países permite conjugar intereses privados y públicos para lograr una planta física e instalaciones adecuadas, con las que se presta una variada gama de servicios de gran importancia para el comercio exterior del país.

Río Grande

Situado sobre la costa del Estado de Río Grande al sur del Brasil, es un puerto con resguardo natural, localizado en la boca que comunica la Laguna de los Patos con el Océano Atlántico. Actualmente es uno de los principales puertos del país, habiendo sido objeto de una importante modernización y ampliación desde algunos años atrás. Por su ubicación geográfica y accesibilidad terrestre así como por disponer de instalaciones

/modernas de

modernas de gran capacidad para el movimiento de granos y permitir la operación con buques de gran porte, constituye una alternativa de real interés para la exportación de semillas del Paraguay, hasta el momento no utilizada.

Las instalaciones de la terminal de trigo y soja del puerto tienen una capacidad para movilizar 9.3 millones de toneladas de granos recibidos de camión y ferrocarril. Dispone de un muelle de 412.5 m de longitud de atraque con una profundidad de 14.5 m (47.6 pies) y dos instalaciones de carga que pueden operar simultáneamente un buque de 40 000 toneladas y otro de 62 500 o uno solo de 80 000 toneladas. La capacidad estática de almacenamiento es de 282 000 toneladas distribuido en dos depósitos de granos de 76 000 toneladas cada uno y un silo vertical de 130 000 toneladas, compuesto por 100 celdas y 64 entreceldas. Posee accesos carretero y ferroviario convenientes así como elementos adecuados de recepción de granos desde camiones y vagones. No se tiene información exacta sobre la utilización actual de la terminal pero se estima que opera sin dificultades y con cierto margen de capacidad. Por otro lado se tienen amplias posibilidades de incrementar la capacidad actual, hecho ya previsto en el proyecto original de la terminal.

La utilización del puerto de Río Grande por parte del Paraguay aparece como una opción factible en el corto plazo, frente al crecimiento previsto en las exportaciones de soja y a la posibilidad de hacer efectivo el transporte ferroviario por la conexión existente con el Paraguay a través de Uruguaiana.

b. Medio ferroviario

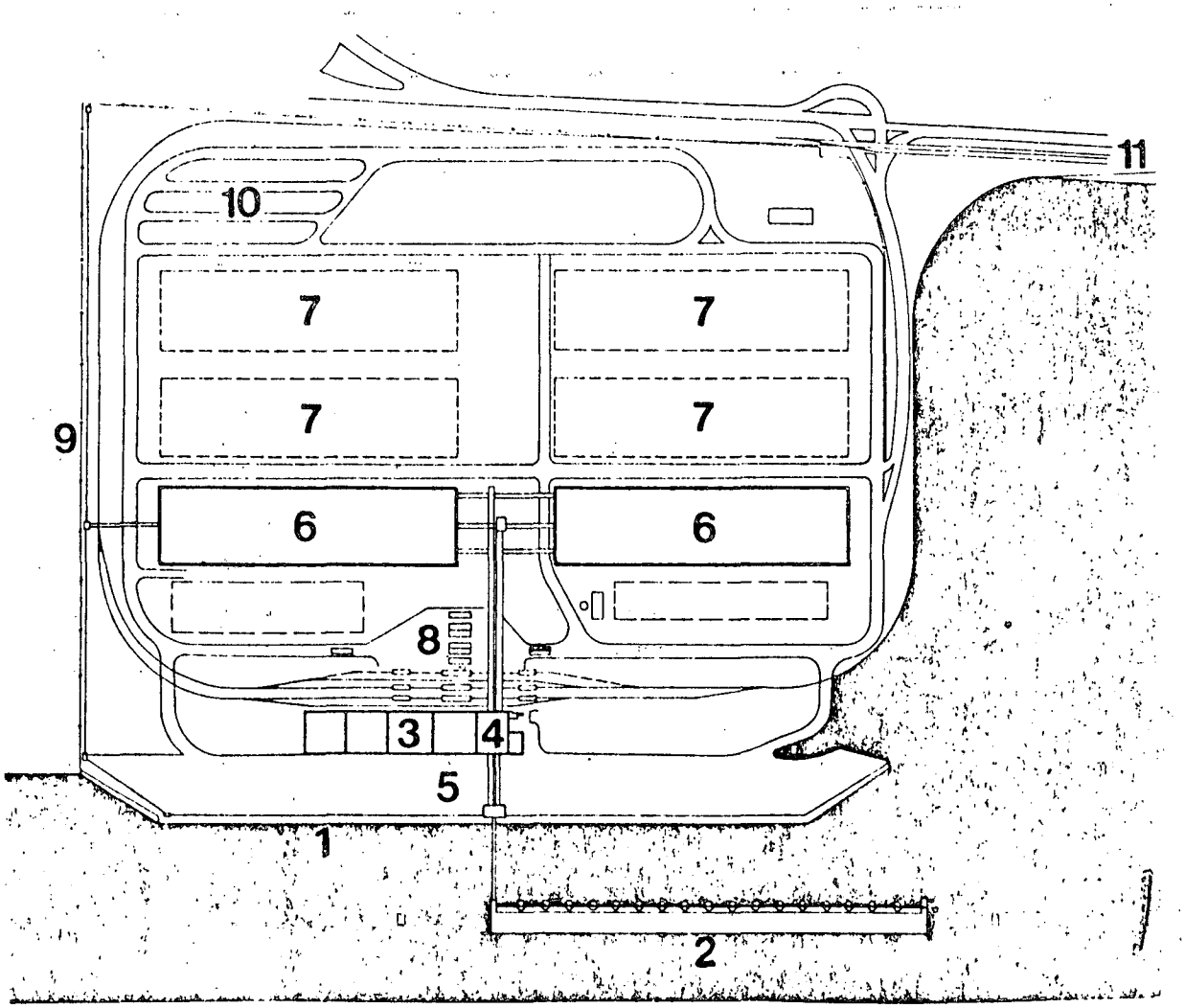
Itinerario Ponta Porã/Paranaguá

En el curso de los últimos dos años, Ponta Porã, la única estación de los ferrocarriles brasileños en la frontera con el Paraguay, se ha convertido en un terminal ferroviario para las exportaciones de soja paraguaya. Así por ejemplo, se despacharon unas 39 000 toneladas en 1979 y en 1980 se llegó a las 64 000 toneladas, todas con destino al puerto de Paranaguá. En los años anteriores, los volúmenes transportados fueron muy pequeños ya que alcanzaron sólo a las 4 000 toneladas por año.

/Figura 4-13

Figura 4-13

TERMINAL DE SOJA Y TRIGO DEL PUERTO DE RIO GRANDE, BRASIL



1 - Cais de barcaças
Boats' wharf

2 - Cais de navios
Ships' wharf

3 - Silo vertical para armazenagem de trigo e soja
Wheat and soybeans vertical silo

4 - Edifício de distribuição e pesagem
Distributing and weighing buiding

5 - Torre de transferência
Transfer tower

6 - Dois armazens horizontais para estocagem de farelo e torta de soja
Two warehouses for soy pollard and soybeans

7 - Armazens futuros
Future warehouses

8 - Moegas rodoviárias
Roadway Hopper

9 - Correia transportadora
Belt converyors

10 - Estacionamento para caminhões
Trucks' yard

11 - Pátio ferroviário
Railroad yard

Cuadro 4-18

PARAGUAY: EVOLUCION DEL COMERCIO EXTERIOR CON BRASIL, SEGUN MEDIOS DE TRANSPORTE

(Miles de toneladas)

	1975	1976	1977	1978	1979
Marítimo fluvial					
Exportaciones	1.0	-	-	1.0	-
Importaciones	-	-	6.0	69.0	95.0
Total	1.0	-	6.0	70.0	95.0
Ferroviario					
Exportaciones	5.7	5.4	3.9	-	39.9
Importaciones	-	-	-	3.6	-
Total	5.7	5.4	3.9	3.6	39.9
Automotor					
Exportaciones	29.5	25.4	22.9	27.3	165.0
Importaciones	68.3	95.8	133.6	150.7	242.0
Total	97.8	121.2	156.5	178.0	407.0
Total					
Exportaciones	36.2	30.8	26.8	28.3	204.9
Importaciones	68.3	95.8	133.6	223.3	337.0
Total	104.5	126.6	160.4	251.6	541.9

Fuente: Ministerios dos Transportes, Sistema de Transporte Brasileiro e sua Articulação com os Países do Cone Sul, Brasilia, 1980.

/La distancia

La distancia de recorrido entre Ponta Porá y Paranaguá es de 2 077 km, por la vía de Pinhalzinho y de unos 2 090 km, por la de Ourinhos. En este transporte participan la Superintendencia Regional de San Pablo SR-4 de la Rede Ferroviaria Federal S.A. (RFFSA) (Ponta Porá-Campo Grande-Baurú), Ferrovías Paulistas S.A. (FEPASA) (Baurú-Pinhalzinho u Ourinhos) y en el trayecto restante, la Superintendencia Regional de Curitiba SR-5 de la RFFSA.

En todo el trayecto, tanto la RFFSA como FEPASA tienen trocha métrica. La velocidad comercial de los trenes de carga alcanza, en promedio, a los 30 km/hora entre Campo Grande y Baurú. Con tracción eléctrica se alcanza a más de 35 km/hora en la red de FEPASA, en circunstancias que aquí sólo se logran 28 km/hora con tracción diesel.

La velocidad comercial del recorrido total entre Ponta Porá y Paranaguá, no pasa de los 25 km/hora. Resulta así un tiempo comercial para estos servicios de transporte, de 3 días como mínimo. En este sentido, tal vez es oportuno señalar que el Plan de Transporte de la RFFSA para 1979 se elaboró teniendo en cuenta un ciclo de rotación de los vagones de 28 días, entre las localidades de Ponta Porá y Paranaguá y entre Ponta Porá y Baurú fue de 18 días.

Bajo las actuales condiciones de operación, la capacidad de la vía en las secciones críticas es de 19 trenes/día para el tramo entre Campo Grande y Tres Lagoas, de 14 trenes/día entre Baurú y Botacatú y de 33 trenes/día entre Iguazú y Paranaguá, en ambas direcciones. Considerando 12, 8 y 18 trenes/día respectivamente, se obtiene un índice de utilización de la vía aproximado del 60%, para el año 1979.

Con una capacidad de 33 000 toneladas/día y una utilización de unas 21 000 toneladas/día, el acceso al Puerto de Paranaguá es una de las secciones con mayor carga, alcanzando al 64% su índice de ocupación.

Con respecto a las perspectivas futuras del transporte de soja por ferrocarril, en el Plan de Acción de la RFFSA para 1985 se estima que la demanda de estos servicios por parte de la soja brasileña producida en el área de influencia del ramal Ponta Porá (33% de la producción del Estado de Mato Grosso do Sul) crecerá desde las 90 000 toneladas actuales

/a las

a las 283 000 toneladas en el año 1985. Según estas proyecciones, la participación del ferrocarril crecerá desde el 61% actual hasta aproximadamente el 80% de la demanda potencial de transporte del área, de la cual, a su vez, un 70% se dedicará a la exportación.

Por otro lado, la Superintendencia Regional de Curitiba SR-5, en su Plan de Transporte 1979/1985, ha previsto un aumento de la demanda por servicios de transporte de soja hacia Paranaguá que va desde las 240 000 toneladas en 1979 a las 860 000 toneladas en 1985. En total, se espera que la participación ferroviaria en el transporte de soja producida en el Estado de Paraná sea de 1.86 millones de toneladas del total de 9.3 millones de toneladas que se producirían en 1985. En 1979, esta participación llegó a las 560 000 toneladas de los 2.6 millones de producción, aproximadamente.

Ferrocarril de la Soja

El día 11 de abril de 1980, los cancilleres de Paraguay y Brasil firmaron en Asunción un tratado de interconexión ferroviaria que proveerá al Paraguay de una salida más directa a los puertos brasileños del Atlántico, en particular a Paranaguá. El punto de interconexión escogido corresponde a las localidades de Salto del Guairá en Paraguay y Guairá en Brasil.

Así, la distancia actual del recorrido ferroviario entre Ponta Porá y Paranaguá, que representa unos 2 000 km, se reducirá a los 770 km que median entre el punto de unión previsto y el puerto de Paranaguá.

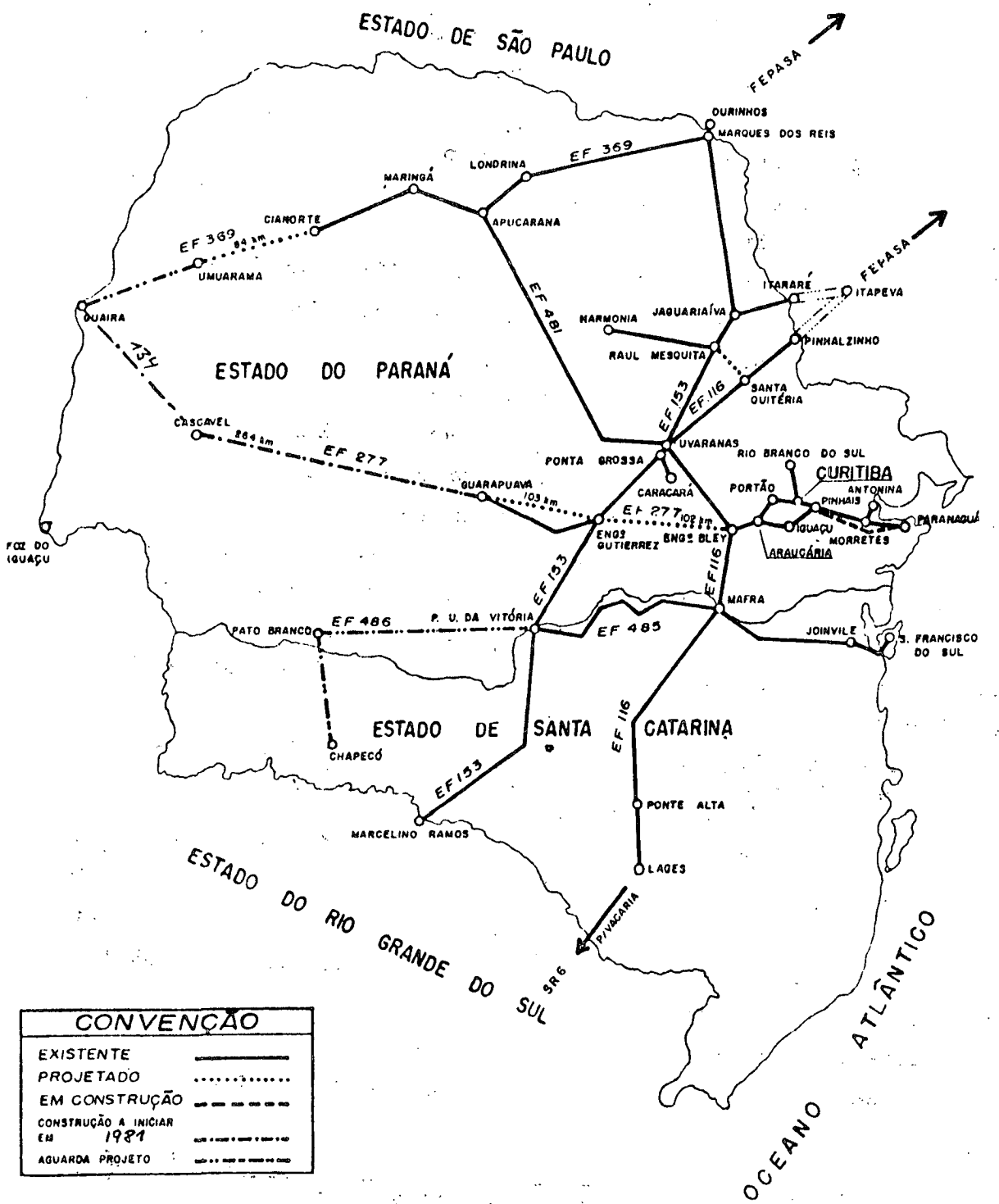
Una vez concluido el itinerario del Ferrocarril de la Soja, éste tendría una longitud aproximada de 1 600 km, dividida en los tramos siguientes:

- Tramo Guarapuava-Paranaguá completamente modernizado y rectificado. Actualmente está en construcción una nueva línea de 108 km entre Curitiba y Paranaguá.
- Primera etapa de la extensión de la línea de 264 km entre Guarapuava y Cascavel que, según el Plan del Ministerio de Transporte del Brasil, deberá estar concluida en el año 1983.
- Extensión entre Cascavel hasta Guairá, con 134 km de vía.

/Figura 4-14

Figura 4-14

RFFSA - SR.5, SUPERINTENDENCIA REGIONAL DE CURITIVA: ESQUEMA DE LINEAS



Fuente: SR-5 Plano de transportes 1979

- Construcción de 337 km del tramo Guairá-Maracajú, en el centro de producción de soja del ramal Ponta Porá, en el Estado de Mato Grosso do Sul y, finalmente,
- Construcción de la línea entre Guairá y Asunción, de unos 500 km aproximadamente o bien, la unión entre Guairá y Villarrica, que representaría sólo unos 350 km.

Para el mejor aprovechamiento del proyecto brasileño del Ferrocarril de la Soja por parte del Paraguay y en un plazo relativamente corto, puede sugerirse que en la localidad de Cascavel se cree una terminal intermedia, especializada en el manejo de graneles secos. Ello posibilitaría efectuar transporte combinado con camión en forma eficiente para las cargas provenientes de las ricas zonas de producción al sur del Paraguay y del mismo Asunción.

Una vez completado el proyecto, las características del trazado permitirían una velocidad máxima de 75 km/hora para los trenes de carga. El tiempo del recorrido entre Guairá y Paranaguá sería menos de un día, suponiendo velocidades comerciales de 40 km/hora.

La trocha del ferrocarril paraguayo es de 1.435 m mientras que la trocha de RFFSA es métrica. Se plantea así el problema de encontrar el mejor punto para el cambio de trocha. En este sentido es conveniente citar la recomendación que sobre el punto hiciera el estudio de Asistencia Técnica:1/

> "...en caso de justificarse económicamente para Paraguay tal conexión adoptar la trocha métrica, extendiéndola desde Brasil hasta Asunción, sobre un trazado a determinar".

Desde el punto de vista del Paraguay la opinión más razonable parecería ser la de iniciar la construcción desde el empalme en Saltos del Guairá hacia los centros de producción de semillas oleaginosas en forma paulatina y a medida que los volúmenes de transporte lo justifiquen, llegando hasta Asunción siempre que ello resulte económicamente conveniente.

Para atender los asuntos relacionados con esta intercomunicación ferroviaria con el Brasil, el gobierno paraguayo creó, a través del

---

1/ SAE-EIT-CONTEC, Asistencia Técnica a la Oficina de Coordinación y Planificación Integral del Transporte, op.cit.

/Ministerio de

Ministerio de Relaciones Exteriores, una comisión ad-hoc, en el mes de septiembre de 1980, sobre la base del Grupo de Trabajo formado el año anterior.

Itinerario Uruguaiana/Río Grande/Porto Alegre

Teniendo en cuenta la importancia actual y potencial del medio ferroviario en el transporte de las cargas paraguayas hacia el Brasil así como el potencial estrangulamiento en el almacenamiento de semillas oleaginosas, es que se pensó oportuno incluir en el análisis el corredor de exportaciones del puerto de Río Grande. En efecto, junto con los de Santos y Paranaguá, el corredor de Río Grande do Sul forma parte de los grandes emprendimientos brasileros para canalizar sus exportaciones. En relación con las exportaciones de graneles, el terminal de trigo y soja de Río Grande no sólo es una de las mayores obras de terminales especializados del Brasil sino que también de América Latina. Este podrá asborber un movimiento de once millones de toneladas por año y su capacidad de almacenamiento es de unas 260 000 toneladas. Su conexión con el Paraguay es principalmente por el medio ferroviario, a través de la vía Uruguaiana-Paso de los Libres-Posadas-Encarnación. La mayor dificultad de este itinerario es la discontinuidad de la trocha que se produce en Uruguaiana, entre los ferrocarriles del Brasil y los de Argentina.

La figura 4-18 muestra en forma esquemática una parte del sistema regional SRG Porto Alegre de la RFFSA con las siguientes distancias:

Uruguaiana/Río Grande	Km	730
Uruguaiana/Porto Alegre	Km	690

La velocidad máxima para trenes de carga es de 45 km/hora.

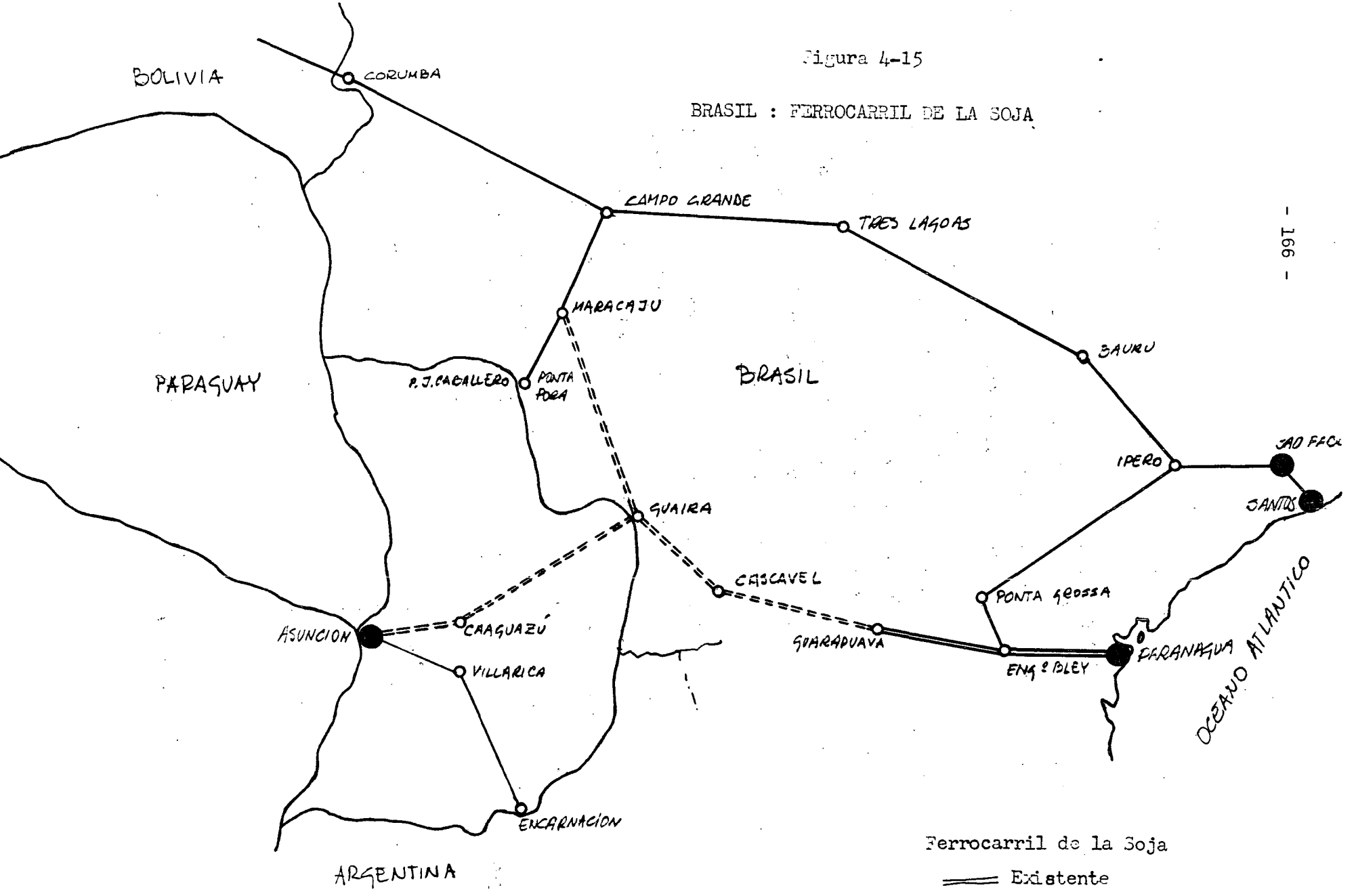
La velocidad comercial es aproximadamente de 25 km/hora. En el trazado de la vía hay curvas con radios mínimos de 90 m.

Un tren típico con destino Río Grande (Cruz Alta-Río Grande) puede transportar hasta 2 200 toneladas netas (3 150 toneladas brutas) con 2 locomotoras de 1 600 toneladas de capacidad de arrastre cada una y aproximadamente 47 vagones graneleros. El ciclo de rotación de un carro granelero entre Uruguaiana y Río Grande, es de aproximadamente 10 días.

/Figura 4-15

Figura 4-15

BRASIL : FERROCARRIL DE LA SOJA



Ferrocarril de la Soja

═══ Existente

= = = = Proyectado

Otros ferrocarriles

——— Existente

Figura 4-16

RFFSA - SR-4-2 - SAO PAULO

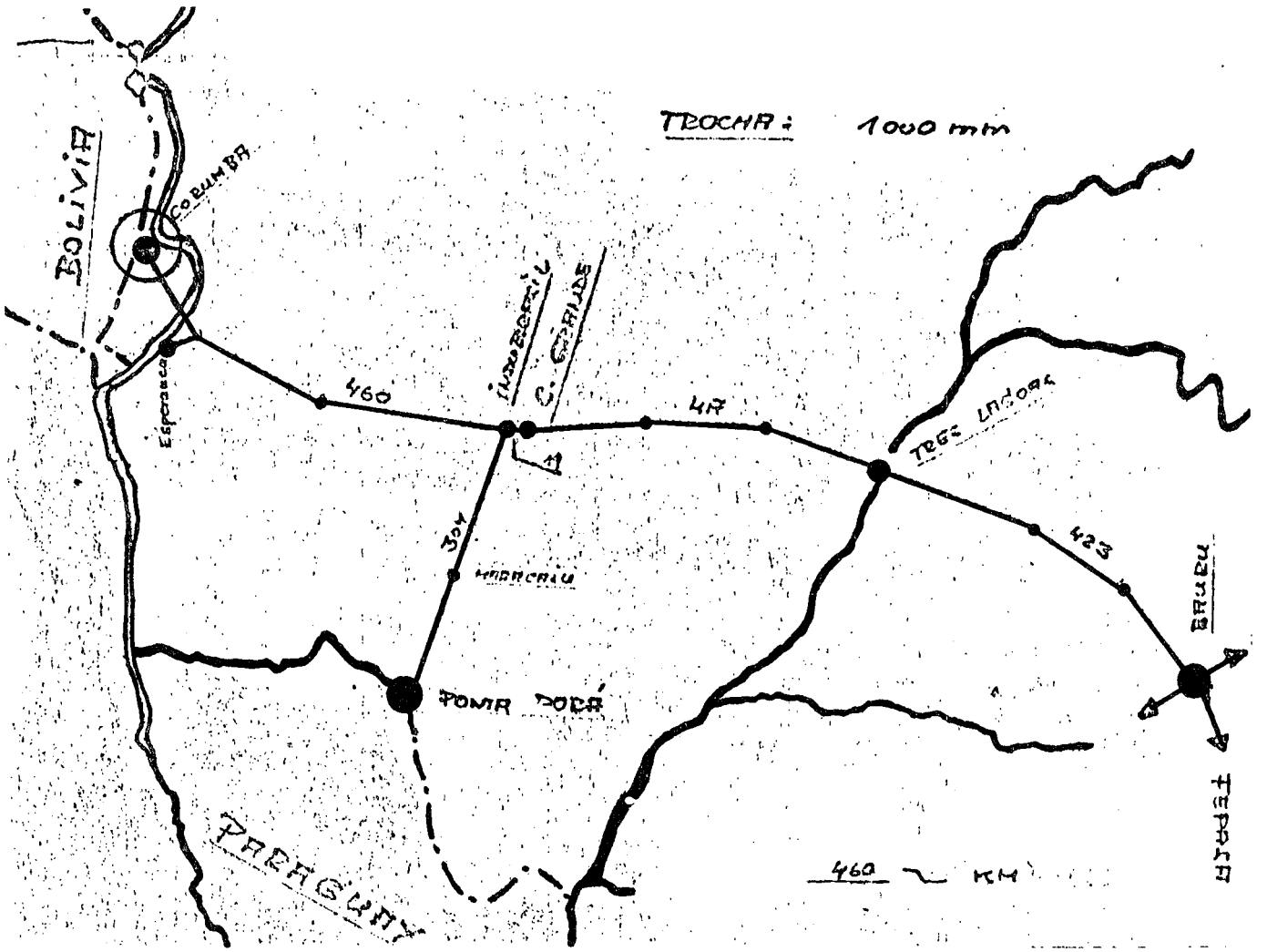


Figura 4-17

CONEXION SR4 SAO PAULO - SR5 CURITIBA

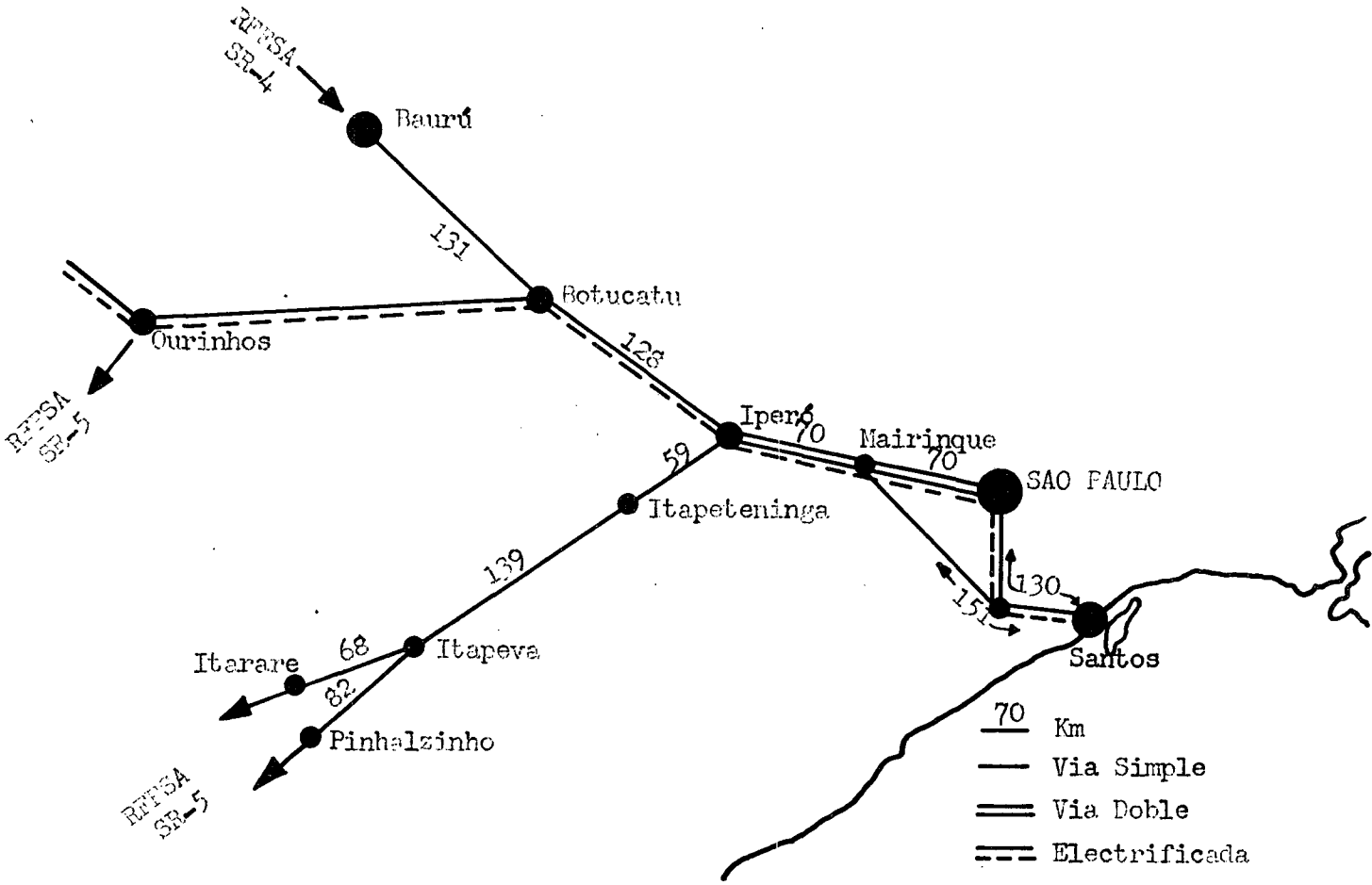
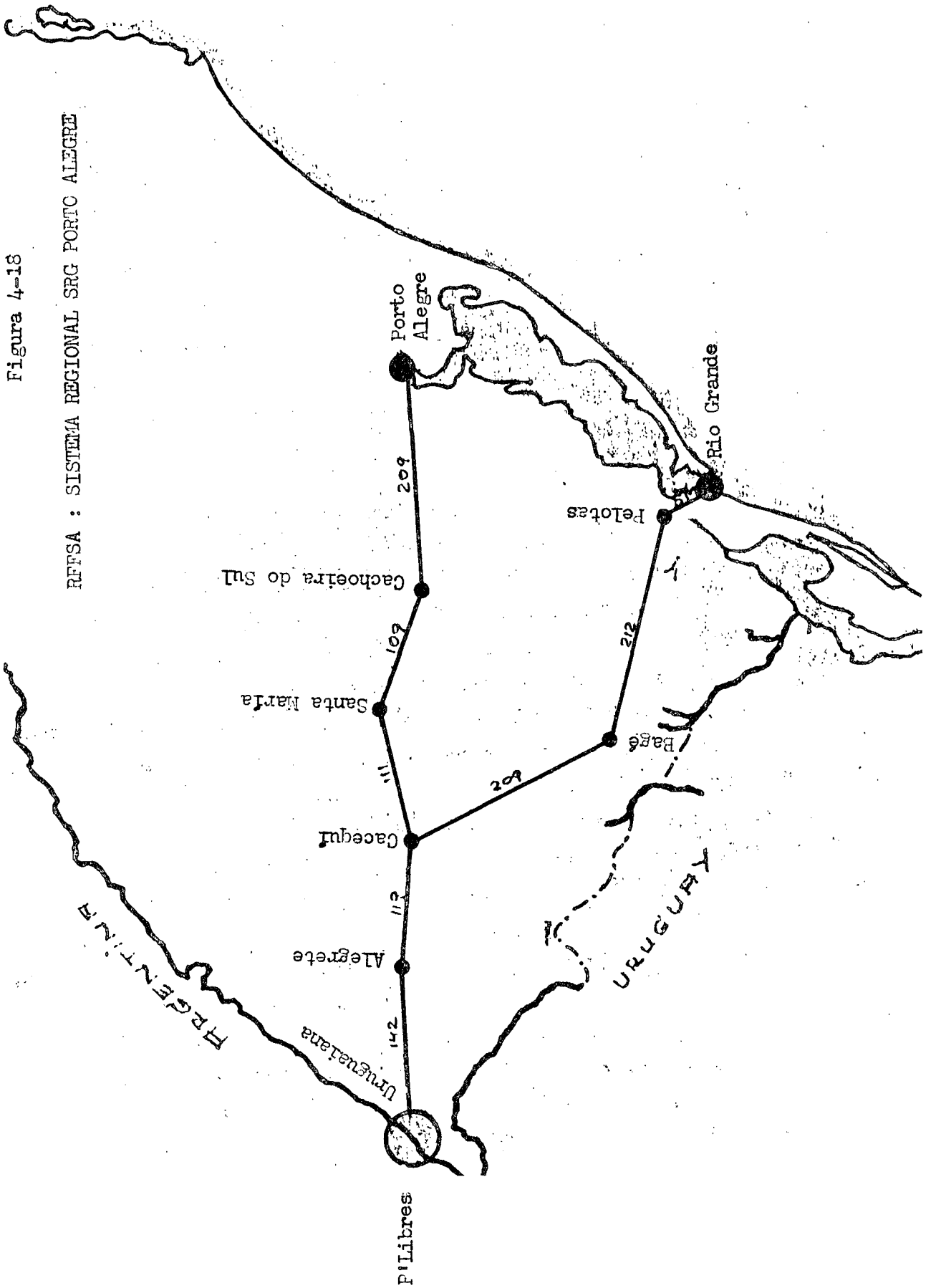


Figura 4-18

RFSA : SISTEMA REGIONAL SRG PORTO ALEGRE



Según el "Plano de Transporte 1979" de los ferrocarriles brasileros la capacidad actual es de 16 trenes diarios entre Uruguaiana y Río Grande (tramo Cacequi-San Sebastián) con una utilización de 14 trenes por día (de éstos, 2 trenes de pasajeros). En toneladas por día, según la misma fuente, se pueden transportar unas 37 000 toneladas y la utilización actual es de aproximadamente 15 000 toneladas por día, es decir un grado de aprovechamiento de aproximadamente un 40%. Para el año 1985 se estima un crecimiento en el volumen de tráfico de aproximadamente un 130% en relación a 1979. Resulta que, con las actuales condiciones de operación, los ferrocarriles brasileros alcanzarán el límite de su capacidad en 1985. Además hay un déficit de aproximadamente 685 vagones graneleros para atender la demanda brasileña durante los meses de mayor demanda, de mayo a agosto.

c. Medio automotor

Entre el Brasil y el Paraguay hay cinco pasos fronterizos habilitados. El primero de ellos es el de Porto-Murtinho/Valle Mi, a través del río Apa; el paso Bella Vista/Bela Vista, a través del puente sobre el río Apa; el paso Salto de Guairá/Guairá, a través del río Paraná; el paso de la localidad de Pedro Juan Caballero/Ponta Porã, con frontera terrestre, y finalmente, el más importante de ellos, el paso de Puerto Presidente Stroessner/Foz do Iguazú a través del Puente de la Amistad, sobre el Paraná. Sólo tienen significación para el transporte internacional de larga distancia los dos últimos. (Ver figura 4-19.)

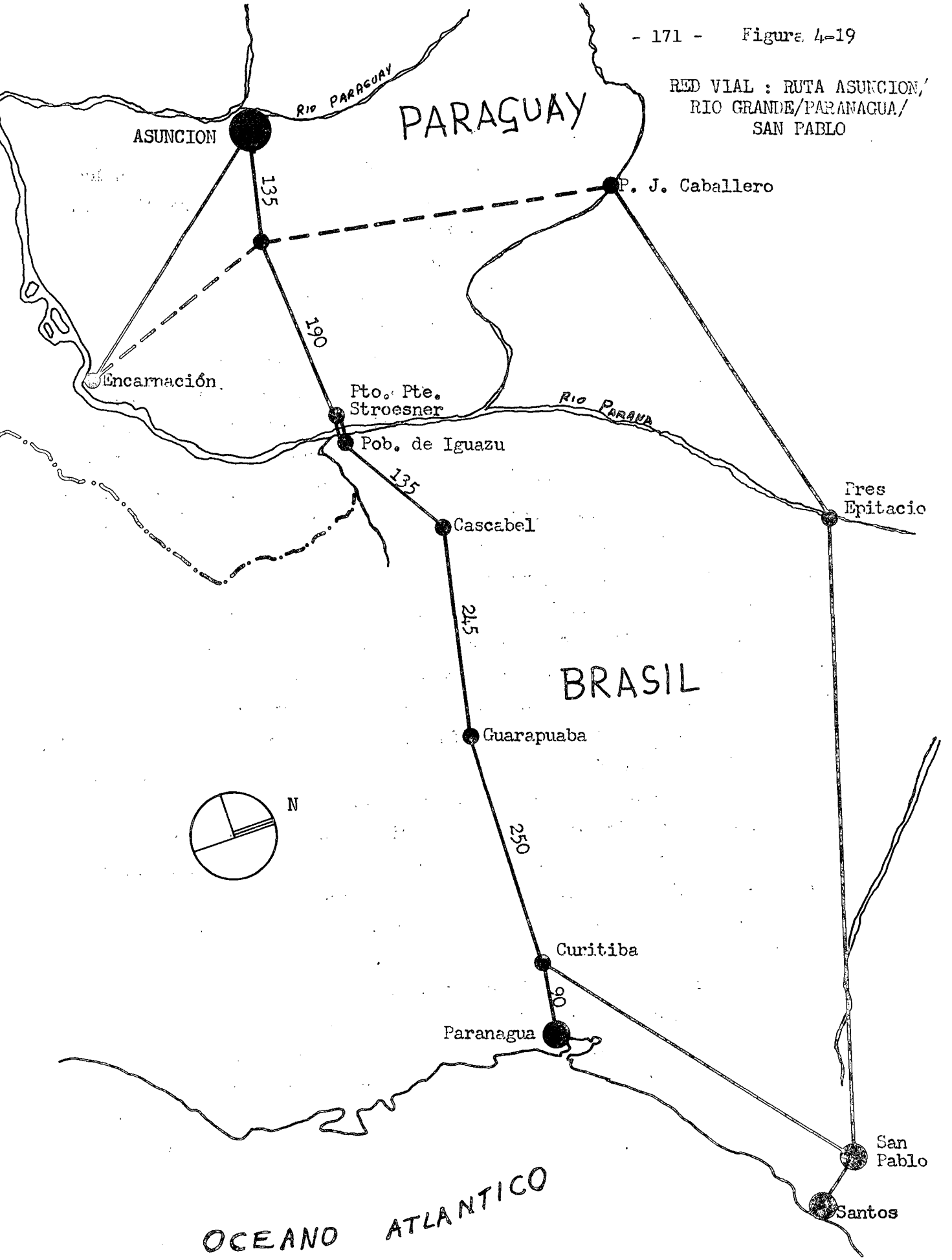
En conjunto, el comercio entre los dos países transportado por camión a través de estos pasos alcanzó a las 400 000 toneladas en 1979, y a un valor aproximado a los 180 millones de dólares. En 1975 éste fue de 97 000 toneladas y de un valor cercano a los 35 millones de dólares.

El paso de Pedro Juan Caballero se encuentra a unos 570 km de Asunción; a 350 km de Campo Grande y 1 160 km de San Pablo. Es decir, entre Asunción y San Pablo median por esta ruta unos 1 730 km, de los cuales 1 045 km (60%) son pavimentados. La importancia relativa de este paso radica en la presencia del ferrocarril de RFFSA en Ponta Porã, el que permite el transporte multimodal entre camión y ferrocarril.

/Figura 4-19

Figura 4-19

RED VIAL : RUTA ASUNCION/ RIO GRANDE/PARANAGUA/ SAN PABLO



El paso Puerto Presidente Stroessner/Foz do Iguazú es el más frecuentado y se encuentra a unos 325 km de Asunción. Permite la unión con los principales centros económicos del Brasil, como Curitiba, a una distancia de 626 km, el puerto de Paranaguá, a 718 km y San Pablo, a unos 1 065 km, todos por caminos enteramente pavimentados.

Según estimaciones del DNER del Brasil, la participación del vehículo paraguayo en este tráfico ha sido siempre levemente minoritaria notándose, especialmente el último año, un fuerte deterioro en esta situación. Ello se debería al aumento explosivo de la demanda de viajes a Paranaguá y a la inelasticidad de la oferta paraguaya, situación que benefició a los transportistas al lograr fuertes mejoras en las tarifas, especialmente con el reconocimiento de los costos de estadía que originan las largas esperas en el puerto de Paranaguá durante la época de zafra. La tarifa de estadía oscila entre US$ 150 y US$ 250 por camión diarios en esperas mayores a un número limitado de días en puerto.

Este arreglo tarifario es una consecuencia de las numerosas dificultades que se presentan durante la época de zafra situación que hizo crisis este año cuando, por motivos climáticos, el puerto no operó durante muchos días seguidos. Saturada la capacidad de almacenaje, se produjo un atochamiento que en más de una ocasión derivó en disturbios de consideración. La acertada intervención de las autoridades permitió superar la situación mediante el reconocimiento, por parte de los exportadores, de una tarifa por estadía extraordinaria en puerto y mediante la derivación de las exportaciones a ultramar hacia el poder comprador de las empresas procesadoras en el mismo Brasil. De este modo, una parte de las cargas en tránsito por este puerto derivaron a comercio bilateral especialmente orientado hacia la localidad de Ponta Grossa.

En materia de tarifas, el incentivo para el camión brasileño en la participación del tránsito de semillas paraguayas hacia Paranaguá fue muy importante. Así, mientras que entre Cascavel y Paranaguá, distantes a 585 km, se pagó Cr. 1 000 por tonelada, es decir, Cr. 1.71 la tonelada/km, entre Stroessner y ese mismo puerto se pagó Cr. 1 400 por 718 km, es decir, Cr. 1.95 la tonelada/km, lo que equivale a un aumento

/aproximado del

aproximado del 15%. Esta situación es más acentuada en Ponta Porá en donde la tarifa por transportar soja brasileña hasta Paranaguá fue de Cr. 1 300 por tonelada, mientras que para transportar soja paraguaya desde Pedro Juan Caballero a ese mismo puerto fue de Cr. 1 700 por tonelada, es decir, el 30.8% más caro por la misma distancia.1/

Las tarifas de flete con el Paraguay se fijan, en principio, por el libre juego del mercado. Sin embargo, hay asociaciones de empresarios que han fijado tarifas que, finalmente, se han impuesto en el corredor. Ellas resultan interesantes para el transportista paraguayo y constituyen un claro incentivo para el brasileño.

Hay que hacer notar que esta situación de corto plazo y mediano plazo, en que las comercializadoras paraguayas pudieron contratar servicios de transporte automotor suficiente para evacuar las cargas, coincidió con un período en que la coyuntura se presentó relativamente favorable desde el punto de vista cambiario. Esta situación puedo no ser permanente.

Según cifras de la ANNP, de Paranaguá, la participación del transporte paraguayo en el movimiento de soja de este país durante la zafra 1978/1979 exportada a través de este Depósito Franco fue del 47%, con unos 5 050 viajes de camiones que transportaron 120 500 toneladas aproximadamente.2/

En materia tarifaria, es interesante recalcar que el flete desde Pedro Juan Caballero hasta Paranaguá por el medio ferroviario es un 35% menor que el automotor. Desde esta localidad paraguaya proviene la mayor cantidad de la soja exportada por Paranaguá, es decir, unas 75 037 toneladas, lo que representa el 28% de lo exportado. De ellas, 66 244 toneladas se transportaron en 2 162 viajes de camión con unas 30 toneladas de carga en promedio. Ello representa unos 2.01 millones de dólares en fletes y en consecuencia, derivando esta carga al ferrocarril, se produciría un ahorro, sólo por este concepto, de unos US$ 500 000 por año. Además,

---

1/ Tarifas proporcionadas en el Depósito Franco de la ANNP en Paranaguá correspondientes a las fijadas por un consorcio de empresas que trabajan en la carga en tránsito del Paraguay.

2/ Memoria ejercicio 1979 Depósito Franco ANNP, Paranaguá, Brasil.

/construyendo una

construyendo una terminal ferroviaria en esta localidad paraguaya (la línea férrea brasileña llega hasta unos 400 metros de la frontera) se evitaría la pérdida de empleos que ocasionaría esta derivación modal.1/

Durante la zafra de 1979, la Cooperativa Colonias Unidad de Encarnación realizó un embarque de 2 552 toneladas de soja utilizando el medio automotor en Paraguay, el medio ferroviario en Argentina y Brasil, entrando en este país por Uruguaiana, para rematar en el puerto de Paranaguá (en lugar del puerto de Río Grande). Según los antecedentes que pudieron recopilarse, esta operación tuvo pleno éxito, a pesar de la larga estadía en ese puerto como consecuencia de la presunta carencia de un marco institucional adecuado para este tipo de operaciones.

d. Procedimientos de comercio exterior en Brasil

Exportaciones

Al igual que en el caso de la ruta hacia Buenos Aires, esta exposición se simplificó describiendo los procedimientos de las exportaciones de soja y madera por el medio automotor, ya que éstos son los casos más frecuentes.

En territorio paraguayo, el camión circula con el Manifiesto de Carga de la empresa, el Manifiesto de Exportación tramitado en origen y un "Pasavante" de salida expedido por la Aduana en origen, que autoriza al camión a circular hasta la Aduana de frontera, con la mercadería de exportación.

En la localidad de Puerto Stroessner, el camión debe dirigirse en primer lugar a la oficina de Aduana a fin de hacer control de la documentación correspondiente a la carga, así como aquella que afecta al camión. Ella consiste en los siguientes documentos:

- Manifiesto de Carga particular de la empresa transportadora;
- Manifiesto de Exportación autorizado por la Aduana;
- "Pasavante" de salida.

1/ Memoria ejercicio 1979 Depósito Franco ANNP, Paranaguá, Brasil.

/El control

El control y registro de estos documentos se efectúa sin verificación física de la mercadería, ya que de esto se encarga la oficina de la ANNP, situada en el mismo edificio. En efecto, luego de cumplido el trámite aduanero, el camión se dirige hacia la balanza que tiene la ANNP frente al depósito que administra. Allí, se procede a pesar el camión cargado así como a verificar la mercadería, cotejándola con el Manifiesto de Exportación. En esa oportunidad, el funcionario de turno sella y firma los documentos manifestando de este modo su conformidad con lo especificado en ellos y la mercadería transportada por el camión. El vehículo tiene ahora libre paso para cruzar el Puente de La Amistad y alcanzar el puesto fronterizo de Foz do Iguazú, en la República de Brasil.

Para el transporte de mercaderías en tránsito sobre el territorio brasileño el vehículo necesita ir amparado por una Guía de Tránsito Internacional y la carga, por su parte, del documento "Término de Responsabilidad" mediante el cual el despachante operante se responsabiliza por el tránsito y salida de territorio brasileño de la mercadería en cuestión, en un plazo máximo de 60 días.

Estos documentos son preparados por un despachador de aduana en esa misma localidad. En general, estos despachadores son representantes de los que operan en el puerto de Paranaguá.

La Guía de Tránsito Internacional se redacta en tres ejemplares. Todos ellos están destinados a la Aduana, si bien uno queda en Foz do Iguazú y los otros dos acompañan el camión hasta el puerto. En él se registran el tipo de mercadería, los datos del camión y del agente despachante, así como los números de los sellos con que se presenta el camión en frontera.

Efectivamente, al presentarse el vehículo en frontera con la documentación correspondiente, los funcionarios proceden a inspeccionar la mercadería y a precintar el camión con los sellos correspondientes. Este trámite, relativamente rápido y sencillo, deja al camión en condiciones de seguir hacia Paranaguá sin escolta y acompañado de la siguiente documentación:

/- Manifiesto

- Manifiesto de Carga Particular;
- Manifiesto de Exportación;
- Guía de Tránsito Internacional en dos ejemplares;
- Término de Responsabilidad.

Una vez despachado el camión, la oficina de Aduana brasileña ("Receita Federal") de Foz do Iguazú envía un télex al puerto de Paranaguá anunciando la salida del vehículo y dando los datos relativos a la carga, al camión, y a los precintos correspondientes.

Las operaciones que involucra el tratamiento de la soja paraguaya en tránsito hacia ultramar en el puerto de Paranaguá están a cargo de la representación de la ANNP en esta localidad brasileña. Allí, se realizan las funciones de recepción, almacenamiento, control de stock para cada exportador, control del grano y tratamiento del mismo (de ser esto necesario), despacho y reexpedición de la soja, teniendo incluso la facultad de emitir certificados "Warrants" para el grano depositado en ese puerto.

Los servicios que presta la representación de la ANNP, en la época de zafra, comprenden además atención permanente con una unidad móvil en la carretera, a fin de atender cualquier requerimiento "incluso de carácter médico" que pueda presentarse en las largas filas de camiones que se forman a la entrada del puerto en aquella época.

El trámite portuario propiamente tal se inicia cuando el camión ingresa sin autorización especial, y se efectúa la descarga amparada con una "Guía de Reconocimiento" en 3 ejemplares.

Durante la operación de descarga, están presentes representantes de la ANNP, la Receita Federal y de la Administración de los Puertos de Paranaguá y Antonina (APPA), los que una vez efectuada la operación, firman las Guías correspondientes, quedando la mercadería bajo la responsabilidad de la APPA.

En función de las instrucciones emitidas por el exportador, y sobre la base de los documentos que acompañan la carga, se redacta la Guía de Exportación en Tránsito y se reparten ejemplares entre:

- la Receita Federal, la APPA, el Exportador y la ANNP de Paranaguá.

/La tramitación

La tramitación de este Guía de Exportación se realiza ante la Receita Federal brasileña quien autoriza la exportación, sin verificación física de la mercadería.

El embarque de la soja se realiza en presencia de un funcionario del Resguardo de la Receita Federal, de un funcionario de la APPA, encargado de la vigilancia del depósito, de un delegado de la ANNP y del representante de la agencia naviera quienes firman la Guía de Exportación en Tránsito, una vez efectuada la operación correspondiente.

En seguida, se presenta en la Aduana el documento "Término de Responsabilidad", junto con las Guías de Exportación en Tránsito firmadas, dando término de este modo a la obligación contraída por el despachante en la frontera de Foz do Iguazú.

A continuación, la Administración Nacional de Navegación y Puertos redacta el Conocimiento de Embarque y lo presenta a la agencia naviera para su firma, con lo cual termina el tratamiento del despacho.

Hay que destacar que en épocas de zafra se forman largas colas de camiones a la espera de ser atendidos. En esos momentos, la tramitación de la documentación se torna difícil. Si bien hasta ahora se han superado las dificultades contratando personal eventual, en un futuro próximo y ante volúmenes de cargas mayores, podrán presentarse cuellos de botella importantes en las exportaciones de soja a través de Paranaguá.

Importaciones

Para iniciar los trámites de importación de mercaderías a través del puerto de Paranaguá el importador paraguayo debe enviar a su despachante de Aduana en ese puerto el original del Conocimiento de Embarque y al menos un ejemplar de la Factura Comercial. Por su parte, la agencia naviera a cargo del transporte marítimo recibe por correo el Manifiesto de Carga Marítimo con antelación a la llegada del barco. Este documento es repartido a la APPA, la Receita Federal, la Superintendencia Nacional de Marina Mercante (SUNAMAM) y los representantes de los consignatarios de la mercadería. La recepción de la carga en puerto se efectúa con el documento llamado "Folia de descarga", el que se confecciona con la intervención conjunta del representante de la APPA, de la Receita Federal y

/de la

de la agencia naviera. Una vez firmado este documento por las tres entidades intervinientes se deslinda la responsabilidad de la agenica naviera para iniciar la de la APPA, que regirá hasta el momento de la entrega de la mercadería al transportista. La "Folia de descarga" se redacta en 7 ejemplares cuya distribución se hace entre el importador, la ANNP, la Receita Federal, la APPA y la agencia naviera.

En seguida, el despachador presenta el Conocimiento Marítimo y la Factura Comercial a las oficinas de la SUNAMAM, adjuntando una solicitud de exención de los impuestos que esta institución cobra a las importaciones brasileñas.

La SUNAMAM devuelve el Conocimiento de Embarque sellado y la Factura Comercial, quedándose con la solicitud correspondiente. La comprobación de la veracidad de la solicitud se realiza con el Manifiesto de Carga Marítimo anteriormente entregado por la naviera.

A continuación el despachador prepara la Guía Internacional, documento de tránsito que ampara la carga en su paso por el territorio brasileño. La Guía Internacional se emite en 8 ejemplares y se reparte entre la Receita Federal de Paranaguá, la APPA, la ANNP, el consignatario, la fiscalización de Foz do Iguazú, las oficinas de la Receita Federal en Paranaguá, Foz do Iguazú y Central. Por su parte, el vehículo es amparado por la "Guía de Trânsito Internacional", documento preparado por el despachador en tres ejemplares destinados a la Receita Federal.

Por su parte, el agente presenta en las oficinas de la Receita Federal los documentos siguientes:

- Conocimiento de Embarque;
- Factura Comercial;
- Guía Internacional;
- Guía de Trânsito Internacional.

La Receita Federal suele tardar unas 24 horas en autorizar el tránsito de mercadería hacia el Paraguay. Durante este período se cotejan los datos, se registran los documentos y se sellan las Guías de Trânsito Internacional. En seguida, se designa a un fiscal o funcionario de escolta que acompaña la carga hasta frontera.

/La escolta

La escolta se presenta en el puerto con la siguiente documentación:

- Guía Internacional;
- Guía de Tránsito Internacional;
- Oficio de la oficina de la Receita Federal.

Este oficio está dirigido a la oficina de la Receita Federal de Foz do Iguazú y en él se indica el nombre del funcionario de escolta, los datos del vehículo, y el número de los sellos que trae la escolta para precintar el vehículo.

En seguida se procede a cargar el vehículo, operación que se realiza amparada en los ejemplares de la Guía Internacional que tiene en poder la ANNP y la APPA respectivamente. Una vez cargado el camión, la APPA redacta la "Folia de salida" para ser entregada en el portón de salida del recinto portuario, previa firma del transportista, descargándose de este modo la responsabilidad de la APPA con respecto de la mercadería. En forma paralela, la ANNP de Paranaguá prepara el Manifiesto de Carga del camión con una relación completa de las mercaderías transportadas en el vehículo. Este documento es enviado a la ANNP de Asunción.

En frontera, el camión llega al resguardo aduanero del puente de La Amistad, en la localidad de Foz do Iguazú. El escolta, que ha acompañado al camión desde Paranaguá, presenta la documentación al funcionario de turno, el que comprueba el número de sellos, su estado, y también coteja la información de la Guía con aquella que se le enviara vía telex desde Paranaguá.

En ese momento se libera a la escolta brasileña y el camión cruza el puente para llegar al resguardo aduanero paraguayo, al otro lado del río.

Una vez en Paraguay, se procede a designar a un funcionario que acompañe al camión hasta el depósito de la ANNP, en donde se descarga el vehículo, cotejando la mercadería con el Manifiesto de Carga emitido en Paranaguá por la ANNP.

A continuación, generalmente se procede a nacionalizar la carga en la localidad de Puerto Presidente Stroessner mediante un procedimiento común al de las mercaderías ingresadas por otras rutas, descritas anteriormente.

/c. Costos

c. Costos al usuario de transporte internacional

Fletes por carretera

Los fletes por vía carretera entre los distintos lugares de producción de la semilla de soja y el puerto de Paranaguá se indican en el cuadro 4-19. Dichos fletes fluctúan entre US$ 36.40, para la soja proveniente de Ciudad Presidente Stroessner y Hernandarias, y US$ 64.36 para los de Encarnación-Carmen del Paraná.

Se hace presente que, según la Memoria para el ejercicio 1979 presentada por el Delegado Administrador del Depósito Franco del Paraguay en Paranaguá al Presidente de la Administración Nacional de Navegación y Puertos, la semilla de soja recibida en ese depósito durante la zafra 1978/1979 se originó en más del 82% en cuatro localidades: Pedro Juan Caballero (28% con 75 000 toneladas), Ciudad Presidente Stroessner (27.5% con 74 000), Hernandarias (15% con 41 000) y Encarnación (11.5% con 31 000 toneladas).

Se tiene entendido que los mismos fletes rigen para los demás productos de exportación del Paraguay vía Paranaguá, y así se ha considerado para los cálculos de fletes del presente estudio.

Se ha tomado como base los fletes correspondientes a las localidades de producción de los diversos productos: Asunción, para los aceites esenciales y aceites vegetales y para las maderas manufacturadas; Encarnación, para el algodón en fardos; Caaguazú y Coronel Oviedo para el café en granos y Pedro Juan Caballero y Presidente Stroessner-Hernandarias, para la semilla de soja y las tortas de oleaginosas.

Fletes ferroviarios

Sobre la base de la información proporcionada por RFFSA, del Brasil, se construyó el cuadro 4-20 con los fletes ferroviarios brasileños de mayor interés para este estudio. Tal vez, el valor de más relevancia sea el flete de la soja entre Ponta Porá y Paranaguá, que asciende a US$ 34.28. Esta cifra representa sólo el 55% del flete por camión que es de US$ 61.26. Esto confirma la apreciación que hiciera el Administrador del Depósito Franco del Paraguay en Paranaguá, señalando que el transporte de soja paraguaya por ferrocarril desde Ponta Porá tiene un costo total un 30% menor que hacerlo por camión.

/Cuadro 4-19

Cuadro 4-19

FLETES TERRESTRES DE SOJA POR CAMION A PARANAGUA a/
(Por tonelada métrica)

Localidad de origen	Guaraníes	US$
Hernandarias	4 586 00	36.40
Ciudad Presidente Stroessner	4 586 00	36.40
Campo 9	5 299 00	42.06
Caaguazú	5 888 00	46.73
Coronel Oviedo	5 888 00	46.73
Asunción	6 500 00/7 067 00	51.59/56.09
Encarnación-Carmen del Paraná	8 109 00	64 36
Pedro Juan Caballero	7 719 00	61.26

Fuente: Cortesía de CEPEX.

a/ Incluye 1.8% tasa de seguro y 1.5% estampillas fiscales. Tarifa vigente desde febrero de 1980.

Se estimó de interés incluir los fletes entre Uruguaiana y las localidades de Paranaguá y Río Grande, en Brasil, ya que ellas forman parte de itinerarios que, seguramente, se usarán en un futuro próximo, por resultar atractivos desde el punto de vista de los costos totales de transporte y por la disponibilidad de almacenamiento de granos.

/Cuadro 4-20

Cuadro 4-20

FLETES FERROVIARIOS EN BRASIL

(En dólares por tonelada) a/

Localidades	Soja	Madera elaborada	Madera en rollizos	Contenedores
Ponta Porã/Paranaguá	34.28	37.54	30.73	30.73 b/
Ponta Porã/Santos	26.10	31.80	26.04	26.04 c/
Uruguaiana/Paranaguá	24.10	26.45	21.66	21.66 b/
Uruguaiana/Río Grande	13.80	15.11	12.38	12.38 b/

Fuente: Cortesía de RFFSA, Brasil. Valores al mes de octubre de 1980.

a/ Tasa de cambio de CR$ 55.64 por US$ 1.

b/ Tarifa de flete por tonelada. El costo de transbordo es de US$ 14.38 y de US$ 14.38 por concepto de amarre, por contenedor. La tarifa por vagón completo es de US$ 268.

c/ Tarifa de flete por tonelada. El costo de transbordo y amarre por contenedor de 20' es de US$ 21.57 y por contenedor de 40' es de US$ 43.13. La tarifa por vagón completo corresponde a una carga mínima de 30 toneladas por vagón en el caso de contenedores y de 17 toneladas en el caso de carga general.

/Fletes marítimos

Fletes marítimos

En los cuadros 4-21 y 4-22 aparecen los fletes a los puertos del norte de Europa y a la costa este de los Estados Unidos, vigentes al 15 de octubre de 1980, de los principales productos de exportación del Paraguay.

Cuadro 4-21

FLETES PARANAGUA/NORTE DE EUROPA, AL 15 DE OCTUBRE DE 1980
(En dólares, a razón de DM 1.81 = US$ 1.00)a/

Aceites eseciales (en tambores)				
Menta				
Flete marítimo	DM	679.00/t'		
+ 16.80% recargo combustible		114.07		
	DM	793.07	=	US$ 438.16
Aceites vegetales (en tambores)				
Flete marítimo	DM	298.00/t'		
+ 16.80% recargo combustible		50.06		
	DM	348.06	=	US$ 192.30
- ' o 2.5% ad valorem				
Algodón (en fardos)				
Flete marítimo	DM	168.00/t		
+ 16.80% recargo combustible		28.22		
	DM	196.22	=	US$ 108.41
Extracto de quebracho				
Flete marítimo	DM	170.00/t		
+ 16.80% recargo combustible		28.56		
	DM	198.56	=	US$ 109.70
Maderas aserradas				
Pino del Paraná				
Flete marítimo	DM	124.90/t/m^3		
+ 16.80% recargo combustible		20.98		
	DM	145.88	=	US$ 80.60
Otras maderas aserradas				
Flete marítimo	DM	134.40/t/m^3		
+ 16.80% recargo combustible		22.58		
	DM	156.98	=	US$ 86.73
Maderas manufacturadas				
Parquet (valor US$ 300/450 p. m^3) b/				
Flete marítimo	DM	170.00		
+ 16.80% recargo combustible		28.56		
	DM	198.56	=	US$ 109.70
Tabaco				
Flete marítimo	DM	347.00/t		
+ 16.80% recargo combustible		58.30		
	DM	405.30	=	US$ 223.92

Fuente: Cortesía de Agencia Marítima Rocha S.A., Paranaguá.

a/ Cambio vigente al 15 de octubre de 1980.

b/ Valor medio del parquet paraguayo, US$ 304.00

/Cuadro 4-22

Cuadro 4-22

FLETES PARANAGUA/COSTA ESTE DE ESTADOS UNIDOS AL 15 DE OCTUBRE DE 1980

(En dólares por tonelada métrica)

Aceites esenciales (en tambores)	
Menta	
Flete marítimo	US$ 234.00/t
+ 1% ad valorem	85.88
	US$ 319.88
+ 23% recargo combustible	73.57
	US$ 393,45
Aceites vegetales (en tambores)	
de coco	
Flete marítimo	US$ 102.00/t
+ 23% recargo combustible	23.46
	US$ 125.46
No especificados	
Flete marítimo	US$ 132.50/t
+ 23% recargo combustible	30.48
	US$ 162.98
Algodón (en fardos)	
Flete marítimo	US$ 92.50/t
+ 23% recargo combustible	21.28
	US$ 113.78
Café (en bolsas de 60 kg.)	
Flete marítimo	US$ 133.28/t
+ 23% recargo combustible	30.65
	US$ 163.93
Extracto de quebracho	
Flete marítimo	US$ 64.50/t
+ 23% recargo combustible	14.83
	US$ 79.33
Maderas aserradas	
Valor US$ 100/150 p.m^3	
Flete marítimo	US$ 53.00/t/m^3
+ 23% recargo combustible	12.19
	US$ 65.19
Valor US$ 150/250 p.m^3	
Flete marítimo	US$ 56.50/t/m^3
+ 23% recargo combustible	13.00
	US$ 69.50

/Cuadro 4-22 (Concl.)

Cuadro 4-22 (Concl.)

Maderas manufacturadas	
Láminas (US$ 201.00)	
Flete marítimo	US$ 49.50/t/m^3
+ 23% recargo combustible	11.39
	US$ 60.89
Parquet (US$ 304.00)	
Flete marítimo	US$ 50.50/t/m^3
+ 23% recargo combustible	11.62
	US$ 62.12
Tabaco	
En hojas	
Flete marítimo	US$ 207.50/t
+ 23% recargo combustible	47.72
	US$ 255.22
No especificado	
Flete marítimo	US$ 122.50/t/m^3
+ 23% recargo combustible	28.17
	US$ 150.67

Fuente: Tarifas de Conferencia Interamericana de Fletes, cortesía de Agencia Marítima Rocha, S.A., Paranaguá.

/C. Ruta

C. Ruta Asunción/Nueva Palmira/Montevideo

a. Medio fluvial

Montevideo

Capital y puerto principal del Uruguay, Montevideo está emplazado dentro de una bahía protegida, en una zona de aguas abiertas del Río de la Plata, de fácil acceso a ultramar. Es el centro de convergencia de las redes de transporte uruguayas que comunican con los principales pasos fronterizos y en particular con Asunción, a través de carretera y en un futuro próximo, por ferrocarril.

La comunicación entre Montevideo y Asunción por el medio fluvial, se ve limitada por las dificultades que encuentran las barcazas de empuje tradicionales durante la navegación en la zona abierta del estuario del Río de La Plata. Por esta razón, este tráfico normalmente lo atienden pequeñas naves fluvio-marítimas.

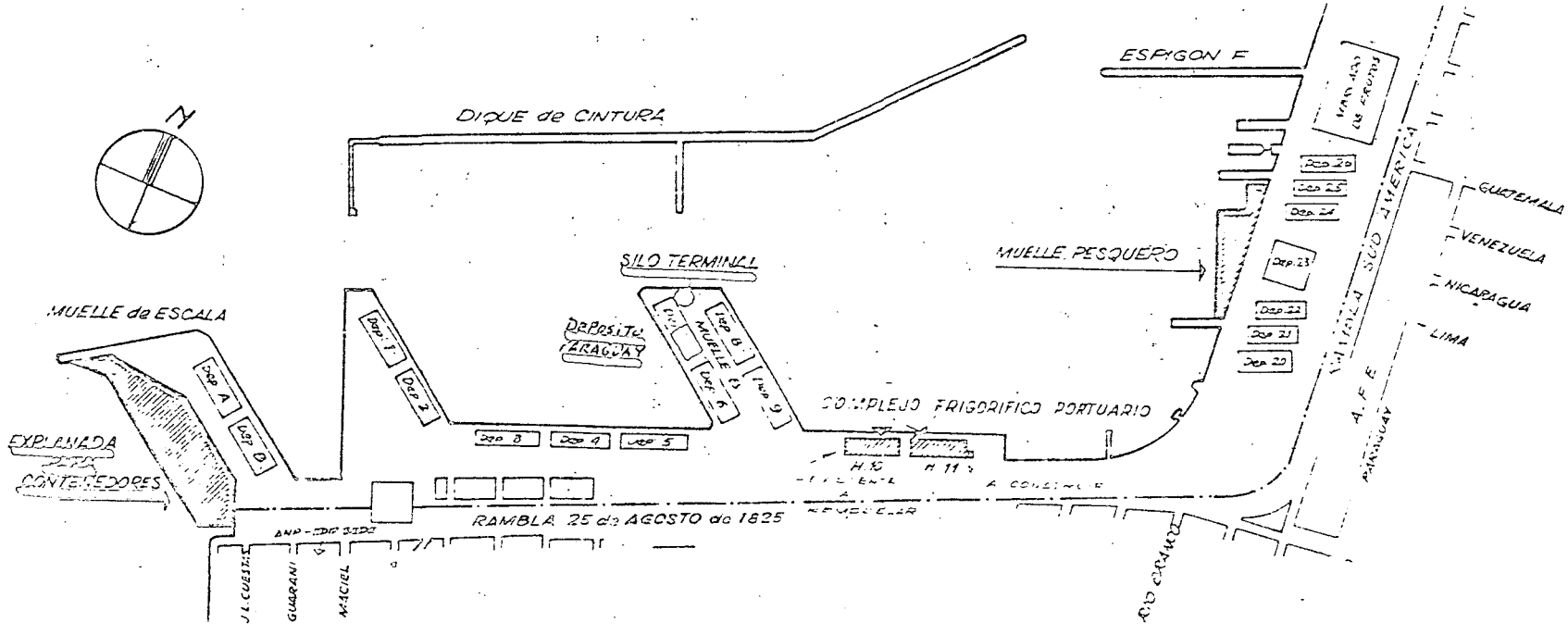
El movimiento total de cargas del puerto fue próximo a los 2 millones de toneladas en 1978, de las cuales 420 000 fueron exportaciones y 1.3 millones correspondieron a importaciones.

El canal de acceso al puerto tiene una extensión de 5 600 m y una profundidad de 33 pies. La zona portuaria que aparece en la figura 4-20 abarca una superficie de unas 62 hectáreas, de las cuales 20 son áreas abiertas para almacenaje y 200 000 m^2 de depósito. Tiene tres dársenas, dos para el tráfico de ultramar y una para el fluvial, con 14 sitios de atraque. Dispone de capacidad para la operación simultánea de 42 buques de ultramar, de los cuales 12 atracados en 10 m de profundidad, 14 en el antepuerto y el resto en otros muros de menor profundidad y en los muelles de combustibles. El utilaje, renovado en los últimos años, presenta buenas condiciones de operatividad y comprende: una grúa flotante de 80 toneladas, una grúa terrestre en el Muelle de Escala de 200 toneladas, una grúa sobre neumáticos de 20 toneladas y más de 80 grúas menores. Tiene una cinta transportadora para carga y descarga de granos y demás servicios. Dispone de accesos terrestres directos y convenientes a muelles y depósitos, tanto para los camiones como para el ferrocarril. El horario portuario es de 7 a 19 horas en dos turnos. Montevideo es un puerto sin problemas

/Figura 4-20

Figura 4-20

URUGUAY : PUERTO DE MONTEVIDEO



de congestionamiento, con amplias posibilidades de extensión, profundización y equipamiento, y de fácil mantenimiento y acceso a aguas profundas, por lo cual se opera con fluidez. La estadía de un barco de ultramar en general no supera los dos días y el tiempo de remolque con un sólo remolcador es de unos 40 minutos.

Se encuentra actualmente en ejecución un proyecto del Banco Mundial para la ampliación y modernización del puerto, que comprende un conjunto de obras de infraestructura y la adquisición de equipos y cuya realización está prevista en dos etapas. Merece destacarse la construcción de un terminal para contenedores mediante relleno de 3 hectáreas contiguas al Muelle de Escala, cuya importancia se ve confirmada por el desarrollo alcanzado en la unitarización por contenedores y el auge previsto en estudios, que estiman una participación de este sistema del 40% de las cargas generales hacia América Latina para 1990. Por otro lado se prevé la construcción de un silo terminal de 25 000 toneladas de capacidad con 12 celdas y 7 entreceldas, ubicado en la cabecera del muelle B, donde se encuentra también el depósito franco del Paraguay. El proyecto antedicho contempla en su segunda etapa, la profundización del canal de acceso y dársenas a 40 pies, lo que hará posible operar con buques de 50 a 60 mil toneladas de capacidad. Sin embargo el canal y algunas dársenas admiten hasta 45 pies de profundidad, lo que permitiría la operación de buques de unas 80 000 toneladas.

Luego del acuerdo entre los presidentes del Uruguay y del Paraguay "... en relación a la utilización por parte del Paraguay de facilidades portuarias y depósito franco en el Puerto de Montevideo", el Ministro de Relaciones Exteriores del Uruguay envió en mayo de 1975 una Nota Reversal que, entre otros puntos señala:

> "En cumplimiento de estos propósitos el Gobierno de la República Oriental del Uruguay se complace en ofrecer al Gobierno de la República del Paraguay el libre uso de la mitad sur del depósito individualizado con el N° 7, de propiedad de la Administración Nacional de Puertos, ubicado en el recinto portuario de Montevideo, con una superficie de 3 500 metros cuadrados, incluyendo planta baja y planta alta y una capacidad de carga aproximada de 10 000 toneladas, cuyas características, planos y fotografías se agregan a la presente nota como anexo I.
>
> Ofrece asimismo, en uso preferente, el muro del muelle frente al mencionado depósito, como también otras facilidades portuarias."

/Así en

Así en el mes de novimebre de 1976, el Gobierno del Paraguay tomó posesión de dicho Depósito Franco en el puerto de Montevideo.

La extensión del muelle correspondiente al Depósito 7 es de 127 m, donde operan entre dos y cinco grúas eléctricas de medio pórtico de cinco toneladas. El depósito cuenta con acceso ferroviario y de camiones. Por su parte, el uso del muelle es preferencial con previo aviso y en caso de encontrarse ocupado, la administración dispone la recepción en otro muelle y el traslado al Depósito Franco se efectúa en este caso, sin costo alguno. Además, los buques de bandera paraguaya están exentos del pago de uso de remolcadores y de las operaciones de atraque. El uso de prácticos sólo es obligatorio para las naves paraguayas que transportan sustancias peligrosas.

Las facilidades que otorga Montevideo al tránsito paraguayo ha motivado un incremento apreciable del movimiento de estas cargas durante los últimos años. Es así que en la actualidad, el 70% del tráfico de la FME opera por esta vía.

El uso potencial de este puerto por la vía fluvial está determinado especialmente por la capacidad de los buques fluvio-marítimos del Paraguay. Mediante el uso de la vía ferroviaria, el potencial de uso de este puerto puede aumentar, si se aprovechan debidamente las próximas uniones de las vías uruguayas y argentinas a través del coronamiento de la represa de Salto Grande así como la nueva terminal de contenedores del puerto.

Nueva Palmira

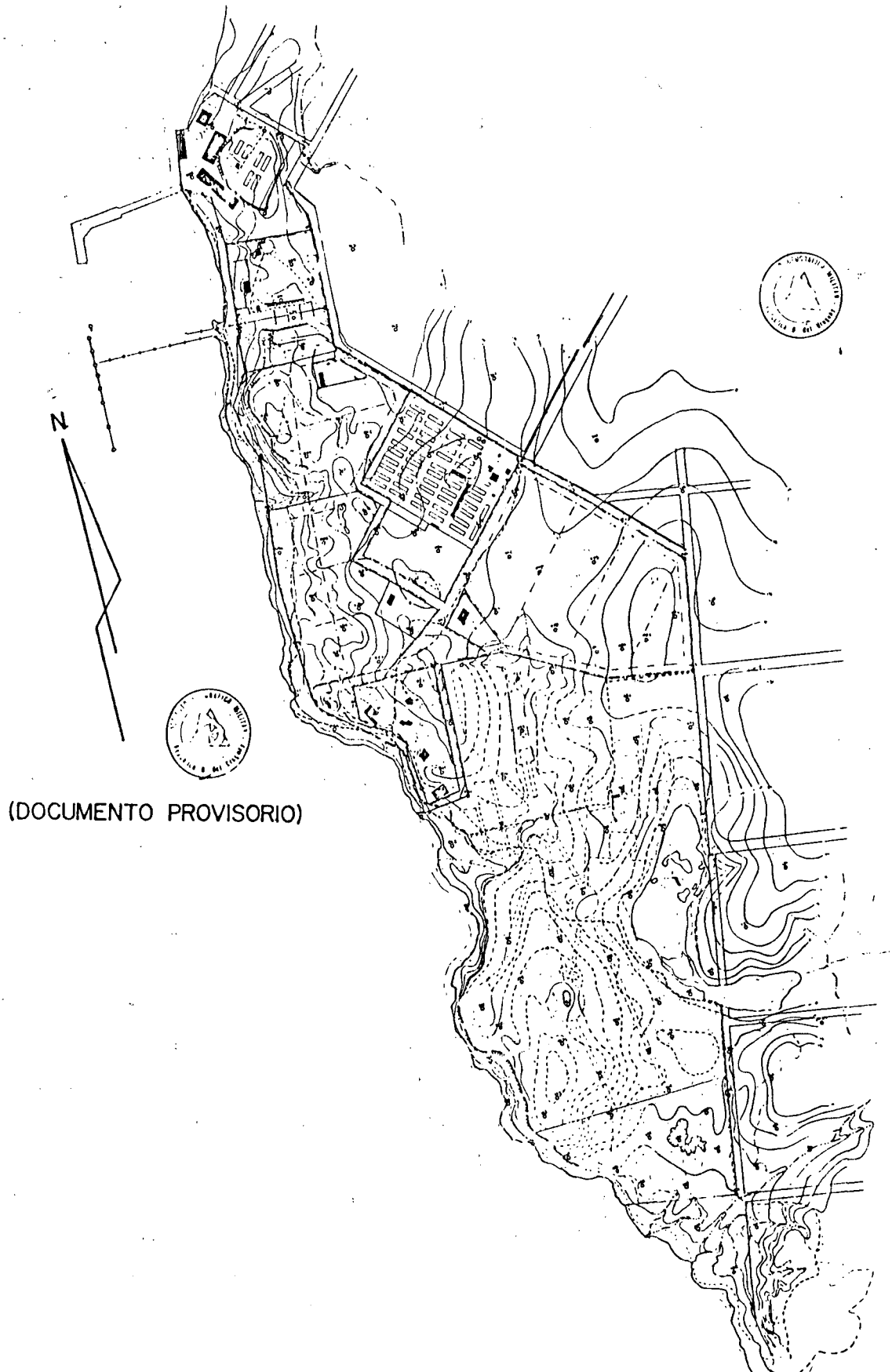
Puerto ubicado sobre la costa uruguaya del río Uruguay, en la progresiva km 0 de éste y frente a la desembocadura del río Paraná Bravo, ofrece una situación privilegiada en la transición del medio fluvial con el marítimo. Su distancia a Asunción es de 1 498 km y a Montevideo 298 km por Martín García y 492 km remontando el Delta del Paraná para tomar el canal Mitre.

Comprende dos zonas: el Puerto Oficial y la Zona Franca. El primero dispone de un muelle de ultramar de hormigón armado de unos 100 m con acceso de ambos lados que admite el atraque de buques con 20 pies de calado y una profundización a 23 pies. Tiene una explanada de unos 2 500 m^2, dos depósitos de 450 m^2 y 1 800 m^2 respectivamente. A unos 300 m de la cabecera del muelle se tiene un almacén granelero de dos plantas de 12 000 toneladas de capacidad con sistema de aireación y control de temperatura.

/Figura 4-21

Figura 4-21

URUGUAY : PUERTO DE NUEVA PALMIRA



La Zona Franca de Nueva Palmira abarca un área de 60 hectáreas dentro de la que se encuentra una planta mecanizada para carga y descarga de cereales y minerales perteneciente a la compañía NAVIGEN, y una planta de silos subterráneos administrada por el Ministerio de Agricultura y Pesca, que carece de conexión con la primera.

La estación de transbordo de NAVIGEN con capacidad de 330 m^3/hora presenta características especiales para la descarga de graneles sólidos, almacenaje y reembarque en forma mecanizada. Comprende un muelle con pilotes de hormigón, de una longitud de 240 m y 27 pies de profundidad, y un sistema transportador con cintas. Las instalaciones que datan de 1959 han movilizado más de un millón de toneladas, operando con trenes de 10 barcazas de 60 m de eslora con minerales de hierro y manganeso procedentes de Corumbá, carga de buques de ultramar de más de 200 m de eslora y más de 50 000 toneladas de porte con carga de 16 000 toneladas, debido a las restricciones de los canales Martín García. La Agencia marítima Christophersen S.A., representante de la FME en el Uruguay, se encuentra actualmente negociando la adquisición de las instalaciones NAVIGEN, previendo una importante participación del tráfico paraguayo, en particular de soja.

La planta de almacenamiento para granos consiste en una batería de 45 silos subterráneos con capacidad de 33 000 toneladas, que disponen de cintas elevadoras para operar con camiones y requieren una cubierta de material aislante a la humedad. En el Plan Nacional de Silos se prevé la reestructuración de dicha planta, adecuada para almacenamiento a largo plazo, como terminal de exportación y su complementación con una batería de silos aéreos dentro de la zona franca.

Los buques no pueden abastecerse de combustible en Nueva Palmira pero disponen del resto de los servicios esenciales en forma satisfactoria. Pueden operar buques de línea, graneleros y multipropósitos utilizando la ruta por Martín García para acceder al puerto, la cual admite 22.5 pies de calado en condiciones mínimas normales. El retorno puede efectuarse por el canal Mitre, con unos 28 pies de calado, siempre que el mantenimiento del canal y el nivel de las aguas lo permitan, pero con un recorrido de 196 km más que en la ruta anterior o bien, tomar ésta con menor carga, y completando carga en Montevideo.

/b. Medio

b. Medio ferroviario

El medio ferroviario tiene gran importancia potencial en el movimiento de carga entre el Paraguay y el Uruguay, así como en el movimiento de cargas en tránsito por este país. En efecto, uno de los objetivos fundamentales de los ferrocarriles uruguayos es lograr la integración de este medio dentro del ámbito regional en el que se encuentra esa República. En esta perspectiva, uno de los aspectos principales del desarrollo previsto de los ferrocarriles en este país consiste en reforzar la línea de carga sobre el río Uruguay para atender las necesidades propias del área del desarrollo del litoral. Esta área se ha conectado regionalmente con la Mesopotamia argentina a través de los puentes internacionales carreteros de Paysandú-Colón y Fray Bentos-Puerto Unzué y próximamente, se inaugurará la conexión carretera-ferroviaria sobre la represa de Salto Grande.

La línea troncal del trazado denominado Cordón Ferroviario Litoral quedará integrada por los siguientes tramos: Central-Mal Abrigo-Mercedes-Ombucitos-Bellaco-Porvenir-Paysandú-Salto-Represa de Salto Grande. Con ella se pretende tener una vía de primera calidad, similar y de igual trocha (1.430 m) que la línea principal del ferrocarril General Urquiza de los Ferrocarriles argentinos.

Una vez completadas las obras programadas, la longitud del cordón del litoral entre Montevideo y Salto será de aproximadamente 550 km, lo que haría disminuir la distancia actual en un 11% aproximadamente.

Como primera etapa del Cordón Ferroviario litoral se realizó la construcción del ramal Mercedes-Ombucitos de 17 km de extensión. La segunda etapa, el enlace Bellaco-Porvenir de aproximadamente 60 km, está considerado como uno de los proyectos prioritarios de estos ferrocarriles, en el plan aprobado en el mes de septiembre de 1979.

Como consecuencia de la construcción de la represa de Salto Grande se renovaron aproximadamente 26 km de vía entre Paysandú y Queguay y se construyó el ramal El Precursor de 12 km de largo, entre Salto y la represa. Este último fue un factor fundamental para que el cemento Portland producido en Paysandú pudiera ser utilizado en forma económica y segura en la construcción de la represa antes mencionada.

/Entre las

Entre las características operacionales del Cordón Ferroviario Litoral hay que hacer mención de la velocidad máxima permitida que actualmente está limitada a 50 km/h en la mayor parte del trayecto, exceptuando unos 10 km en el área metropolitana de Montevideo y unos 32 km de la línea Mercedes en que se permiten velocidades de 60 km/h. En los tramos de Fray Bentos-Algorta y entre Queguay y Salto las velocidades máximas autorizadas son de 40 km/h. La velocidad promedio de marcha en los trenes de carga es de aproximadamente 20 km/h y tomando en cuenta el tiempo detenido en las estaciones intermedias entre Montevideo y Salto, la velocidad comercial es de aproximadamente 15 km/h.

En la estación de Salto se registró en 1979 un movimiento total de 34 trenes por semana de los cuales el 35% fue de carga. La pendiente máxima que se registra en este itinerario es del 20% y se encuentra en el tramo Montevideo-25 de Agosto. El radio mínimo de curva es de 400 m. En total, hay 473 curvas en el trayecto Montevideo-Salto de las cuales 90 tienen un radio menor de 600 m. Estos antecedentes son sin duda la causa principal de las restricciones de la vía en sus aspectos operativos.

La renovación del ferrocarril uruguayo presenta buenas perspectivas porque su institución se encuentra en un proceso de reestructuración y cambio que le permitirá superar las condiciones de eficiencia actuales en materia de prestación de servicios. Las perspectivas inmediatas se encaminan a superar los problemas causados por el largo período de subinversión. En este sentido, cabe mencionar que el segundo plan quinquenal para el período 1979-1983 contempla la renovación de aproximadamente 100 km de vía por año y, dentro de las prioridades establecidas, figuran los tramos contemplados en el proyecto Cordón Ferroviario Litoral.

El puerto de Montevideo está directamente vinculado al sistema ferroviario nacional. La red ferroviaria portuaria es administrada y operada por la administración portuaria. Esta tiene una longitud de 23 km y no cuenta con una playa de clasificación y formación de trenes.

/La ampliación

La ampliación del puerto de Montevideo y el futuro transporte internacional por ferrocarril entre las ciudades de Asunción y Montevideo será pronto una realidad ya que en el mes de marzo de 1980 se firmó un convenio-préstamo con el Banco Mundial por un monto de US$ 50 000 000 para financiar una parte importante del plan de reacondicionamiento del puerto de Montevideo. Entre las obras de infraestructura a realizarse se encuentra la construcción de una playa de contenedores que tendrá una superficie de 70 000 m^2 y se estima que estará terminada para fines de 1982.

La interconexión ferroviaria entre Concordia y Salto se realizará en el año 1981. Se prevé que los trenes internacionales pasarán por la estación de Concordia exigiéndose así un recorrido adicional de aproximadamente 25 km para el tránsito entre Asunción y Montevideo y viceversa.

El intercambio de vagones de ferrocarril quedará sujeto al pago de una tasa única diaria de intercambio. Para resolver los problemas de los diferentes sistemas de frenos aplicados en el Uruguay (aire vacío) y en Argentina (aire comprimido) ya se inició la cooperación entre la Línea General Urquiza y la AFE, para establecer un parque de vagones asignados al transporte internacional. En lo referente a la circulación de los vagones y a la infraestructura de la vía en Argentina y Uruguay, ambos ferrocarriles convinieron en continuar con la política de mejoramiento de la vía hasta alcanzar un máximo de 20 ton por eje.

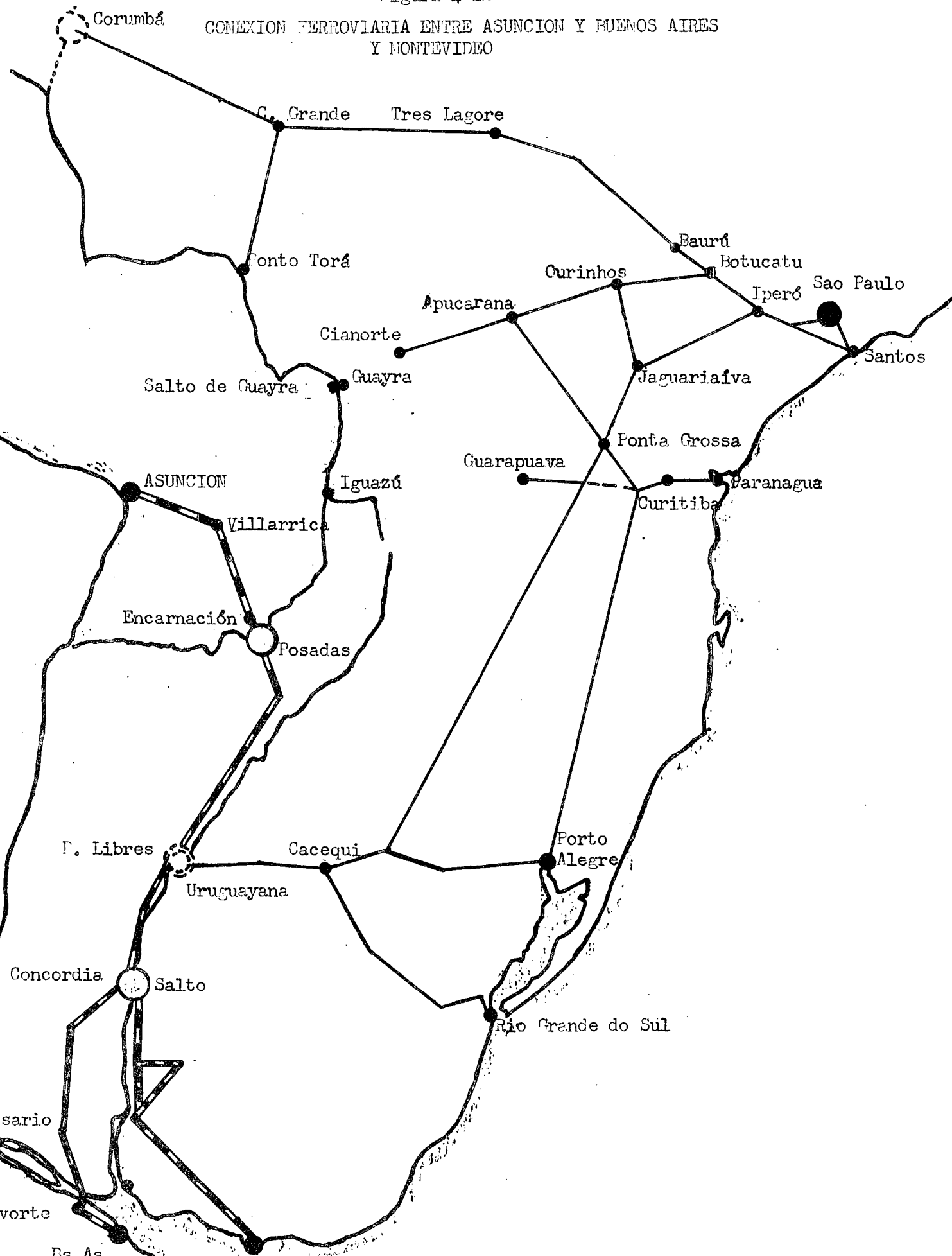
Finalmente, hay que mencionar que el proyecto de convenio de tráfico internacional entre Uruguay y Argentina a través de la conexión sobre la represa Salto Grande quedó enteramente definido en la reunión del Grupo Zonal Argentina-Uruguay de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) (Salto-Concordia, junio de 1980) y fue firmado en Lima, Perú, en el mes de noviembre de 1980, con motivo de la XVI Asamblea de la ALAF en esa ciudad.

La Administración de Ferrocarriles del Estado ofrece tarifas especiales para el tráfico de cemento Portland destinado a las exportaciones y el tráfico de cargas en tránsito de exportaciones e importaciones no tradicionales. Es así, por ejemplo, que las tasas por tonelada (vagón completo) vigentes para el mes de marzo de 1980 entre la estación central General Artigas y Salto es US$ 16.20 y entre Paysandú y Salto es de US$ 6.20. Resulta así una tasa por

/Figura 4-22

Figura 4-22

CONEXION FERROVIARIA ENTRE ASUNCION Y BUENOS AIRES Y MONTEVIDEO



AFE: CORDON FERROVIARIO DEL LITORAL

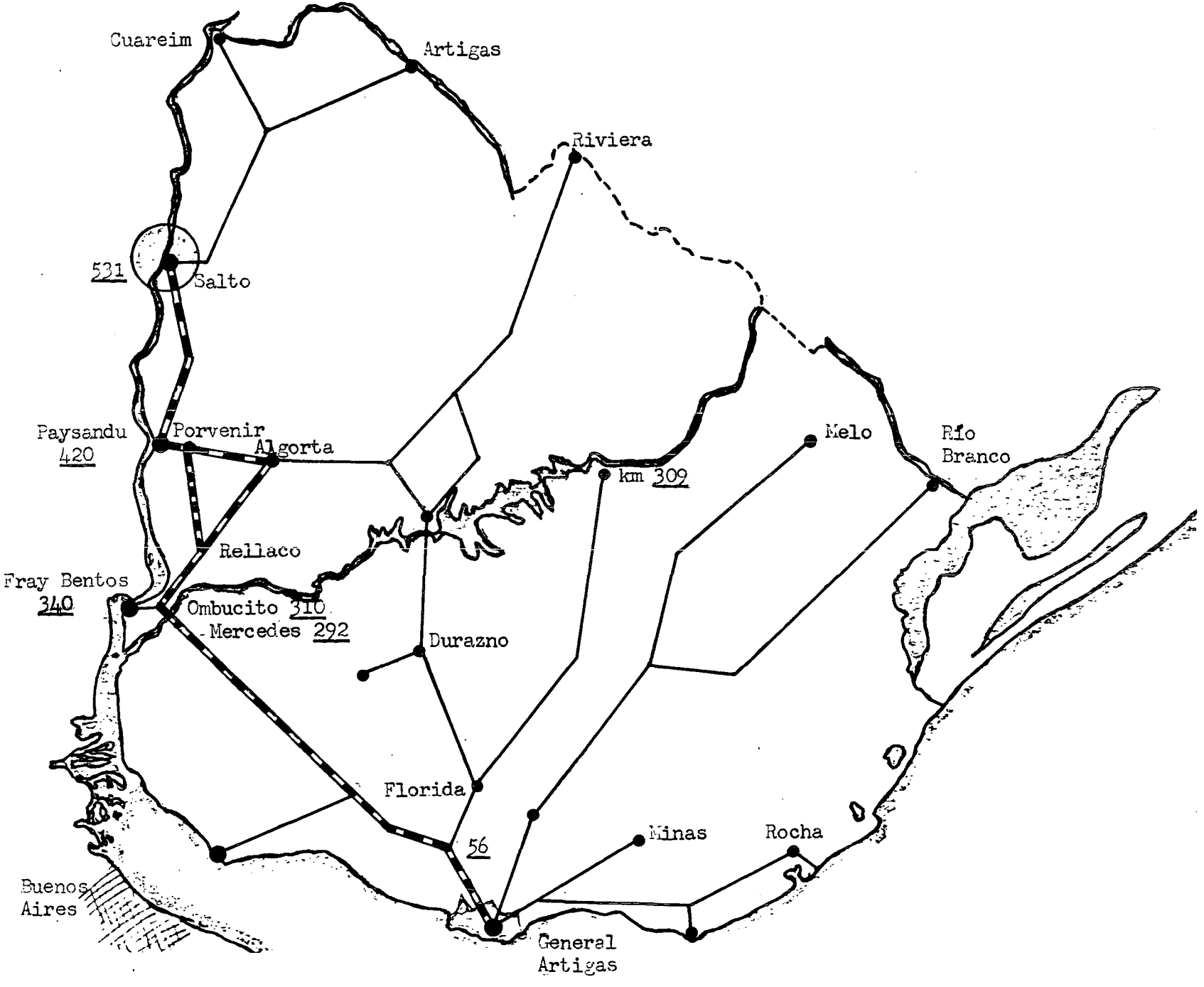
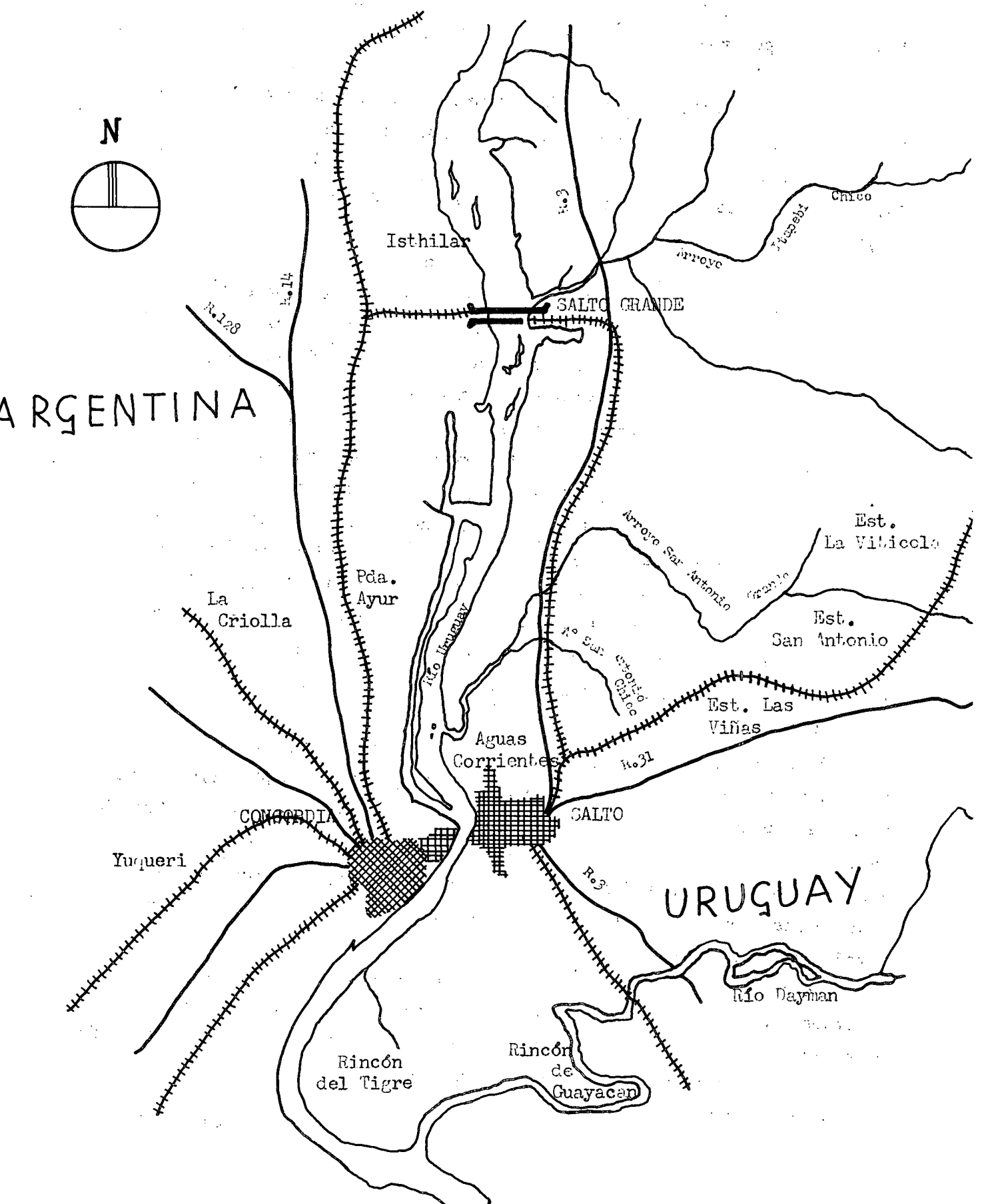


Figura 4-24

CONEXION FERROVIARIA SOBRE LA REPRESA INTERNACIONAL DE SALTO GRANDE



ton/km de unos US$ 0.027 entre Montevideo y Salto (aproximadamente 600 km) y de US$ 0.056 por tonelada/kilómetro entre Paysandú y Salto (aproximadamente 110 kilómetros).

Para el transporte en tránsito de productos no tradicionales de exportación e importación, los ferrocarriles cobran aproximadamente US$ 12.9 por ton en distancias de hasta 600 km, sobre la base de vagón completo. Entre Salto y Montevideo se cobra una tasa de aproximadamente US$ 0.0215 por ton/km.

c. Medio automotor

El reducido movimiento de carga por el medio automotor entre el Paraguay y el Uruguay debe hacer tránsito a través de la Argentina. Por disposiciones de este país el punto de entrada autorizado al Paraguay es la localidad de Posadas en Argentina y Encarnación en Paraguay. Desde el Uruguay, se ingresa a Argentina generalmente por la localidad de Colón, proveniente de Paysandú, a través del puente internacional General Artigas.

Para cumplir con la imposición anterior, el itinerario más frecuentemente usado es, en consecuencia, aquel que une las localidades de Posadas y Resistencia, a través de 340 km de la ruta 16. Posteriormente se desciende 545 km hacia el sur a través de la ruta 11, hasta la localidad de Santa Fe. Desde allí, se dirige hacia la ciudad de Colón distante a 280 km, para pasar a Paysandú a través del puente General Artigas. Desde allí, se accede a la ciudad de Montevideo distante a unos 380 km por las rutas 3 y 1. (Ver cuadro 4-23.)

A no ser por la imposición de las autoridades argentinas a que se ha hecho mención, el itinerario más lógico sería continuar desde Resistencia al norte por la ruta 11 hacia Clorinda para alcanzar directamente a Asunción. De este modo la distancia entre Asunción y Montevideo disminuiría en 405 km. Sin embargo la ruta más directa sería desde Colón hacia Posadas pasando por Paso de los Libres, pero lamentablemente esta ruta está todavía en muy mal estado en algunos trayectos.

No se registraron comentarios en materia de limitaciones de la infraestructura vial para el servicio automotor entre el Paraguay y el Uruguay, salvo aquellos que se refieren al peso máximo por eje autorizado en los tres países involucrados, cuyas diferencias suelen causar algún impacto en materia de tarifas de fletes.

/Cuadro 4-23

Cuadro 4-23

RUTA ASUNCION/NUEVA PALMIRA/MONTEVIDEO: DISTANCIAS POR CARRETERA
(Kilómetros)

Tramo Santa Fe-Montevideo	Distancia	Pavimento	Progresivas		Observaciones
1. Montevideo				670	
	80	p			
2. Int. Rutas 1 y 3			80	590	Conexión a Nueva Palmira (125 km)
	125	p			
3. Trinidad			205	465	
	175	p			
4. Paysandú			380	290	
	15	p			
5. Colón			395	275	
	100	p			
6. Villaguay			495	175	
	145	p			
7. Paraná			640	30	
	30	p			
8. Santa Fe			670		Conexión a Asunción
9. (Asunción)	(1 265)		(1 935)		

Se registraron 7 840 ton de comercio entre estos dos países por el medio automotor en el año 1979, correspondiendo el 52% de ellas a las exportaciones paraguayas hacia el Uruguay. Para este movimiento se usaron 252 viajes de los cuales el 93% lo realizaron vehículos uruguayos. Durante 1978 se registró un comercio de 2 000 ton a través de este medio correspondiéndole un 53% a las exportaciones paraguayas. Para este comercio se usaron 67 viajes.

El tiempo de viaje estimado para un recorrido normal entre Asunción y Montevideo es de aproximadamente 3 días. El viaje completo de ida y vuelta suma alrededor de 8 días.

La tarifa registrada para el movimiento de carga entre Asunción y Montevideo es de aproximadamente US$ 100 por ton de carga general, calculada en base al uso de un camión de 20 ton.

La flota autorizada para operar entre ambos países tiene 5 071 ton de capacidad estática y 490 vehículos de todo tipo, de los cuales el 86% pertenece a empresas uruguayas. Esta flota puede ser aumentada cada vez que se requiera, en virtud de los convenios vigentes. (Ver cuadro 4-24.)

/Cuadro 4-24

Cuadro 4-24

TONELADAS DE CARGA TRANSPORTADA ENTRE PARAGUAY Y URUGUAY
POR AUTOMOTOR A TRAVES DEL PUENTE "GENERAL ARTIGAS"

	1978			1979		
	Empresa Paraguaya	Empresa Uruguaya	Total	Empresa Paraguaya	Empresa Uruguaya	Total
Importación paraguaya	454 (47)	514 (53)	968 (100)	256 (7)	3 511 (93)	3 767 (100)
Exportación paraguaya	358 (32)	750 (68)	1 108 (100)	211 (5)	3 864 (95)	4 075 (100)
Total	812 (39)	1 264 (61)	2 076 (100)	467 (6)	7 375 (94)	7 842 (100)

Fuente: Asesoría Técnica y Planificación, Dirección Nacional de Transporte, Uruguay.

El uso de camiones fleteros para el comercio bilateral entre Uruguay y Paraguay es prácticamente inexistente.

d. Procedimientos de Comercio Exterior en Uruguay

Exportaciones

Tal como en el caso de Buenos Aires, el medio más utilizado para el transbordo del producto de exportación hasta Montevideo es el buque fluvial. Además, en este caso no se realizan sino operaciones de transbordo directo de buque a buque, ya que el Depósito Franco se usa sólo para mercaderías de importación.

Los trámites y documentación necesarios para dicha operación de transbordo son los siguientes:

1. Con anterioridad de la llegada del buque fluvial, el despachante de aduana recibe la documentación que le envía el exportador desde el Paraguay, consistente en los siguientes documentos:

/- Conocimiento

- Conocimiento de Embarque fluvial original
- Copia de la Lista de Embarque
- Copia de la Póliza de Seguro.

Sobre la base de los antecedentes anteriores, el despachante de aduana, prepara el documento llamado "Transbordo" con ejemplares para ser distribuidos a los siguientes agentes:

- Agente fluvial
- Agente marítimo
- Depósito Franco de la Administración Nacional de Navegación y Puertos
- Al exportador
- La Administración Nacional de Puertos
- Aduanas
- El mismo despachante de aduanas.

El agente despachador presenta en la Aduana del puerto el Transbordo junto con el Conocimiento Fluvial y la Factura Comercial para su autorización.

En la Aduana, se designa a un funcionario actuante, quien realiza un examen físico de la mercadería y constata que ésta coincida con la especificada en los documentos correspondientes. Esta verificación se realiza en la nave de carga fluvial. En seguida el verificador observa el Transbordo y firma los documentos dando su conformidad con lo declarado en ellos.

Además del verificador de aduana, la operación de transbordo se efectúa bajo la supervisión de los representantes de la agencia naviera, de la agencia fluvial, del despachante de aduana, así como de un delegado de la Administración Nacional de Navegación y Puertos y el guarda aduanero correspondiente.

Una vez terminada la operación, firman el documento de transbordo correspondiente los funcionarios actuantes, dando término de esta forma a la responsabilidad del agente fluvial e iniciando aquella correspondiente a la agencia naviera.

Luego, el despachador prepara el Conocimiento Marítimo y lo presenta a la agencia naviera para su firma. Así, se da término a la operación del despacho.

/Importaciones

Importaciones

El reducido tráfico de importación para Paraguay registrado en el puerto de Montevideo utiliza casi exclusivamente la vía fluvial para sus traslados hacia la ciudad de Asunción.

Por otra parte, el transbordo indirecto, es decir el paso de la mercadería al Depósito Franco paraguayo es la única modalidad usada en importación.

Los procedimientos para la recepción y despacho de la mercadería en tránsito a Paraguay por Montevideo, utilizando la vía fluvial, se inician con la recepción de la mercadería en el puerto, por parte de la Administración Nacional de Puertos, con intervención de la agencia naviera, de la Aduana y de la Administración Nacional de Navegación y Puertos del Depósito Franco paraguayo en Montevideo. Se documenta la recepción con la "planilla" en base a los recibos de los recibidores de carga o tarjadores. En este documento firman las cuatro entidades que participan, quedando un ejemplar para cada una de ellas, en donde se deja constancia formal del traspaso de responsabilidades de la agencia naviera a la Administración Nacional de Puertos y de ésta a la ANNP del Depósito Franco paraguayo.

El agente aduanero despachador, en posesión del Conocimiento de Embarque original y de la Factura Comercial, solicita a la agencia naviera el traspaso de la tenencia de la mercadería. Esto se hace mediante el Documento de Transferencia exigido por la Aduana, documento redactado en un solo ejemplar y que recibe las firmas de la agencia naviera y la agencia despachadora.

El despacho propiamente tal se inicia con la confección de los documentos "Reembarco" y "Permiso de Tránsito".

El primero de estos documentos es exigido por la Administración del Puerto mientras que el segundo por las oficinas de la Aduana. El reembarco es emitido en 6 copias para ser distribuidas entre la agencia despachadora, la ANNP, la Aduana y la Administración del Puerto.

El Permiso de Tránsito debe redactarse en 18 ejemplares, los que se reparten entre la Prefectura Naval, el Departamento de Balance de Buques, el Departamento de Numeración, el Departamento de Tenencia de Libros, el Resguardo de Aduanas, el Departamento de Tránsito de Aduanas, el Departamento de Custodia y Reembarco de Aduana, el agente fluvial, y la agencia marítima.

/Estos dos

Estos dos documentos, junto con el Documento de Transferencia, el Conocimiento de Embarque y la Factura Comercial, se presentan en las oficinas de Prefectura Naval del puerto, con el fin de verificar si la mercadería en tránsito debe ser gravada con la Tasa de Prefectura que se aplica a ciertas mercaderías de consumo de alto valor específico tales como alcoholes y otros. El permiso es sellado y la documentación devuelta al despachante aduanero.

El trámite continúa con las oficinas de la Aduana, en donde deben realizarse un mínimo de 9 lentos y laboriosos pasos. En ellos, básicamente se comprueban la veracidad de los documentos, el cumplimiento del trámite de transferencia, la presentación a la Prefectura, se numeran y se registran los documentos, se autoriza el tránsito de la mercadería y se designa un funcionario verificador que examinará físicamente la mercadería así como el custodia encargado de vigilar la operación de reembarque de la carga. Este paso tarda en promedio 2 días en formalizarse.

Autorizado el tránsito, el despachador debe continuar la tramitación en el Depósito Franco paraguayo. Allí, en presencia del Delegado Administrador de la ANNP, el funcionario de Aduana inspecciona la mercadería, abriendo un bulto de cada diez en promedio, y comprobando la concordancia de la mercadería con el contenido de los documentos en cuestión. Ejecutada la verificación, este funcionario deja constancia de lo observado en los documentos y de no presentarse objeciones, autoriza con su firma el Permiso de Embarque de la Mercadería.

Asimismo, el delegado de la ANNP, administrador del Depósito, firma y sella el documento de reembarco y el permiso, autorizando con esto la extracción de la mercadería de dicho Depósito.

El paso siguiente consiste en tramitar ante la Administración Nacional de Puertos, la autorización de reembarque, presentando el documento de Reembarco acompañado del Conocimiento de Embarque y del Permiso de Tránsito.

Autorizado el embarque por la Administración Nacional de Puertos, se procede a la operación física con supervisión del agente despachador, el delegado de la Administración Nacional de Navegación y Puertos, un custodia de Aduana y personal de la ANNP.

/Una vez

Una vez efectuada la carga de la mercadería, firman el documento de Reembarco el delegado de la ANNP y la agencia naviera formalizando de este modo el traspaso de responsabilidades. Además dan su conformidad con su firma la Administración Nacional de Puertos, la Aduana y la agencia despachadora. El documento de reembarco servirá más adelante para el cobro de los servicios portuarios efectivamenne prestados en Montevideo.

e. Costos al usuario del transporte internacional

Fletes fluviales

El cuadro 4-25 muestra los fletes y gastos de transbordo entre Asunción y Montevideo. La tarifa del algodón en fardos, que aparece como de US$ 13.30, incluye US$ 7.50 por tonelada que debe pagarse por almacenaje en Depósito Fiscal, por no admitirse este producto en el Depósito Franco del Paraguay en Montevideo debido a ser considerado como materia inflamable, de acuerdo a una antigua disposición uruguaya. Esta situación, que perjudica a los exportadores paraguayos en miles de dólares al año, es susceptible de solucionarse a través de una gestión administrativa.

Fletes marítimos

Los cuadros 4-26 y 4-27 muestran el valor de los fletes marítimos hacia el Norte de Europa y la Costa Este de los Estados Unidos, vigentes al 15.10.80, para los principales productos de exportación del Paraguay.

/Cuadro 4-25

Cuadro 4-25

FLETES Y GASTOS DE TRANSPORTE ASUNCION/MONTEVIDEO EN NAVES DE LA FLOTA MERCANTE DEL ESTADO DEL PARAGUAY

(En dólares por toneladas métricas)

Productos	Gastos manipuleo Asunción US$	Flete fluvial US$	Gastos transbordos Montevideo US$	Total hasta FAS Montevideo US$
Aceites esenciales	4.76	27.60		
Aceites vegetales	4.76	27.60		
Algodón en fardos	6.11	29.60	13.30 a/	49.01
Café en bolsas	4.76	34.50	5.30	44.56
Expellers	4.76 b/	17.80 b/	4.10 c/	26.66
Extracto de quebracho	4.76	22.50		
Maderas aserradas				
atadas	6.11	18.90	14.15	39.16
sueltas	5.24	18.90	14.15	38.29
Maderas manufacturadas				
parquet	4.76	18.90	14.15	37.81
Semilla de soja	4.76 b/	17.80 b/	4.10 c/	26.66
Tabaco en fardos	4.76	29.60	4.80	39.16

Fuentes: Para gastos de manipuleo en Asunción, tarifas de la Asociación de Agentes Marítimos de Paraguay (ASOMAR), vigentes desde el 1° de agosto de 1980; para fletes fluviales, tarifas de la Flota Mercante del Estado del Paraguay, en vigencia desde el 1° de agosto de 1980; para gastos de transbordo en Montevideo, cortesía de Agencia Marítima Christophersen, S.A. Montevideo.

a/ Incluye US$ 7.50 por almacenaje en depósito fiscal especial para algodón.
b/ A granel o en bolsas.
c/ A granel.

/Cuadro 4-26

Cuadro 4-26

FLETES MONTEVIDEO/NORTE DE EUROPA AL 15 DE OCTUBRE DE 1980

(En dólares a razón de DM 1.81 = US$ 1.00) a/

Aceites esenciales (en tambores)			
Menta			
Flete marítimo	DM 430.00 /t		
+ 1.5% ad valorem	64.50		
	DM 494.50		
+ 19.45% recargo combustible	96.18		
	DM 590.68		
- 10% rebaja	(59.07)		
	DM 531.61	=	US$ 293.71
Aceites vegetales (en tambores)			
Flete marítimo	DM 315.00 /t		
+ 19.45% rec. combustible	61.27		
	DM 376.27		
- 10% rebaja	(37.63)		
	DM 338.64	=	US$ 187.09
Algodón (en fardos)			
Flete marítimo	DM 280.00 /t		
+ 19.45% rec. combustible	54.46		
	DM 334.46		
- 10% rebaja	(33.44)		
	DM 301.02	=	US$ 166.30
Café (en bolsas)			
Flete marítimo	DM 380.00 /t		
+ 19.45% rec. combustible	73.91		
	DM 453.91		
- 10% rebaja	(45.39)		
	DM 408.52	=	US$ 225.70
Extracto de quebracho			
Flete marítimo	DM 210.00 /t		
+ 19.45% rec. combustible	48.85		
	DM 250.85		
- 10% rebaja	(25.09)		
	DM 225.76	=	US$ 124.73

/Cuadro 4-26 (Concl.)

Cuadro 4-26 (Concl.)

Maderas aserradas			
Flete marítimo	DM 220.00 /t		
+ 19.45% rec. combustible	42.79		
	DM 262.79		
- 10% rebaja	(26.28)		
	DM 236.51	=	US$ 130.67
Maderas manufacturadas			
Flete marítimo	DM 235.00 /t		
+ 19.45% rec. combustible	45.71		
	DM 280.71		
- 10% rebaja	(28.07)		
	DM 252.64	=	US$ 139.58
Tabaco (en fardos)			
Flete marítimo	DM 380.00 /t		
+ 19.45% rec. combustible	73.91		
	DM 453.91		
- 10% rebaja	(45.39)		
	DM 408.52	=	US$ 225.70

Fuente: Cortesía de Agencia Marítima Schandy, Montevideo.

a/ Cambio vigente al 15 de octubre de 1980.

/Cuadro 4-27

Cuadro 4-27

FLETES MONTEVIDEO/COSTA ESTE DE ESTADOS UNIDOS AL 15 DE OCTUBRE DE 1980

(En dólares por tonelada métrica)

Aceites esenciales (en tambores)	
Menta	
Flete marítimo	US$ 299.50
+ 1% ad valorem	85.88
	US$ 385.38
+ 20.50% recargo combustible	79.00
	US$ 464.38
Aceites vegetales (en tambores)	
Flete marítimo	US$ 165.00
+ 20.50% recargo combustible	33.82
	US$ 198.82
Algodón (en fardos)	
Flete marítimo	US$ 110.50
+ 20.50% recargo combustible	22.65
	US$ 133.15
Café (en bolsas)	
Flete marítimo	US$ 180.50
+ 20.50% recargo combustible	37.00
	US$ 217.50
Extracto de quebracho	
Flete marítimo	US$ 87.00
+ 20.50% recargo combustible	17.84
	US$ 104.84
Maderas aserradas	
Flete marítimo	US$ 96.00
+ 20.50% recargo combustible	19.68
	US$ 115.68
Maderas manufacturadas	
Flete marítimo	US$ 132.50
+ 20.50% recargo combustible	27.16
	US$ 159.66
Tabaco (en fardos o cajas)	
Flete marítimo	US$ 253.50
+ 20.50% recargo combustible	51.97
	US$ 305.47

Fuente: Tarifas de Inter-American Freight Conference, cortesía de Agencia Marítima Schandy, Montevideo.

/D. Ruta

D. Ruta Asunción/Ultramar

Los servicios de transporte directos a ultramar son prestados por pequeñas naves marítimo-fluviales que remontan el Río de la Plata para llegar al mismo puerto de Asunción, provenientes de Europa y Estados Unidos.

El transporte fluvial directo a ultramar ha tenido una participación importante en el comercio internacional paraguayo, la que se ha visto incrementada en los últimos años debido especialmente a que sus fletes resultan francamente competitivos para varios productos de importación y exportación, como se verá más adelante.

Por lo demás, el mantenimiento de estos servicios asegura el intercambio normal y rápido, sin dependencia de factores ajenos al interés y control nacional, evita pérdidas, demoras y gastos necesarios en las operaciones de transbordo en Argentina, Brasil o Uruguay y por último tiene un interés comercial ya que permite el pago inmediato de las respectivas cartas de crédito. Es muy posible que el incremento de la corriente comercial entre Paraguay y Holanda durante los últimos años se deba en buena medida, a la existencia de este servicio directo.

a. Servicios de transporte

Una descripción detallada de los servicios de transporte fluvio-marítimos que se ofrecen entre Asunción y ultramar aparece en el punto 4.1 Oferta interna, sub-punto A, Medio fluvial, acápite A, Servicios de transporte fluvial y marítimo.

b. Procedimientos de comercio internacional

Los procedimientos de comercio exterior en Asunción para el corredor directo a ultramar son enteramente asimilables a aquellos descritos en los apartados correspondiente a la oferta interna. (Punto 4.1.D.)

c. Costos al usuario del transporte internacional

Fletes directos a ultramar

En los cuadros 4-28 y 4-29 aparecen los fletes directos desde Asunción a la Costa Este de los Estados Unidos y al Norte de Europa, vigentes al 15 de octubre de 1980, para los productos incluidos en este análisis.

/Cuadro 4-28

Cuadro 4-28

FLETES DIRECTOS ASUNCION/NORTE DE EUROPA AL 15 DE OCTUBRE DE 1980

(En dólares a razón de DM 1.81 = US$ 1.00) */

Aceites esenciales (en tambores)				
Menta				
Flete fluvial	DM 88.00/t			
Flete marítimo desde B. Aires	390.00			
+ 19.45% recargo combustible	75.86	465.86		
	DM	553.86	=	US$ 306.06
+ 1.5% ad valorem (s/US$ 8 588)				128.07
				US$ 434.13
- 10% rebaja				(43.41)
				US$ 390.72
+ gasto embarque Asunción (₲ 500)				3.96
				US$ 394.88
Aceites vegetales (en tambores)				
Flete fluvial	DM 60.00/t			
Flete marítimo	315.00			
+ 19.45% recargo combustible	61.27	376.27		
	DM	436.27	=	US$ 241.10
- 10% rebaja				(24.11)
				US$ 216.99
+ gasto embarque Asunción (₲ 500)				3.96
				US$ 220.95
Algodón (en fardos)				
Flete fluvial	DM 64.00/t			
Flete marítimo	175.00			
+ 19.45% recargo combustible	34.04	209.04		
	DM	273.04	=	US$ 150.85
- 10% rebaja				(15.08)
				US$ 135.77
+ gasto embarque Asunción (₲ 610)				4.84
				US$ 140.61
Café (en bolsas)				
Flete fluvial	DM 68.00/t			
Flete marítimo	345.00			
+ 19.45% recargo combustible	67.10	412.10		
	DM	480.10	=	US$ 265.25
- 10% rebaja				(26.52)
				US$ 238.67
+ gasto embarque Asunción (₲ 500)				3.96
				US$ 242.63

/Cuadro 4-28 (Concl.)

Cuadro 4-28 (Concl.)

Maderas aserradas				
Flete fluvial		DM 64.00/t		
Flete marítimo	205.00			
+ 19.45% recargo combustible	39.87	244.87		
		DM 308.87	=	US$ 170.65
- 10% rebaja				(17.06)
				US$ 153.59
+ gasto embarque Asunción (₲ 610)				4.84
				US$ 158.43
Tabaco				
Flete fluvial		DM 63.00/t		
Flete marítimo	345.00			
+ 19.45% recargo combustible	67.10	412.10		
		DM 475.10	=	US$ 262.49
- 10% rebaja				(26.25)
				US$ 236.24
+ gasto embarque Asunción (₲ 500)				3.96
				US$ 240.20

Fuente: Cortesía de Compañía Marítima Paraguaya, Asunción.

*/ Cambio vigente al 15 de octubre de 1980.

/Cuadro 4-29

Cuadro 4-29

FLETES DIRECTOS ASUNCION/COSTA ESTE DE ESTADOS UNIDOS AL 15 DE OCTUBRE DE 1980

(En dólares por tonelada métrica)

Aceites esenciales (en tambores)	
Menta	
Flete fluvial	US$ 22.00
Flete marítimo	267.50
+ 1% ad valorem	85.88
	US$ 375.38
+ 23% recargo combustible	86.34
+ ₲ 500 gastos embarque Asunción	3.96
	US$ 465.68
Aceites vegetales (en tambores)	
Flete fluvial	US$ 29.43
Flete marítimo	105.50
	US$ 134.93
+ 23% recargo combustible	31.03
+ ₲ 500 gastos embarque Asunción	3.96
	US$ 169.92
Algodón (en fardos)	
Flete fluvial	US$ 21.55
Flete marítimo	122.00
	US$ 143.55
+ 23% recargo combustible	33.02
+ ₲ 670 gastos embarque Asunción	4.84
	US$ 181.41
Café (en bolsas)	
Flete fluvial	US$ 21.55
Flete marítimo	110.83
	US$ 132.38
+ 23% recargo combustible	30.45
+ ₲ 500 gastos embarque Asunción	3.96
	US$ 166.79

/Cuadro 4-29 (Concl.)

Cuadro 4-29 (Concl.)

Extracto de Quebracho		
Atomizado o secado c/spray		
Flete fluvial	US$	23.22
Flete marítimo		84.00
	US$	107.22
+ 23% recargo combustible		24.66
+ ₲ 500 gastos embarque Asunción		3.96
	US$	135.84
Atomizado o secado c/vaporizador		
Flete fluvial	US$	23.22
Flete marítimo		77.50
	US$	100.72
+ 23% recargo combustible		23.17
+ ₲ 500 gastos embarque Asunción		3.96
	US$	127.85
Maderas aserradas		
Flete fluvial	US$	19.75
Flete marítimo		85.50
	US$	105.25
+ 23% recargo combustible		24.21
+ ₲ 610 gastos embarque Asunción		4.84
	US$	134.30
Tabaco		
Flete fluvial	US$	22.80
Flete marítimo		226.50
	US$	249.30
+ 23% recargo combustible		57.34
+ ₲ 500 gastos embarque Asunción		3.96
	US$	310.60

Fuente: Cortesía de Compañía Marítima Paraguaya, Asunción.

/5. Elementos

5. Elementos de asignación futura de cargas

5.1 Análisis comparativo de fletes a ultramar

A. Fletes de conferencia

En atención a la composición y destino de las exportaciones paraguayas, se ha limitado el examen a los fletes de los principales productos y de los dos más importantes mercados de ultramar: el Norte de Europa (Bélgica, Francia, Inglaterra, los Países Bajos, la República Federal de Alemania y Suiza) y la Costa Este de Estados Unidos de América.

Los cuadros 4-16, 4-21, 4-26 y 4-28 muestran las tarifas de Conferencia para los embarques directos desde Asunción al Norte de Europa, y para las exportaciones paraguayas desde Buenos Aires, Montevideo y Paranaguá, respectivamente. Todos los fletes de Conferencia a Europa se cobran en marcos alemanes desde hace algunos años, y han sido convertidos a dólares de Estados Unidos al cambio vigente a la fecha del estudio (a razón DM 1.81 por US$ 1.00, al 15 de octubre de 1980). En el cuadro 4-28, Fletes directos Asunción/Norte de Europa, puede advertirse que se incluyen los gastos de embarque en Asunción, el flete fluvial y el flete marítimo más el recargo por combustible ("Bunker surcharge") sobre el flete marítimo que aplican las Conferencias y que varía constantemente, según el precio del petróleo para uso a bordo (en la fecha fijada era de 19.45% para los fletes desde Buenos Aires al Norte de Europa).

Según puede apreciarse en dicho cuadro, los fletes fluctúan entre US$ 140.61 por ton para el algodón en fardos y US$ 394.88 para los aceites esenciales, los que pagan un adicional de 1.5% ad-valorem.

Parece oportuno recordar que las tarifas de Conferencia se fijan unilateralmente por estas agrupaciones de armadores teniendo en cuenta unos 30 factores que inciden directa o indirectamente en su costo. Entre estos factores, los más determinantes son el factor de estiba o relación entre peso y volumen de la carga; los costos directos que sea posible asignarle a esa carga determinada, como el pago a los estibadores por la estiba y desestiba y las tarifas de operaciones portuarias; y una estimación basada en el valor fob de la mercadería, que se calcula según "lo que la carga puede soportar". De ahí que la mayoría de las tarifas de conferencia se apliquen sobre la base "peso o volumen, según más convenga al armador".

/El cuadro

El cuadro 4-15 muestra los fletes Buenos Aires/Norte de Europa, los que varían entre US$ 115.49 para el algodón en fardos y US$ 385.45 para los aceites esenciales, incluyendo el recargo de combustibles.

El cuadro 4-21 se refiere a los fletes desde Paranaguá al Norte de Europa, los que fluctúan entre US$ 80.60 para maderas aserradas y US$ 438.16 para aceites esenciales. Nótese que el recargo por combustibles es de 16.80%, en vez de 19.45% que rige para Buenos Aires y Montevideo, diferencia que seguramente se debe a la menor distancia que deben recorrer las naves desde Paranaguá a puertos europeos.

En el cuadro 4-26, Fletes Montevideo/Norte de Europa, puede verse que los fletes van de US$ 124.79 para el extracto de quebracho a US$ 293.71 para los aceites esenciales y que en general son mucho más bajos que desde Buenos Aires.

La serie de cuadros 4-16, 4-22, 4-27 y 4-29 se refiere a las tarifas de conferencia para productos paraguayos hacia la Costa Este de Estados Unidos, que incluyen los puertos de embarque de Asunción, Buenos Aires, Montevideo y Paranaguá.

El cuadro 4-29 presenta los fletes para los embarques directos desde Asunción, los que incluyen los gastos de carguío en dicho puerto, el flete fluvial, el flete marítimo y el recargo por combustible sobre este último, que es de 23%. Las tarifas varían desde US$ 127.85 para el extracto de quebracho atomizado o secado con vaporizador hasta US$ 465.68 para los aceites esenciales.

El cuadro 4-16, Fletes Buenos Aires/Costa Este de Estados Unidos, muestra que las tarifas - las que incluyen el 23% de recargo por combustibles - fluctúan desde US$ 95.33 para el extracto de quebracho atomizado de iguales características que el anterior y US$ 434.66 para los aceites esenciales.

En el cuadro 4-22 se exponen los fletes desde Paranaguá, los que varían entre US$ 60.89 para las maderas manufacturadas (láminas) y US$ 393.45 para los aceites esenciales e incluyen un recargo de 23% por combustibles líquidos. Estos fletes son todos más bajos que los de Buenos Aires y Montevideo a Estados Unidos y en algunos casos, como el del tabaco, llegan prácticamente a la mitad de aquéllos.

/El cuadro

El cuadro 4-27 comprende los fletes desde Montevideo, los que están sujetos a un recargo por combustible de 20.50% y son del orden de US$ 104.84 para el extracto de quebracho y de US$ 464.38 para los aceites esenciales. Se hace presente que para los aceites esenciales, cuyo flete está compuesto en parte por un porcentaje ad-valorem, se ha tomado en este estudio el aceite de menta, que representa más de la mitad de las exportaciones de este producto y cuyo valor en 1979 fue de US$ 8 588.00 la tonelada. Se puede observar, si se compara este cuadro con el anterior, que los fletes desde Buenos Aires a Estados Unidos no guardan ninguna relación con los de Montevideo al mismo destino, pues en algunos casos son superiores y en otros inferiores a éstos.

B. Fletes de buques de servicio irregular ("tramp")

Como se ha señalado, los buques de servicio irregular no están sujetos a tarifas preestablecidas, sino que sus fletes son convenidos en el momento mismo de contratarse. De ahí que fluctúen constantemente, por razones económicas y políticas, por cambios en la oferta y la demanda, por influencia de un conflicto bélico o aun a la amenaza de una conflagración, como ocurrió en el caso del Canal de Suez en 1956 y como está sucediendo en la actualidad con el conflicto entre Irak e Irán.

Las semillas oleaginosas y los expellers (que comprenden genéricamente las harinas de oleaginosas, las tortas o expellers y pellets derivados de semillas) se transportan normalmente a granel, precisamente en buques de servicio irregular. Hay algunas excepciones, como la soja destinada a Irak y a otros países que no cuentan con sistemas de descarga automática de graneles y que se exportan en sacos.

Para establecer los fletes de dichos graneles se recurrió en el presente trabajo a analizar los datos contenidos en el "Voychar Master File Classified Index" de CEPAL, que se basan en las informaciones de la publicación especializada "Daily Freight Register", de Londres. Se tomaron todos los embarques de oleaginosas desde Buenos Aires y Paranaguá, así como del Río de la Plata y del Sur de Brasil, hacia puertos europeos, registrados durante el año 1979, por no haber tráfico de este tipo de graneleros desde el Paraguay debido a su calado, ya que se trata de naves de gran tonelaje (entre 12 000 y 49 000 ton de capacidad).

/El cálculo

El cálculo de los tonelajes movilizados y del monto de los contratos de fletamento respectivos dio como resultado un flete medio de US$ 31.40 por tonelada para la semilla de soja y de US$ 28.10 para los pellets y expellers, durante el año 1979. Se ha considerado apropiado, para los efectos comparativos, adoptar estos fletes por igual para los embarques efectuados en Buenos Aires, Montevideo y Paranaguá.

C. Fletes y otros gastos de transporte

Como corolario de los datos contenidos en los cuadros precedentes, se ha hecho un resumen de los fletes y gastos de transporte de los principales productos de exportación paraguayos, según puertos de embarque, al Norte de Europa, y otro similar para los embarques a Estados Unidos.

El cuadro 5-1, referente a las exportaciones al Norte de Europa, muestra que, de los nueve productos considerados por su mayor importancia, los gastos de transporte (gastos de embarque o de transbordo y fletes fluviales, marítimos o terrestres) son más bajos en cuatro casos desde Asunción directamente, en tres casos vía Montevideo y en dos, vía Paranaguá.

En efecto, resulta más conveniente para el exportador paraguayo el embarque directo en Asunción de los aceites vegetales, el algodón en fardos, el café y el tabaco, mientras es más económico hacerlo a través de Montevideo en el caso de los aceites esenciales, la semilla de soja y las tortas o expellers a granel, y desde Paranaguá en el de las maderas aserradas y la manufactura de madera. Si bien no aparece en el citado cuadro, puede informarse que las exportaciones de semilla de soja y de tortas o expellers son más económicas desde Nueva Palmira que desde Montevideo, pues el costo del carguío es US$ 1.00 más bajo en el primer puerto (US$ 3.50 en lugar de US$ 4.50 por tonelada).

En el cuadro 5-2 se presentan las mismas informaciones comparativas con respecto a los embarques desde los citados puertos de Asunción, Buenos Aires, Montevideo y Paranaguá a la Costa Este de Estados Unidos, con referencia a los siete productos paraguayos que tienen colocación en ese mercado: aceites esenciales, aceites vegetales, algodón en fardos, café en bolsas (aunque éste no figura en las estadísticas del Banco Central del Paraguay), extracto de quebracho, maderas aserradas y tabaco. En todos estos casos, se evidencia que resulta más económico el embarque directo desde Asunción.

/Cuadro 5-1

Cuadro 5-1

FLETES Y GASTOS DE TRANSPORTE DE LAS PRINCIPALES EXPORTACIONES PARAGUAYAS AL NORTE DE EUROPA, SEGUN PUERTOS DE EMBARQUE

(En dólares por tonelada)

Producto	Directo desde Asunción			Vía Buenos Aires			Vía Montevideo			Vía Paranaguá			
	Gastos embarque	Flete a/	Total transporte	Gastos FAS b/	Flete marítimo	Total transporte	Gastos FAS c/	Flete marítimo	Total transporte	Flete carretera	Gastos transbordo d/	Flete marítimo	Total transporte
Aceites esenciales	3.96	390.72	394.68	54.19	385.45	439.64	41.66	293.71	335.37	56.09 e/	10.00	438.16	504.25
Aceites vegetales	3.96	216.99	220.95	54.19	207.88	262.07	41.66	187.09	229.75	56.09 e/	10.00	192.30	258.39
Algodón en fardos	4.84	135.77	140.61	57.16	115.49	172.65	49.01	166.30	205.31	64.36 f/	10.00	108.41	182.77
Café en bolsas	3.96	238.67	242.63	60.40	227.68	288.08	44.56	225.70	270.26				
Maderas aserradas													
En atados	4.84	153.59	158.43	45.86	135.29	181.15	39.16	130.67	169.83	61.26 g/	10.00	86.73	157.99
Maderas manufacturadas	h/	h/	h/	51.59	146.20	197.79	37.81	139.58	177.39	56.09	10.00	109.70	175.79
Tabaco	3.96	236.24	240.20	55.19	227.68	282.87	39.16	225.70	264.86	64.36	10.00	223.92	298.28
Semilla de soja a granel	h/	h/	h/	27.39/37.39	31.40	58.79/68.79	26.66	31.40	58.06	36.40 i/ /61.26 f/	2.50	31.40	70.30/95.16
Tortas y expellers, a granel	h/	h/	h/	27.39/37.39	28.10	55.49/65.49	26.66	28.10	54.76	36.40 i/ /61.26 f/	2.50	31.40	70.30/95.16

Fuente: Preparado sobre la base de los cuadros del presente estudio.

a/ Incluye el flete fluvial y marítimo.
b/ Incluye los gastos de embarque en Asunción, el flete fluvial en barcazas de empuje y los gastos de transbordo en Buenos Aires.
c/ Incluye los gastos de embarque en Asunción, el flete fluvial en naves de la FME y los gastos de transbordo en Montevideo.
d/ Estimado por no haberse conseguido los datos de Paranaguá.
e/ Desde Asunción.
f/ Desde Encarnación-Carmen del Paraná.
g/ Desde Pedro Juan Caballero.
h/ No hay embarques directos al Norte de Europa.
i/ Desde Ciudad Puerto Stroessner y Hernandarias.

/Cuadro 5-2

Cuadro 5-2

FLETES Y GASTOS DE TRANSPORTE DE LAS PRINCIPALES EXPORTACIONES PARAGUAYAS
A ESTADOS UNIDOS, SEGUN PUERTOS DE EMBARQUE

(En dólares por tonelada)

Producto	Directo desde Asunción			Vía Buenos Aires			Vía Montevideo			Vía Paranaguá			
	Gastos embarque	Flete a/	Total transporte	Gastos FAS b/	Flete marítimo	Total transporte	Gastos FAS c/	Flete marítimo	Total transporte	Flete carretera	Total transbordo b/	Flete marítimo	Total transporte
Aceites esenciales	3.96	424.82	428.78	54.19	434.66	488.85	41.66	464.38	506.04	56.04e/	10.00	393.45	459.49
Aceites vegetales	3.96	165.94	169.90	54.19	129.77	183.96	41.66	198.82	240.48	56.09e/	10.00	162.98	229.07
Algodón en fardos	4.84	176.57	181.41	57.16	150.06	207.22	49.01	133.15	182.16	64.36f/	10.00	113.78	188.14
Café en bolsas	3.96	162.83	166.79	60.40	136.32	196.72	44.56	217.50	262.06	46.73g/	10.00	163.93	220.66
Extracto de quebracho													
Atomizado con spray	3.96	131.88	135.84	47.98	103.32	151.30	32.56	104.84	137.40	56.09e/	10.00	79.33	145.42
Atomizado con vaporizador	3.96	123.89	127.85	47.98	95.33	133.31	32.56	104.84	137.40	56.09e/	10.00	79.33	145.42
Maderas aserradas (atados)	4.84	129.46	134.30	45.86	105.17	151.03	39.16	115.68	154.84	61.26h/	10.00	65.19/69.50	143.45/147.70
Tabaco	3.96	306.64	310.60	55.19	278.60	333.79	39.16	305.47	344.63	64.36f/	10.00	255.22	329.58

Fuente: Preparado sobre la base de los cuadros del presente estudio.

a/ Incluye flete fluvial y marítimo.
b/ Incluye gastos de embarque en Asunción, el flete fluvial por barcazas de empuje y los gastos de transbordo en Buenos Aires.
c/ Incluye los gastos de embarque en Asunción, el flete fluvial en naves de la FME y los gastos de transbordo en Montevideo.
d/ Estimado por no haberse conseguido los datos de Paranaguá.
e/ Desde Asunción.
f/ Desde Encarnación - Carmen del Paraná.
g/ Desde Caaguazú y Coronel Oviedo.
h/ Desde Pedro Juan Caballero.

/Tal vez

Tal vez es oportuno agregar aquí algunas consideraciones sobre las cifras que revela el cuadro 5-1 en relación con los fletes y gastos de transporte de soja a granel hacia el Norte de Europa. El menor costo es aquel que usa al puerto de Montevideo como tránsito. Le sigue Buenos Aires y, por último, viene el puerto de Paranaguá. Pues bien, en la actualidad el flujo principal se produce a través de Paranaguá, mientras que el porcentaje movido por Buenos Aires es bajísimo y el de Montevideo se puede afirmar que es inexistente.

En primer lugar, hay que formular un comentario técnico, en el sentido que este análisis de fletes no considera los gastos de transporte interno, el que sistemáticamente se realiza en camión. Así, dicho flete está incluido en el viaje a Paranaguá, pero no así en el caso del transporte hacia Montevideo y Buenos Aires. Una estimación del valor medio de este servicio de transporte es de ¢ 1 por kilogramo, lo que equivale a unos US$ 8 por ton.

No puede dejar de mencionarse que los servicios que presta el transporte automotor actualmente en el Paraguay tienen un mayor grado de seguridad y facilidad que los servicios fluviales para los exportadores de soja, ya que éstos para llegar a Buenos Aires y a Montevideo aun deben tratar con cada uno de los transportistas de la cadena de servicios que se requieren. En cambio, para acceder a Paranaguá sólo deben tratar con uno solo, el transportista automotor. Aunque en forma indirecta, ello está revelando la carencia de empresarios de transporte multimodal, que se hagan responsables del total de la operación, tal como se señala en la próxima sección de este informe.

Hay que agregar también la importancia del almacenaje, aspecto indispensable en la exportación de soja a granel, dado los volúmenes alcanzados por el Paraguay.

Por otra parte, en Buenos Aires, los requerimientos de la producción nacional dejan muy poco margen para las necesidades del Paraguay, sobre todo tomando en cuenta la disponibilidad existente en el puerto de Rosario. Además, en Buenos Aires el almacenaje está orientado especialmente a los granos que vienen desde el interior del país, haciendo muy difícil la maniobra de desembarco de barcaza a silo.

/Otro aspecto

Otro aspecto a mencionar es el hecho que la capacidad de transporte desde Asunción hasta Montevideo es en realidad pequeña, ya que sólo pueden acceder directamente las naves fluvio-marítimas y las barcazas de gran tamaño. Para proveerse de estas naves se requerirían grandes inversiones con poco uso alternativo fuera de las épocas de pico. El transporte automotor es, en este aspecto, bastante más económico.

Ya se mencionó en este estudio las facilidades que da al exportador la gama de servicios que presta la Administración del Depósito Franco de la ANNP y el Consulado del Paraguay en Paranaguá. Su influencia sobre todo el sistema de comercialización de la soja paraguaya es innegable.

Otro aspecto que podría tener gran influencia, pero que no fue investigado con suficiente profundidad, es la diferencia de precio que obtendría el exportador paraguayo exportando por Paranaguá. Ella sería cerca de US$ 10 por sobre las cotizaciones logradas en Buenos Aires. Las explicaciones recogidas durante este estudio dicen relación con el mayor contenido de aceite de la soja brasileña, con respecto a la de Argentina, y la imposibilidad de lograr un almacenaje particular para la soja paraguaya en Buenos Aires a fin de mantenerle su identidad.

Como corolario de los puntos anteriores, puede concluirse que existe una gran gama de factores que determinan las pautas de comportamiento de los usuarios del transporte internacional, entre los cuales seguramente hay que incluir los fletes. Sin embargo, estos fletes, en muchos casos, no son el factor de mayor peso en sus decisiones.

5.2 Transporte multimodal

A. Concepto de transporte multimodal

Según la definición oficial de la UNCTAD, "por transporte multimodal se entiende el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte

/multimodal, según

multimodal, según se definan en ese contrato, no se considerarán un transporte multimodal internacional".1/

Esta definición, adoptada primitivamente en la segunda parte del tercer período de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental para un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional, vino a uniformar la expresión "transporte multimodal" en sustitución de los términos "transporte combinado" y "transporte intermodal", usados con anterioridad.

En consecuencia, para que haya transporte multimodal internacional entonces, no basta que la mercancía sea trasladada de un país a otro en dos medios de transporte, sino que la operación debe ser amparada por un contrato de transporte multimodal en que intervenga una persona jurídica que se llama operador de transporte multimodal (OTM, que en América Latina se ha acordado llamar empresario de transporte multimodal, ETM). Este ETM asume la responsabilidad por el cumplimiento del contrato actuando como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal.

El transporte multimodal, pues, representa una innovación en el concepto de transporte internacional, el que se caracterizaba por su segmentación en las diferentes etapas del viaje. En el transporte tradicional, el dueño de la carga, exportador, embarcador, expedidor o usuario - como se acostumbra llamar al derecho-habiente de la mercadería que se embarca - debe celebrar contratos separados con cada uno de los transportistas, quienes asumen responsabilidad en el sector determinado que se comprometen a cubrir. Ese acarreo segmentado entre las diferentes etapas del trayecto - generalmente, en ferrocarril o camión desde la ciudad interior de producción u origen de la carga al puerto de embarque, en buque del puerto de embarque al de destino, y desde éste en tren o vehículo automotor al lugar de destino final - conlleva secuelas de tiempo perdido y de riesgos en cuanto a pérdidas, hurtos y averías en los puntos de transbordo.

En cambio, el transporte multimodal - que se realiza bajo un contrato único del usuario con el ETM - reemplaza el milenario sistema puerto a puerto

---

1/ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, Ginebra. (TD/MT/CONF.L.6, 24 de mayo de 1980.)

/por el

por el servicio integral puerta a puerta y sustituye el tradicional acarreo segmentado de mercaderías entre las diversas etapas del viaje por una sola secuencia, a través de los distintos modos de transporte, desde la fábrica o centro de producción hasta el consignatario o consumidor.

Tal evolución ha sido posible, en gran parte, gracias a la moderna tecnología, que ha permitido solucionar los complejos problemas de responsabilidad, de documentación y de tramitación aduanera, que caracterizan al transporte unimodal.

En realidad, el transporte multimodal ha adquirido importancia y se ha desarrollado solamente a partir de la década de 1960 como consecuencia de la unitarización (o unitización) de cargas y en especial, del empleo masivo de contenedores, que requería cambios institucionales para obtener los beneficios de las nuevas tecnologías.

Si el advenimiento de la era del contenedor ha significado una notable alteración en el manejo físico de la carga, el transporte multimodal constituye una revolución institucional y como tal está afectando a todas las instituciones vinculadas directa o indirectamente al acarreo internacional de mercancías: tanto a los organismos estatales que intervienen en el comercio exterior como a los principios, leyes, reglamentos y prácticas que rigen el transporte.

Por parte del sector público, ejercen funciones relacionadas con el transporte y el comercio internacional los ministerios encargados del transporte, de las obras públicas, de las finanzas o hacienda pública, del comercio, de la sanidad vegetal y animal, de la integración y de las actividades industriales, de los puertos, de los aeropuertos, así como las aduanas, los bancos centrales, las superintendencias de seguros y la policía internacional, caminera y fronteriza.

En el sector privado, merecen destacarse los exportadores e importadores, los transportistas, despachadores de aduana, agentes embarcadores, estibadores de puertos y de puntos de transbordo interiores y fronterizos y los diferentes organismos gremiales que reúnen a cada uno de estos grupos empresariales y laborales. También participan activamente en el proceso de comercio internacional las empresas de seguros, los bancos comerciales y los organismos públicos, privados y mixtos de promoción de exportaciones.

/Los aspectos

Los aspectos institucionales que más afectan la organización de servicios de transporte multimodal internacional son los siguientes: la habilitación de las empresas de transporte multimodal (ETM) y los requisitos que deben cumplir; la responsabilidad del ETM y las garantías para asegurar su cumplimiento, y el régimen aduanero de tránsito de mercaderías y las cauciones para responder a él.

De ahí que los países en desarrollo - por iniciativa de los representantes de América Latina en el Grupo Preparatorio Intergubernamental - lucharon hasta conseguir que en el Convenio quedara establecido el derecho de todo Estado a reglamentar y controlar, en el ámbito nacional, los requisitos que deben cumplir los ETM y las operaciones de transporte multimodal.

Los gobiernos deberán determinar, pues, quienes podrán ser ETM dentro de sus respectivas jurisdicciones: si solamente empresas nacionales de transporte multimodal o también empresas transnacionales que tengan agencias establecidas en el país; si únicamente transportistas establecidos o si a la vez pueden actuar operadores que, sin poseer medios de transporte propios, se dediquen a dar servicio multimodal contratando con terceros el transporte en los diferentes sectores y las operaciones de transferencia de carga.

En lo que atañe a responsabilidad del ETM, conviene recordar que se compromete a ejecutar o a hacer ejecutar en su nombre el transporte desde el momento en que toma a su cargo las mercancías hasta aquel en que las entrega conforme, y se hace responsable de ese transporte y de los servicios necesarios para su cumplimiento, así como de los actos u omisiones de sus agentes o dependientes y de toda otra persona que utilice en la ejecución del contrato; que se obliga a adoptar las medidas apropiadas para garantizar la entrega oportuna de las mercancías y que responde de los daños, pérdidas o demoras que éstas sufran y del pago de las indemnizaciones correspondientes.

Existen dos tipos de seguros en el transporte de mercancías: el seguro sobre la carga y el seguro de responsabilidad civil del transportista.

En el primer caso, el usuario (exportador, importador, o representante del derecho-habiente) contrata directamente con una compañía aseguradora el seguro que lo proteja contra las eventuales pérdidas o daños que

/pueda sufrir

pueda sufrir la mercancía, traspasándole los riesgos mediante el pago de la prima correspondiente. Si se produce un siniestro o la mercadería sufre una avería cubierta por la póliza, el dueño de la carga presenta su reclamo directamente a la compañía aseguradora, la que debe responderle hasta el monto real de la pérdida o daño, dentro de las cláusulas estipuladas.

En el segundo caso, es el transportista quien toma el seguro para cubrirse de la responsabilidad civil que asume al comprometerse a entregar la carga en el lugar de destino en las mismas condiciones en que la recibió, excepto si la pérdida o avería se debió a alguna de las causales de exoneración de responsabilidad contenidas en las cláusulas de la póliza, de acuerdo con la respectiva convención unimodal.

Con la creación del ETM, se modifican las relaciones contractuales entre el dueño de la carga y los transportistas. En los sistemas tradicionales, si las mercancías sufren daños o pérdida, el interesado recibe del seguro la indemnización pertinente, y si la avería no está cubierta por el seguro del cargamento, el interesado puede reclamar una indemnización del transportista. Es decir, la relación entre el dueño de la carga y el transportista es directa en el transporte unimodal, pero cuando se utiliza el transporte multimodal el contrato respectivo es suscrito entre el dueño de la carga y el ETM, quien asume la responsabilidad por la entrega de la carga en su destino en buenas condiciones y a la vez, contrata separadamente con cada uno de los transportistas que intervienen en la operación. En el transporte multimodal, pues, los transportistas tienen, con respecto al ETM, la misma responsabilidad civil que contraen directamente frente al dueño de la carga en el transporte unimodal.

B. Convenio TIR

El Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR, de su sigla en francés Transport International Routier) se aplica a los transportes de mercancías efectuados sin manipulación intermedia de la carga, a través de una o varias fronteras, desde una aduana de salida de una Parte Contratante hasta una aduana de destino de otra o de la misma Parte Contratante, en vehículos de transporte seguros o en contenedores, siempre que los derechos e impuestos de aduana en juego estén debidamente avalados por una garantía

/de validez

de validez internacional y que estos movimientos de mercancías se efectúen al amparo del Cuaderno TIR.1/

Las mercancías transportadas con arreglo al procedimiento TIR no están sujetas al pago o al depósito de los derechos e impuestos de importación o exportación en las aduanas de tránsito, así como, por lo general, tampoco son sometidas a inspección en dichas aduanas si van en vehículos precintados de transporte por carretera o en contenedores.

El Convenio TIR ha previsto el principio de la responsabilidad mancomunada y solidaria entre el transportista por carretera o multimodal y la asociación habilitada para expedir los Cuadernos TIR que le sirva de garante, la cual se compromete a pagar los derechos e impuestos aduaneros correspondientes, en caso que se registre alguna irregularidad en relación con la operación TIR.

El Convenio presenta numerosas ventajas para las autoridades aduaneras, porque cumple con las exigencias normales de los procedimientos nacionales de tránsito (seguridad física, garantía, documento, control) y al mismo tiempo evita la necesidad - onerosa en lo que se refiere a mano de obra e instalaciones - de proceder a la inspección material de la carga en los países de tránsito y mientras la carga permanece en tránsito en el país de destino.

Para el transportista, el Convenio TIR significa la facilidad de que la operación aduanera en frontera se limite a la verificación de los precintos y del exterior del vehículo o del contenedor y de los documentos (Cuaderno TIR, y certificado de aprobación del vehículo o del contenedor admitido en el régimen aduanero TIR), evitándose las molestias y pérdida de tiempo que se presentan durante el tránsito internacional.

En la actualidad, más de una treintena de países desarrollados y en desarrollo aplican este sistema destinado a facilitar el tránsito internacional

---

1/ Ver CEPAL: El Convenio TIR: Un estudio con vistas a las necesidades de los países en desarrollo (E/CEPAL/G.1101, 6 de noviembre de 1979). CEPAL: El Convenio TIR: una respuesta al creciente desarrollo industrial de los países de América Latina (E/CEPAL/G.1134). CEPAL: Los regímenes internacionales de tránsito aduanero como instrumento de facilitación del comercio exterior (E/CEPAL/L.216).

de mercaderías, no solamente en Europa, sino en Estados Unidos de América y en Canadá, así como en Asia - en Japón, Turquía y aun en Irán - y en Marruecos, Túnez y otras naciones africanas.

En América Latina, a partir de la reunión celebrada en Buenos Aires en junio de 1979 por los representantes de los organismos de aplicación del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre, se ha venido desarrollando un movimiento tendiente a adherirse al Convenio TIR. En dicha reunión se adoptaron, entre otras conclusiones, las siguientes:1/ "Expresar su coincidencia respecto a la importancia que tiene el sistema creado por el Convenio TIR para facilitar el tráfico internacional de cargas; señalar que su adopción importa asimismo decidir sobre aspectos colaterales del Convenio de especial trascendencia como son, entre otros, la facilitación aduanera del transporte mediante contenedores y el régimen de seguros; reconocer que el tema específico del sistema TIR es primordialmente aduanero y que, en consecuencia, son los organismos competentes en esta materia los que deberán pronunciarse sobre la conveniencia de una eventual adhesión al sistema; destacar que, en definitiva, una decisión sobre adhesión al TIR es privativa de cada país, pero que resultará altamente beneficioso un pronunciamiento colectivo de los países del Cono Sur sobre el particular".

De acuerdo con las recomendaciones formuladas en la reunión de referencia, se celebraron siete seminarios, organizados por los respectivos ministerios de cada país con la colaboración de la CEPAL: en São Paulo, Montevideo, Buenos Aires y Santiago de Chile, durante el mes de noviembre de 1979, y en Asunción, La Paz y Lima, en el curso del mes de enero de 1980.

En el seminario realizado en Asunción, se destacó la importancia potencial del sistema TIR para la facilitación del transporte internacional y del comercio exterior del Paraguay, fundamentalmente desde el punto de vista de su situación de país mediterráneo.

El Gobierno de la República Oriental del Uruguay promulgó la ley Nº 15064 con fecha 3 de octubre de 1980, que aprueba el Convenio TIR, elaborado en Ginebra en 1975. Este es el primer país de América Latina que

---

1/ Para mayores detalles sobre la aplicación del Convenio TIR en los países del Cono Sur, véase Boletín FAL, Nº 23, julio de 1979; Nº 25, diciembre de 1979; Nº 28, junio de 1980; Nº 29, agosto de 1980, y Nº 30, octubre de 1980.

/adopta el

adopta el sistema, esperándose que pronto sigan su ejemplo otras naciones de la región, a fin de que esta feliz iniciativa adquiera su verdadera trascendencia práctica.

En efecto, en la Décima Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes del Cono Sur, realizada en Brasilia (13-17 de octubre de 1980), la delegación de Chile informó que las probabilidades de adopción por su Gobierno eran "altamente positivas", mientras las representaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Perú expresaron que las autoridades respectivas están examinando la factibilidad de su adhesión.

5.3 Acondicionamiento de productos para el transporte

En materia de acondicionamiento de cargas, Paraguay no está haciendo uso apropiado de las nuevas tecnologías en el transporte, en perjuicio de su propia economía. Así, por ejemplo, en 1979 llegaron a Asunción 605 contenedores con un peso de 5 091 toneladas y salieron 505 con 934 toneladas, es decir prácticamente vacíos, con la consiguiente pérdida del flete de retorno, de capacidad de las naves y del arriendo del mismo contenedor (US$ 3.50 diarios aproximadamente). Las importaciones de carga unitarizada corresponden a mercaderías de valor, como licores, cigarrillos, repuestos de radio y televisión, piezas para vehículos automotrices, textiles y tejidos, artículos para el hogar. Uno de los pocos productos paraguayos exportados en contenedores son los cueros vacunos, por exigencia de los importadores chilenos, a partir de 1976.

Un examen somero del acondicionamiento de las cargas exportadas e importadas por la ANNP durante 1979 muestra claramente el potencial de cargas unitizables y más en concreto, contenerizables, que se movieron por el puerto de Asunción ese año.

El cuadro 5-3, Asunción: Exportaciones e importaciones según acondicionamiento de los productos, 1979, detalla el número de bultos contenerizables (sacos, fardos, atados; cajas y paquetes de menos de 500 kg; pieles y cueros, y bultos pesados de 0.5 a 3 toneladas) que alcanzó en el año pasado a la respetable suma de 2 156 912 unidades con un peso de 158 443 toneladas de exportación. En la importación, también las cifras son impresionantes: 1 986 086 bultos con 130 805 toneladas entraron a Asunción sueltos durante 1979, que bien podrían haberse unitarizado.

/Cuadro 5-3

Cuadro 5-3

ASUNCION: EXPORTACIONES E IMPORTACIONES SEGUN ACONDICIONAMIENTO DE LOS PRODUCTOS, 1979

Acondicionamiento	Exportación		Importación	
	Número bultos	Toneladas	Número bultos	Toneladas
Productos contenerizables:				
Sacos, fardos, atados	1 834 724	149 588	971 827	45 251
Cajas, paquetes, de menos de 500 kg	35 747	969	968 089	29 455
Pieles y cueros	285 023	16 861	5 505	63
Bultos pesados de 0.5 a 3 ton	1 418	1 025	40 665	46 036
Total productos contenerizables	2 156 912	158 443	1 986 086	130 805
Barriles, tambores	15 991	3 037	14 355	3 301
Madera aserrada	246 672	10 285	-	-
Bultos pesados de 3 a 6 ton	123	339	606	2 340
Bultos pesados de más de 6 ton	15	150	269	3 298
Sólidos a granel		58 031		2 116
Líquidos a granel		3 203		-
Acondicionamiento sin definir	27 387	1 215	222 102	18 507
Contenedores	505	934	605	5 091
Total movimiento puerto de Asunción	2 447 605	241 636	2 224 023	165 458

Fuente: Preparado a base de estadísticas mensuales inéditas de la ANNP.

/La unitarización

La unitarización de cargas y en especial la contenerización de las mismas, depende no sólo de factores técnicos sino que también de sus posibilidades económicas. Es decir, debe tenerse en consideración aspectos tales como el valor de las mercaderías (el que se estima que normalmente debería estar por sobre los US$ 250 por tonelada), las posibilidades de reducir los costos de transporte mediante disminuciones de tiempos de viaje, menores costos de embalaje, papeleo más sencillo, menores pérdidas por roturas y robos, etc.

En general, los factores decisivos para que la contenerización sea económicamente conveniente son los precios y la calidad de los servicios ofrecidos en relación, evidentemente, con los tradicionales. Por otra parte, también es necesario que el usuario se adapte a la nueva tipología de servicios para poder aprovecharlos en su integridad.

Se ha procurado establecer un orden de magnitud del mercado potencial de contenedores, sobre la base de un tráfico equilibrado de los movimientos de importación y exportación, evitándose así pérdidas por viajes vacíos o grandes acumulaciones en determinados puntos del circuito. Para ello se procedió a clasificar los productos del comercio exterior en cargas masivas y en cargas generales, según la experiencia mundial en el campo. Los aceites y elementos de transporte se trataron separadamente. Luego, con el fin de tratar el equilibrio de los flujos, se desagregaron las cifras en países y regiones de origen y destino de las cargas. Finalmente, se revisaron los resultados a la luz de la disposición al uso del contenedor manifestada por los importadores y exportadores así como de las políticas de las empresas navieras en esta materia. Evidentemente, todos estos antecedentes fueron analizados en su evolución en el tiempo para extrapolar a grandes rasgos el comportamiento futuro de los usuarios potenciales.

Del análisis anterior se desprende que el potencial actual del comercio exterior del Paraguay apto para ser transportado por contenedores alcanza a la cifra de 175 000 toneladas anuales como mínimo, teniendo en cuenta el balance entre los flujos entre Paraguay y Europa y América del Norte, Asia y los países de la región y de unas 225 000 toneladas como estimación máxima de este mercado. De estas cifras, aproximadamente el 60% sería de servicios a y desde ultramar mientras que el resto correspondería a movimientos dentro de la región.

/Entre 1975

Entre 1975 y 1979 se detectó un crecimiento del 16% en promedio anual del potencial de cargas contenerizables a y desde ultramar y de un 8.5% en el intercambio de la región. En total, el potencial ha crecido a un ritmo estimado del 13% anual y se estima que aunque se trata de una tasa elevada, ésta se mantendrá durante los años próximos, en virtud de la alta probabilidad de concreción de los proyectos de desarrollo en perspectiva.

En el tráfico de contenedores a y desde ultramar el factor determinante es el volumen de las importaciones. Con respecto a los países de la región, aunque estas diferencias sean muy poco significativas, se puede afirmar que durante los últimos años han resultado determinantes las exportaciones paraguayas.

Con respecto al desarrollo esperable de la contenerización en el país, es necesario reconocer que a pesar del largo tiempo en que se viene aplicando este sistema en el mundo, y de su importancia evidente, aún no se ha desarrollado significativamente en el Paraguay. Sólo bajo el supuesto de una evolución adecuada de la infraestructura y de la institucionalidad, que permita acrecentar el ritmo de crecimiento del potencial de transporte en contenedores revelado durante los últimos cinco años, se puede estimar que el volumen de carga general contenerizable alcanzará a las 400 000 toneladas en el año 1985. Además, se cree que es más probable que este desarrollo adopte la forma de una curva logística como la expresada en la figura 5-1, en donde se manifiesta una etapa inicial, una de incremento principal y finalmente, una fase de consolidación. Asumiendo que ésta se desarrolle hasta 1990, se estima que en 1985 se podrá alcanzar como máximo un 40% del potencial.

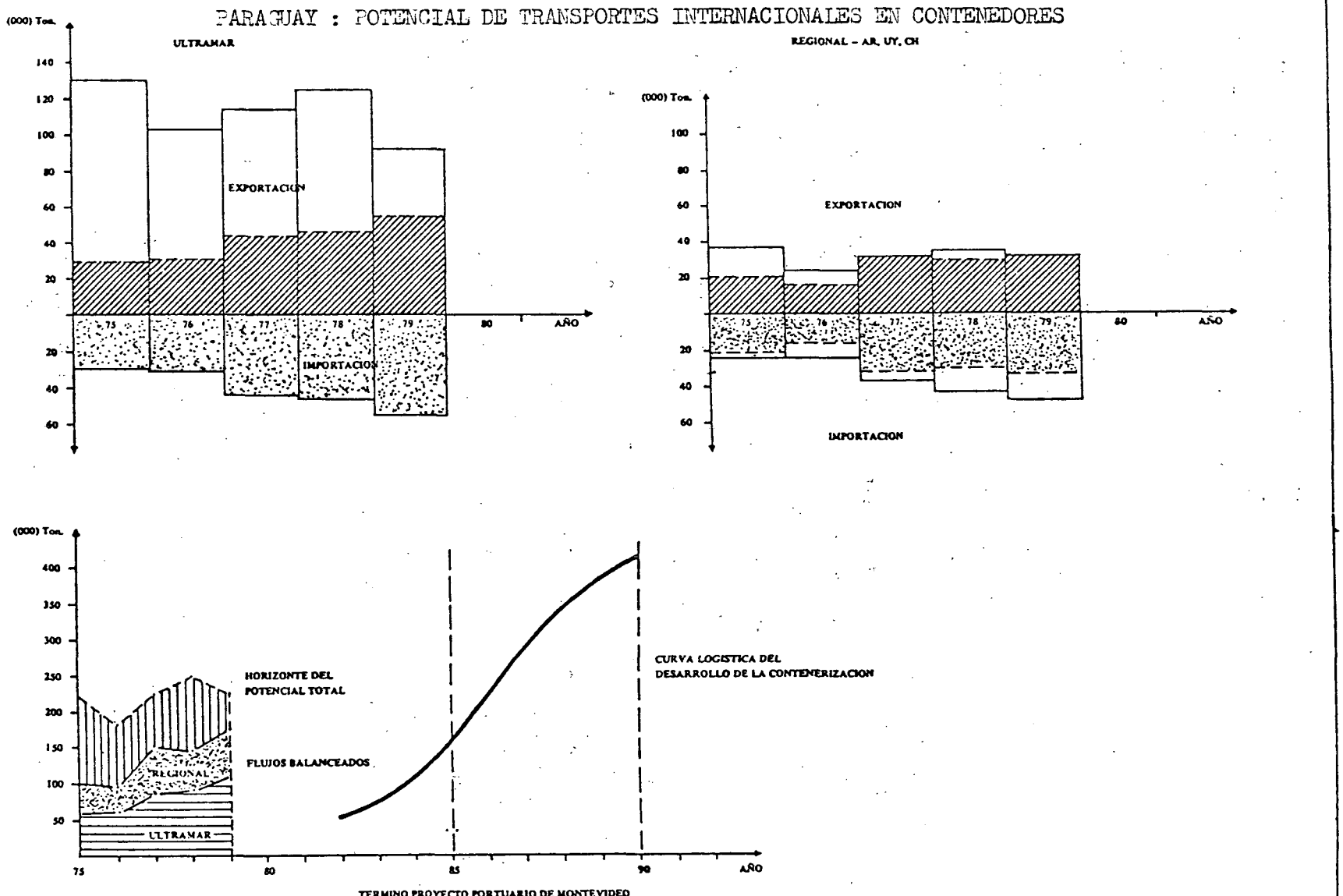
5.4 Elementos de asignación de cargas futuras de exportación

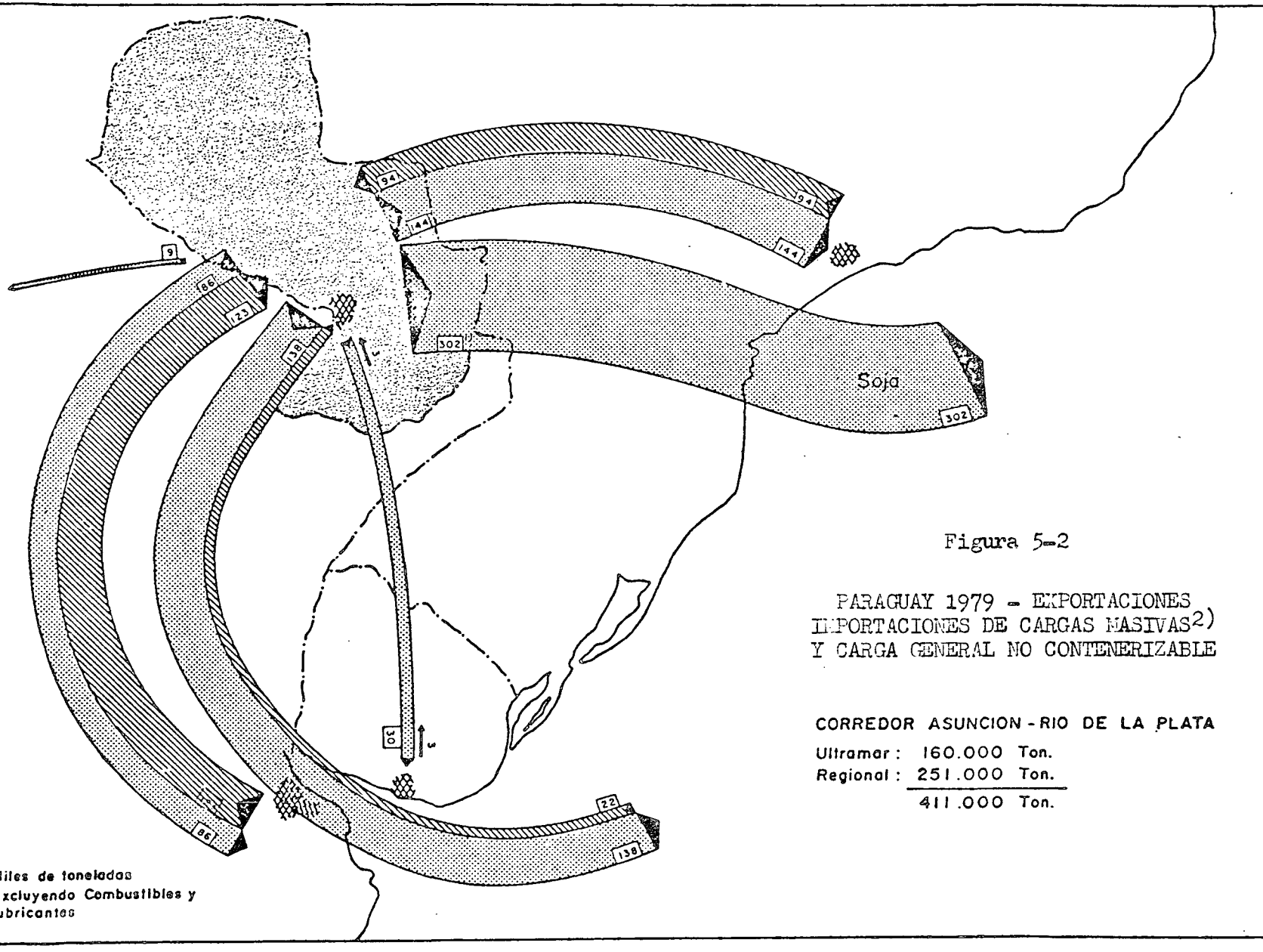
En este apartado se pretende hacer una interpretación cualitativa de los antecedentes expuestos hasta aquí en el trabajo, a fin de mostrar las características del sistema de transporte internacional de cargas que se espera predomine en los próximos cinco años.

Con este propósito se procedió a seleccionar, entre los acontecimientos esperables, aquellos que podrían tener un mayor impacto en la estructura del sistema de transporte internacional actual. Luego, se presentan en forma gráfica las tendencias que hipotéticamente adoptarían los distintos flujos de cargas de exportación del país. Este ejercicio

/Figura 5-1

Figura 5-1


PARAGUAY : POTENCIAL DE TRANSPORTES INTERNACIONALES EN CONTENEDORES
(000) Ton.
ULTRAMAR
EXPORTACION
IMPORTACION
AÑO
REGIONAL - AR, UY, CH
(000) Ton.
EXPORTACION
IMPORTACION
AÑO
(000) Ton.
HORIZONTE DEL POTENCIAL TOTAL
FLUJOS BALANCEADOS
REGIONAL
ULTRAMAR
CURVA LOGISTICA DEL DESARROLLO DE LA CONTENERIZACION
AÑO
TERMINO PROYECTO PORTUARIO DE MONTEVIDEO



[1] Miles de toneladas
[2] Excluyendo Combustibles y lubricantes

Figura 5-2

PARAGUAY 1979 - EXPORTACIONES IMPORTACIONES DE CARGAS MASIVAS[2] Y CARGA GENERAL NO CONTENERIZABLE

CORREDOR ASUNCION - RIO DE LA PLATA

Ultramar :	160.000 Ton.
Regional :	251.000 Ton.
	411.000 Ton.

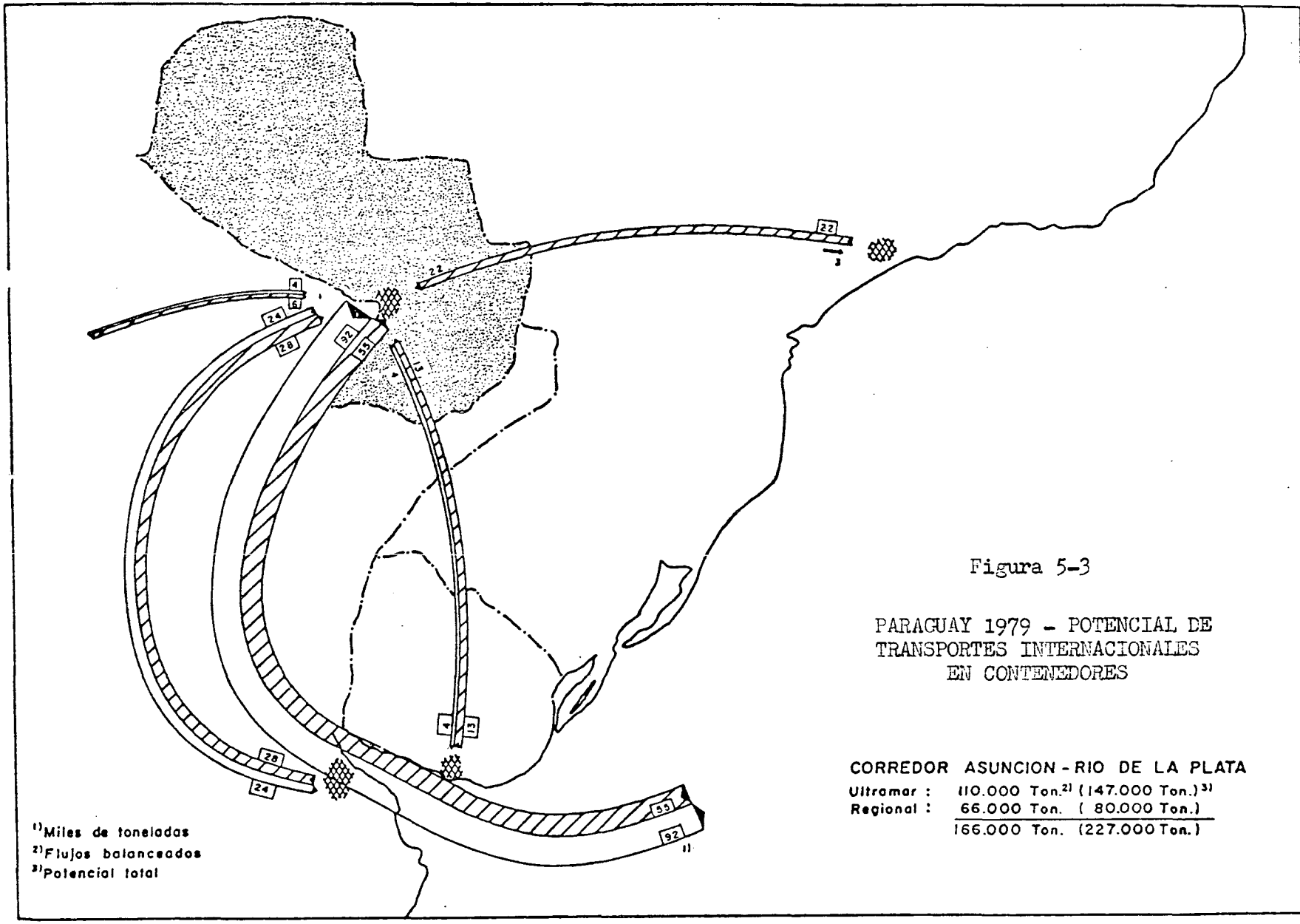


Figura 5-3

PARAGUAY 1979 - POTENCIAL DE TRANSPORTES INTERNACIONALES EN CONTENEDORES

CORREDOR ASUNCION - RIO DE LA PLATA

Ultramar :	110.000 Ton.[2]	(147.000 Ton.)[3]
Regional :	66.000 Ton.	(80.000 Ton.)
	166.000 Ton.	(227.000 Ton.)

[1] Miles de toneladas
[2] Flujos balanceados
[3] Potencial total

se realizó para la ruta Asunción/Rosario/Buenos Aires, la ruta Asunción/Río Grande/Paranaguá/San Pablo y la ruta Asunción/Nueva Palmira/Montevideo. Además, se incluye una figura con la situación que se estima más probable en el transporte internacional de la soja, primer producto de exportación del país.

Entre los hechos que parece serán los más gravitantes en la situación del transporte internacional de cargas del Paraguay, hay que destacar en primer lugar, el aumento explosivo de la demanda, proveniente muy especialmente de las exportaciones de granos oleaginosos. El crecimiento de estas exportaciones sería de tal importancia que afectaría la estructura del sistema de servicios de transporte internacional que actualmente usa el Paraguay. Se espera también que crezcan, aunque en proporción menor, las exportaciones de subproductos de estas semillas, especialmente las tortas o expellers y sus aceites.

Aunque se espera que los fletes de transporte internacional sigan siendo una variable poco explicativa del comportamiento del usuario en términos de selección de la ruta que éste adopte para el transporte de sus exportaciones, se estima que jugarán un rol muy importante en materia de selección de medio, especialmente en la posible sustitución de un servicio de transporte caro de automotor a largas distancias por el uso del ferrocarril.

En efecto, es en materia de transporte ferroviario donde se esperan las mayores transformaciones en la oferta del sistema de transporte internacional del Paraguay. Sin embargo, hay que reconocer que ninguno de los proyectos que se piensa tengan gran impacto en un futuro próximo, corresponde a los ferrocarriles paraguayos. En consecuencia, se espera un importante crecimiento del transporte combinado y multimodal, con una fuerte participación del medio automotor a nivel nacional y el uso del ferrocarril en el exterior. La evolución cualitativa de la oferta ferroviaria se espera que vendrá, en primer lugar desde el Brasil, con la extensión del ferrocarril hasta Cascavel, como primera etapa del Ferrocarril de la Soja. Los ferrocarriles argentinos por su parte, están implementando un completo plan de renovación de la infraestructura y equipos del Ferrocarril General Urquiza. Finalmente, se espera que en los años próximos, se pueda llegar al puerto de Montevideo por este medio a través de la represa de Salto Grande.

/En esta

En esta perspectiva, el transporte automotor, de gran importancia hoy día, aunque manteniendo un papel preponderante, verá disminuir su rol de transportador de cargas masivas, para lograr durante estos años, una acomodación en el transporte de mercaderías en donde su ventaja comparativa sea más clara. Esto es, debería tener una gran importancia en el transporte en el interior del país, combinándose con medios más económicos que operarían desde Argentina y Brasil.

Es en el medio fluvial en donde se han encontrado las mayores dificultades para prever su evolución para los próximos años. Ello se debe a que, en términos relativos, este medio ha ido perdiendo su influencia en el transporte de las exportaciones del país (no así en las importaciones). Este hecho se constata tanto en el transporte fluvial propiamente tal como en materia de puertos. Muchas son las razones que pueden mencionarse para explicar esto. Entre las más relevantes quizás deba destacarse aquella que señala que frecuentemente, el transporte es usado como instrumento de políticas de alto nivel y, en consecuencia, carece de autonomía en el manejo de sus propios instrumentos. Conviene destacar también que, a pesar de su trascendencia en el área, el fluvial es el único medio que carece de un foro adecuado para el tratamiento técnico sistemático de los problemas que presenta este tipo de servicios internacionales, a nivel de la región. Por todo lo anterior, resultó muy difícil elaborar una hipótesis acerca de los principales acontecimientos que podrían alterar la estructura del sistema de transporte internacional del Paraguay. De todas formas, parece razonable esperar una activación del uso de las instalaciones cedidas por Argentina en el puerto de Rosario así como el inicio de la utilización de los servicios portuarios de Nueva Palmira, en materia portuaria. En cuanto a los servicios de transporte fluvial propiamente tal, no pueden esperarse grandes innovaciones en materia de tecnología de transporte por parte de los armadores paraguayos, los que se caracterizan por un comportamiento más bien conservador con relación a sus colegas del medio automotor. En lo que atañe a las empresas extranjeras, se cree que seguirían prestando servicios tradicionales ya que no se perciben razones que podrían motivar una disminución de su peso relativo ni un cambio en su tecnología.

/Se estima

Se estima igualmente que durante los próximos cinco años se mantendrá la proporción de servicios directos a ultramar, desde Asunción. Si bien una de las principales razones para el mantenimiento de éstos radica en las ineficiencias actuales del transporte fluvial, no se detectaron antecedentes que permitan suponer que esta situación cambiará radicalmente en los próximos años.

El tema que más se debatirá en materia de transporte internacional del Paraguay es el de la exportación de su producción de soja, cuyas principales tendencias se han expuesto en la figura 5-4.

Ya se señaló oportunamente la paradoja de exportar un producto a granel por el medio automotor hacia Paranaguá, dejando sólo un pequeño margen para las exportaciones a través de los medios ferroviario y fluvial. En este aspecto, los acontecimientos que se espera que definan la estructura del sistema son la construcción del tramo Guarapuava-Cascavel, del Ferrocarril de la Soja, en Brasil, el inicio de las actividades de la Zona Franca de Rosario, especialmente en materia de almacenamiento de granos y el servicio de transferencia de granos desde barcaza a barco de ultramar en Nueva Palmira, en Uruguay. De no ocurrir estas hipótesis, la situación del transporte de la soja podría ser crítica tanto por el lado del transporte (cuello de botella de vía y equipo ferroviario en Brasil) como en el almacenaje en puerto (especialmente Paranaguá, con sus ya excedidas 35 000 toneladas de capacidad estática para la soja del Paraguay).

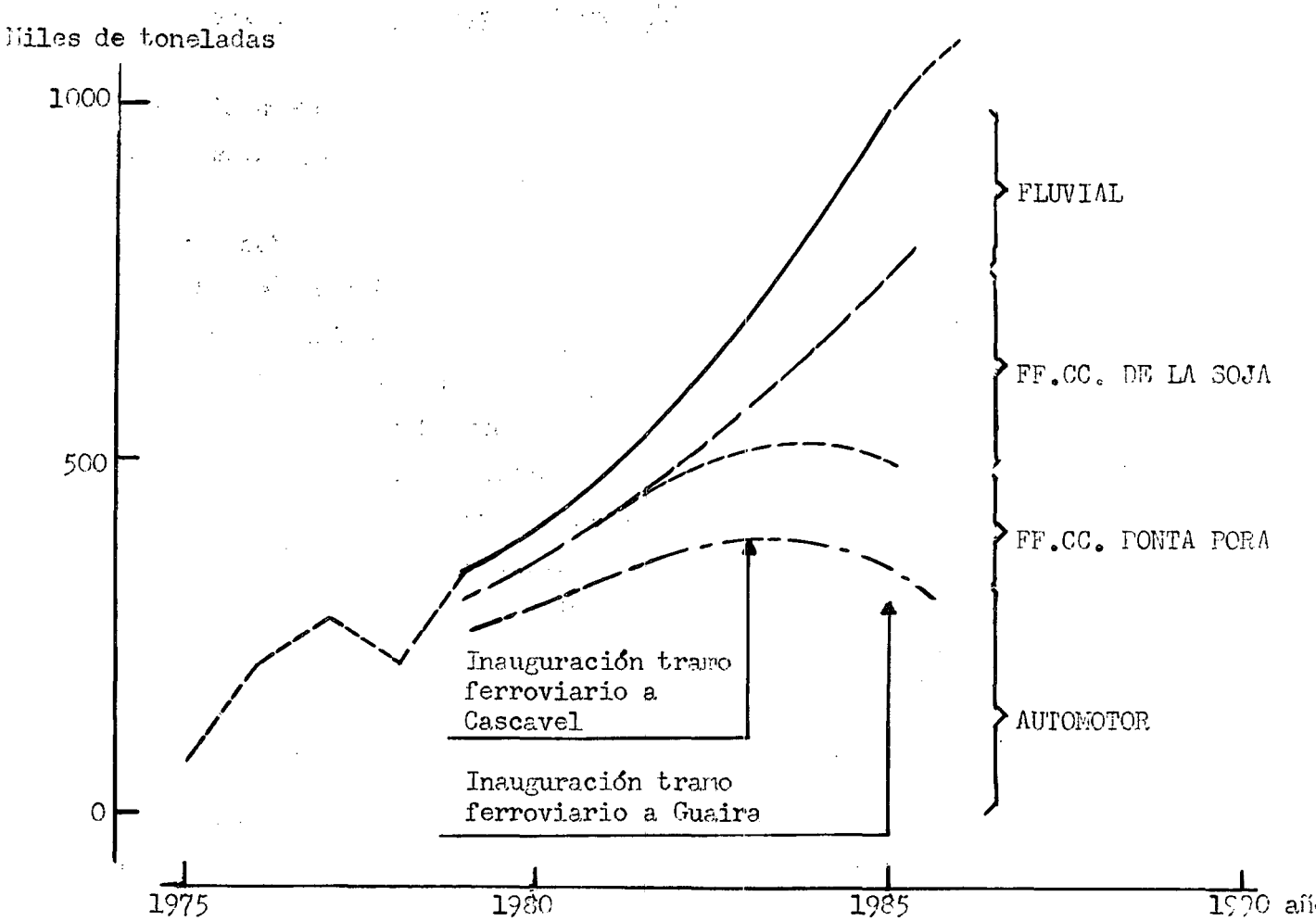
En estas circunstancias, se puede esperar que el Depósito Franco de Rosario, muy bien administrado, alcance un giro cuatro para la soja,1/ absorbiendo unas 120 000 a 160 000 ton de exportaciones. Nueva Palmira, por su parte, tendría que absorber unas 100 000 ton aproximadamente. El resto de las exportaciones no tendría otra salida que la de las rutas a través del Brasil. Se espera que el ferrocarril crezca exponencialmente, especialmente aquel que parte desde Ponta Porá. A partir de 1983 se contaría con el ferrocarril desde Cascavel, acortando a menos de la mitad la distancia ferroviaria entre Ponta Porá y Paranaguá. Un volumen de exportaciones de soja, cercano a las 750 000 ton tendría graves problemas de

---

1/ Giro cuatro significa que por los sitios de almacenaje pase en el año un volumen de cuatro veces su capacidad estática.

Figura 5-4

HIPOTESIS DE PARTICIPACION DE MEDIOS DE TRANSPORTE
EN LA EXPORTACION DE SOJA PARAGUAYA



almacenamiento, aun contando con el doble de la capacidad disponible hoy día en Paranaguá. En consecuencia, parece inevitable el uso de las instalaciones de Río Grande, u otra alternativa.

En materia del transporte automotor, ya se señaló que se prevé una disminución de su participación en el transporte de larga distancia de la soja. Esto se debería fundamentalmente a un problema de tarifas de flete. Además, ello evitaría el sobredimensionamiento de la flota de vehículos, permitiendo que sus servicios (los de mayor costo) se presten en su mayoría sobre territorio paraguayo, con lo cual se capitalizaría buena parte del gasto correspondiente.

En consecuencia, para evitar la inflación de los costos de transporte de la soja, parece indispensable que el país cuente con terminales de transferencia de granos de camión a ferrocarril en Ponta Porá, Cascavel y Posadas; con la posibilidad de transferir granos de barcaza a barco en Nueva Palmira y que utilice sus recursos en Rosario. Además, es necesario buscar la forma de lograr mayores cupos de almacenaje en Brasil, a pesar de los aumentos previstos en las propias cosechas brasileñas, especialmente en los puertos de Paranaguá y Río Grande. En materia de medios de transporte, es recomendable que se adopten las medidas para lograr capacidad en los ferrocarriles de los países vecinos, así como un refuerzo en la flota fluvial, especialmente en materia de barcazas, en la época de zafra.

En el ámbito nacional, tal vez lo más necesario sea procurar una adecuada capacidad de almacenaje, a fin de disminuir el impacto de la estacionalidad sobre los servicios de transporte, así como lograr mejores precios internacionales en ciertas ocasiones.

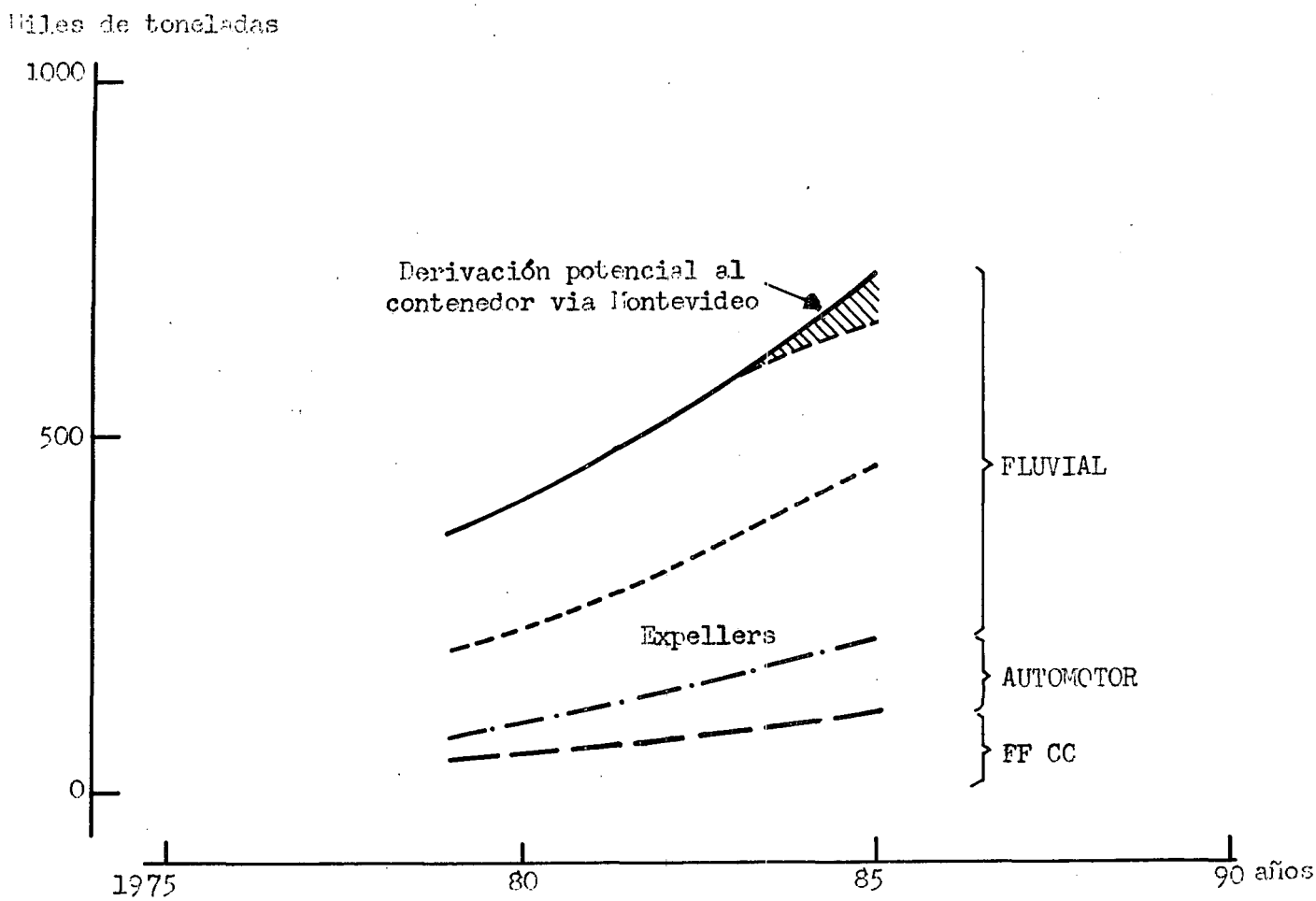
En la figura 5-5 se indicaron las principales tendencias que se cree se manifestarán en la ruta Asunción/Rosario/Buenos Aires, como consecuencia de la concreción de la hipótesis de evolución estimada como más probable.

En primer lugar, el transporte automotor debería mantener el ritmo de crecimiento experimentado hasta ahora. Por su parte, el flujo de cargas por ferrocarril debería aumentar proporcionalmente como consecuencia del mejoramiento de la infraestructura y equipos entre estos dos países. Tanto los flujos del medio automotor como los ferroviarios deberían corresponder principalmente a movimientos bilaterales, salvo los pequeños volúmenes que hacen tránsito hacia Chile, a través de Salta, hasta Antofagasta.

/Gráfico 5-5

Figura 5-5

HIPOTESIS DE PARTICIPACION DE MEDIOS DE TRANSPORTE EN LA RUTA ASUNCION / ROSARIO / BUENOS AIRES



El principal cambio en esta ruta lo debería experimentar el transporte fluvial, medio que se estima podría retomar un rol más definido en las exportaciones del Paraguay. En materia portuaria, el principal cambio se espera que sea el inicio del uso de la Zona Franca de Rosario, especialmente en materia de trasbordo y almacenaje de granos. Además, se espera que por el lado de la demanda, se experimente un cambio importante por el aumento explosivo de la cantidad de tortas o expellers a transportar, como resultado de una muy posible industrialización de la producción interna de semillas oleaginosas. Dado el valor relativamente bajo de este producto, sólo el medio fluvial podría ofrecer un flete razonable en sus tramos en tránsito. Esta mercadería debería hacer uso preferentemente del transbordo directo de barcaza a buque en los puertos de Rosario, Buenos Aires y, en la ruta Asunción/Montevideo, del puerto de Nueva Palmira.

Esta revitalización del transporte por el medio fluvial, manifestada a través del transporte de grandes volúmenes de carga con una marcada estacionalidad, reposaría sobre una hipótesis de un muy alto grado de eficiencia en la operación de los medios, si se quiere evitar inversiones irrealizables en equipos y almacenaje o bien, si se quiere mantener el nivel actual - ya muy importante - de la participación de los medios extranjeros en la prestación de estos servicios.

Se estima además que hacia el fin del horizonte del análisis, tendría que manifestarse la tendencia a derivar cargas, especialmente cargas generales, hacia el contenedor. De ser así, estas cargas deberían orientarse hacia el puerto de Montevideo ya que sería por el momento el que tendría mayores ventajas comparativas para las cargas contenerizables con origen en Asunción y destino a ultramar.

La tendencia de los flujos de la ruta Asunción/Río Grande/Paranaguá/ San Pablo se ha diseñado en la figura 5-6. La situación de esta ruta se verá íntimamente ligada a la evolución de las exportaciones de soja en tránsito, su principal producto. En este sentido, ya se adelantó la importancia que se estima pueda alcanzar el transporte por ferrocarril, en desmedro del medio automotor. Esta transformación de la estructura de los flujos se experimentaría tanto en las cargas en tránsito como en las correspondientes al comercio bilateral.

Figura 5-6

Figura 5-6

HIPOTESIS DE PARTICIPACION DE MEDIOS DE TRANSPORTE EN LA RUTA
ASUNCION / RIO GRANDE / PARANAGUA / SAN PABLO

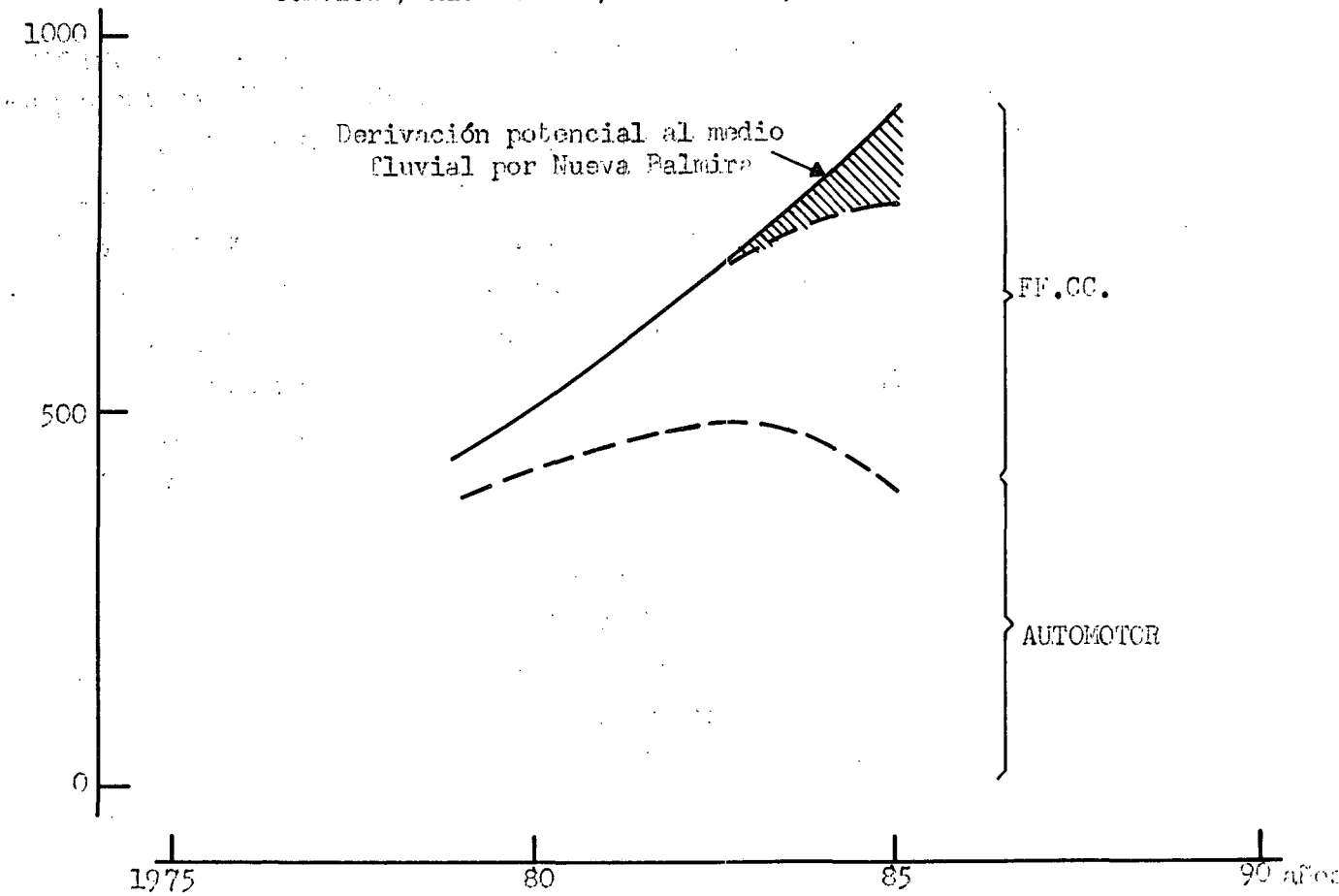
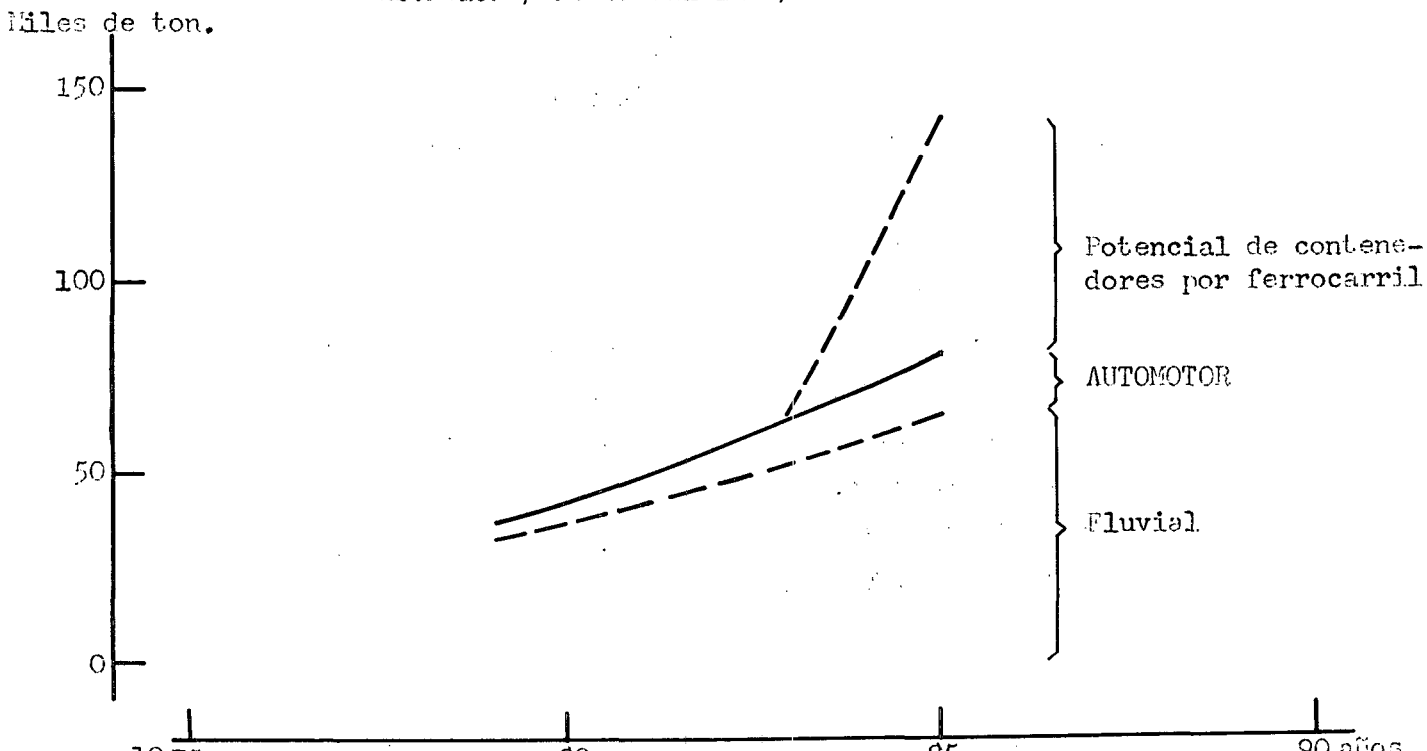


Figura 5-7

HIPOTESIS DE PARTICIPACION DE MEDIOS DE TRANSPORTE EN LA RUTA
ASUNCION / NUEVA PALMIRA / MONTEVIDEO



Se quiso incluir aquí, la eventual influencia de la apertura de los servicios de transbordo de granos en el puerto de Nueva Palmira. Esta derivación se produciría sólo si la gama de servicios que se prestarían al exportador fueran equivalentes a la que actualmente se presta en Paranaguá y, si la capacidad del puerto de Rosario no se usa o resulta insuficiente.

Finalmente, en la figura 5-7 se muestra en forma gráfica la tendencia que se estima más probable en la ruta Asunción/Nueva Palmira/Montevideo. Esta se caracteriza por el crecimiento del transporte por el medio fluvial, dada la hipótesis de uso del puerto de Nueva Palmira y por la posible derivación de cargas generales a contenedores, exportados a través de las instalaciones de Montevideo. Este movimiento se haría por camión y ferrocarril en el interior del Paraguay y por ferrocarril a través de Argentina y Uruguay.

/BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

ARGENTINA. ADMINISTRACION GENERAL DE PUERTOS.

- Boletín A.G.P. Buenos Aires, publ. trimestral. (Revisada desde enero de 1976 hasta marzo de 1979.)
- Memoria y balance general 1977. Buenos Aires, 1978.
- Movimiento de navegación y mercaderías - 1977 y 1978. Buenos Aires, 1979.

ARGENTINA. CONSEJO NACIONAL DE DESARROLLO.

- Informe sobre el plan de transporte por agua. Buenos Aires, 1965. 2 tomos.

ARGENTINA. FERROCARRILES ARGENTINOS. DEPARTAMENTO ESTADISTICA E INVESTIGACION OPERATIVA.

- Los ferrocarriles en 1978. Buenos Aires, 1978. 62 pp.

ARGENTINA. MINISTERIO DE ECONOMIA. DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES.

- Boletín fluvial. Buenos Aires, publicación semanal.

ARGENTINA. MINISTERIO DE ECONOMIA. SECRETARIA DE ESTADO DE INTERESES MARITIMOS.

- Flota fluvial del Estado Argentino, Plantel flotante en actividad. Buenos Aires, 1978, 46 pp.
- Memoria y balance general. Ejercicio N° 20, 1977. Buenos Aires, 1978.

ARGENTINA. MINISTERIO DE ECONOMIA. SECRETARIA DE ESTADO DE INTERESES MARITIMOS. DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES.

- Anuario hidrográfico. Años: 1971-1972-1973-1974-1975. Buenos Aires, 1976. 429 pp.

ARGENTINA. MINISTERIO DE ECONOMIA. SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS.

- Transporte internacional de cargas por carretera. Buenos Aires, 1978. 62 pp

ARGENTINA. SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE.

- Plan nacional de transporte. Plan de corto plazo. Programa del sector transporte - 1978. Buenos Aires, 1978. 144 pp.
- Plan nacional de transporte. Plan de corto plazo. Antecedentes históricos 1965-1977. Buenos Aires, 1978. 242 pp.
- Plan nacional de transporte. Plan de corto plazo. Programa del sector transporte - 1979. Buenos Aires, 1979. 303 pp.

ASOCIACION LATINOAMERICANA DE ARMADORES.

- Recopilación de la legislación de transporte por agua en los países de la ALALC. Montevideo, 1977. 608 pp.

ASOCIACION LATINOAMERICANA DE LIBRE COMERCIO.

- Depósitos y zonas francas portuarias para los países mediterráneos de la ALALC. Montevideo, 1978 (CEP/Repartido 1861).
- El transporte fluvial en los países de la ALALC. Montevideo, 1979. (ALALC/CAT/IX, Repartido presentado a la X Reunión del CAT - 4 de octubre de 1979.)
- Informe final del estudio de demanda en Chile comprendido en el programa de estudios en favor del Paraguay. Price Waterhouse Peat & Co., London, 1974 (Convenio BID/ALALC: ATN/SF1150/ST).
- Modalidades, repercusión y alternativas de una zona franca para Paraguay en territorio uruguayo. Montevideo, 1980. 330 pp. (CEP/Repartido 1944).
- Posibilidades de utilización de zonas y depósitos francos en territorio uruguayo por parte del Paraguay. Montevideo, 1978. 172 pp. (CEP/Repartido 1873).

ASOCIACION LATINOAMERICANA DE LIBRE COMERCIO. DEPARTAMENTO DE ASUNTOS AGROPECUARIOS. FOOD AND AGRICULTURAL ORGANIZATION. PROGRAMA DE COOPERACION REGIONAL Y COMERCIO EXTERIOR.

- El transporte marítimo de granos entre puertos del Atlántico Sur y del Caribe. Montevideo, ALALC, 1979. 148 pp.

BANCO INTERNACIONAL DE RECONSTRUCCION Y FOMENTO.

- Economic Memorandum on Paraguay. (Revisados Report No. 1582-PA, junio de 1977 y Report No. 2461-PA, mayo de 1979.)
- Montevideo Port Project, Uruguay. Project Department Latin America and the Caribbean Regional Office, 1979.
- Paraguay: desarrollo regional en el Este del Paraguay. Washington, D.C., 1978. 56 pp.
- Paraguay: economic memorandum. Washington, D.C., 1979. 178 pp.

BRASIL. MINISTERIO DOS TRANSPORTES.

- Sistema de transporte brasileiro e sua articulaçao com os países do Cone Sul. Brasilia, 1980. 84 pp. (Presentado a la X Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur.)

BRASIL. MINISTERIO DOS TRANSPORTES. EMPRESA BRASILEIRA DE PLANEJAMENTO DE TRANSPORTES-GEIPOT.

- Programa de açao para os corredores de exportaçao e abastecimento. Corredor do Parana/Santa Catarina-1980. GEIPOT, Brasilia, 1980.
- Programa integrado para o corredor de exportaçao de Paranaguá. GEIPOT, Brasilia, 1979. 120 pp.

BRASIL. MINISTERIO DOS TRANSPORTES. PARAGUAY. MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES.

- Plano diretor de integração dos sistemas de transportes do Brasil e do Paraguai. Brasilia, 1975, 5 volúmenes.

BUREAU D'INFORMATIONS ET DE PREVISIONS ECONOMIQUES DE FRANCE.

- Las represas hidroeléctricas de Itaipú y Yaciretá y el desarrollo del Paraguay. Montevideo, 1979. (Informe de la misión hecha en Paraguay por el B.I.P.E. del 23 de agosto al 5 de septiembre de 1979).

CANO, Guillermo J.

- Recursos hídricos internacionales de la Argentina. Buenos Aires, 1979.

CIPOLATTI, Elio Carlos.

- El transporte en América Latina. Análisis crítico de la moderna tecnología y de las nuevas instituciones en el transporte combinado de mercancías. Córdoba, Argentina, 1975. 122 pp.

COMISION MIXTA PERMANENTE URUGUAY, PARAGUAY Y BOLIVIA.

- Acta final de la VII reunión de la URUPABOL. Asunción, 1975.
- Resoluciones I(II) - 71(VII). URUPABOL, Asunción, 1976.
- Secretaría Ejecutiva. Documentos producidos período 1975-1978. URUPABOL, Asunción, 1978. 281 pp.

COMITE INTERGUBERNAMENTAL COORDINADOR DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA.

- Informe de la reunión del grupo de especialistas en legislación, reglamentación y normas sobre navegación. (Resolución N° 84(IX), 19 y 20 de octubre de 1978.)

DURAN, Hernán.

- Notas acerca de la industria manufacturera en Paraguay. División conjunta CEPAL/ONUDI, Santiago, 1980. (Borrador dactilografiado sólo para discusión interna.)

FONDO ESPECIAL DE LAS NACIONES UNIDAS.

- Estudio de los problemas de irrigación y navegación de los ríos Paraguay y Paraná. Asunción, 1964. s.p. (Copia dactilografiada de circulación autorizada, hecha por la Administración Nacional de Navegación y Puertos del Paraguay.)

FOOD AND AGRICULTURAL ORGANIZATION.

- Anuario FAO de comercio, 1977, Vol. 31. FAO, Roma, 1978. 356 pp.
- Anuario FAO de producción, 1977. Vol. 31. FAO, Roma, 1978. 291 pp.
- Anuario FAO de producción, 1978. Vol. 32. FAO, Roma, 1979. 287 pp.

FOOD AND AGRICULTURAL ORGANIZATION. OFICINA REGIONAL. DIVISION AGRICOLA CONJUNTA CEPAL/FAO.

- Evolución de la producción, comercio exterior y consumo de granos y oleaginosas en América Latina. Santiago, 1977. (Documento informativo para la Reunión de Expertos convocada por la Secretaría Permanente del Sistema Económico Latinoamericano-SELA.)

GROUND, Richard Lynn.

- La evolución y las perspectivas de la economía paraguaya 1970-1990. Primeras apreciaciones. CEPAL, Santiago, 1980. (Borrador sólo para discusión interna.)
- Las obras hidroeléctricas y el desarrollo de Paraguay. Los escenarios básicos. CEPAL, Santiago, 1980. (Borrador sólo para discusión interna.)

INSTITUTO DE ESTUDIOS DE LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA.

- Anuario. La marina mercante iberoamericana. IEMMI, Buenos Aires. Revisado desde 1964 a 1980.)

INSTITUTO DE ESTUDIOS POLITICOS PARA AMERICA LATINA.

- El "container", factor de integración de la Cuenca del Plata. Montevideo, 1967. (Cursos y Documentos 11.)

INSTITUTO PARA LA INTEGRACION DE AMERICA LATINA.

- Documento final. Proyecto. Red fundamental de transporte del Cono Sur. BID-INTAL, Buenos Aires, 1980. 150 pp.
- El transporte del comercio exterior de Santa Cruz, Bolivia. INTAL, Buenos Aires, 1977. 117 pp.
- El transporte en la Cuenca del Plata. Análisis crítico. INTAL, Buenos Aires, 1975. (Trabajo coordinado por M. Solanet.)
- Informe del Instituto para la Integración de América Latina (INTAL-BID) a la reunión de expertos preparatoria a la X Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes del Cono Sur. La Paz, 1980. 5 pp.
- Infraestructura y servicios de la integración de América Latina. INTAL, Buenos Aires, 1978.
- Inventario de proyectos de integración física en la Cuenca del Plata. Infraestructura de transporte. BID/INTAL, Buenos Aires, 1979. p. irreg.

INSTITUTO PARA LA INTEGRACION DE AMERICA LATINA. COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA.

- Servicios de transporte terrestre internacional en los corredores Lima-Buenos Aires y Lima-Sao Paulo. INTAL, Buenos Aires, 1975. 346 pp. (E/CEPAL/1007).

MOE, J. y RUBIATO, J.M.

- Paraguay. Facilitación de procedimientos de comercio exterior, transporte y tránsito. Recomendaciones preliminares. PNUD, Asunción, 1980. (Integrado al proyecto INT/77/023 del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo "Asistencia a los países en desarrollo sin litoral en la esfera de la facilitación del comercio".)

ORGANIZACION DE ESTADOS AMERICANOS. OFICINA DE DESARROLLO REGIONAL.

- Cuenca del Río de la Plata. Estudio para su planificación y desarrollo. Inventario y análisis de la información básica sobre recursos naturales. OEA, Washington, D.C., 1971. 169 pp.

ORGANIZACION DE ESTADOS AMERICANOS. UNIDAD DE RECURSOS NATURALES DEL DEPARTAMENTO DE ASUNTOS ECONOMICOS.

- Cuenca del Río de la Plata. Estudio para su planificación y desarrollo. Inventario de datos hidrológicos y climatológicos. OEA, Washington, D.C., 1969. 272 pp.

ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO INDUSTRIAL.

- Paraguay: Estudio industrial. Análisis de las posibilidades de establecer industrias de alto consumo energético en el Paraguay. Santiago, 1978. (Contrato ONUDI 77/54, Proyecto IS/PAR/74/817.)

PARAGUAY.

- Anuario estadístico del Paraguay 1978. Asunción, 1979.
- Decreto ley N° 46/72. Asunción, 1972.
- El esfuerzo nacional y las necesidades de financiamiento externo. Asunción, 1980. (Informe presentado al CEPCIES sobre la situación socioeconómica actual y sus perspectivas 1978-1983.)
- Ley N° 475 por la cual sanciona el Código de navegación fluvial y marítima. Asunción, 1957. 24 pp. (Copia dactilografiada por la Administración Nacional de Navegación y Puertos del Paraguay.)
- Ley N° 550 de fomento de las inversiones para el desarrollo económico y social. Ed. Universo, Asunción, 1980.

PARAGUAY. ADMINISTRACION NACIONAL DE NAVEGACION Y PUERTOS.

- Feasibility study for the expansion of the ports of Asunción and Villeta. Draft final report. Sir William Halcrow & Partners. Consulting Engineers, Asunción, 1980, 2 vols.
- Informe económico correspondiente al ejercicio 1978. Asunción, 1979. 29 pp.
- Informe 1975. Trabajos realizados por la ANNP durante el año 1975, en los distintos terminales fluviales. Asunción, 1976.
- Memoria del ejercicio del Depósito Franco de la ANNP en Paranaguá, Brasil, año 1978. Paranaguá, Brasil, 1979. p. irreg. (Fotocopia de original dactilografiado.)

. Plan de desarrollo portuario y navegación. Memoria y Balance 1978. Asunción, 1978. 125 pp.
. Plan de desarrollo portuario y nevegación. Período 1979-1984. Asunción, 1979. s.p.
. Porto de Paranaguá, Estadística 1978. Paranaguá, Brasil, 1979. p. irreg.
. Tráfico de carga, 1976. Asunción, 1976.
. Revisión de diversas estadísticas del período 1976 a 1980.

PARAGUAY. BANCO CENTRAL. DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS ECONOMICOS.

. Boletín estadístico. Asunción, publicación mensual (Revisados años 1970 a 1980).

PARAGUAY. CAMARA DE REPRESENTANTES.

. Ley N° 303 sobre tarifas de tasas portuarias. Asunción, 1955. 13 pp. (fotocopia).

PARAGUAY. CENTRO DE PROMOCION DE LAS EXPORTACIONES.

. Boletín del Exportador-Export. Asunción. (Revisado N° 1, Año 1.)
. Código exportación desde 1973. Asunción. s.p. (Fotocopia de original dactilografiado.)

PARAGUAY. MINISTERIO DE AGRICULTURA Y GANADERIA.

. Encuesta agropecuaria por muestreo, 1978. Asunción, 1979. 66 pp.
. Informativo sobre mercadeo. Asunción. (Revisados boletines N° 256, 257, 258, 259, 260, 262.)

PARAGUAY. MINISTERIO DE HACIENDA. DIRECCION GENERAL DE ESTADISTICA Y CENSOS.

. Anuario estadístico del Paraguay, 1978. Asunción, 1979. 132 pp.

PARAGUAY. MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO.

. Perspectivas futuras de la economía paraguaya. Asunción, 1980. 13 pp. (Fotocopia de original dactilografiado.)
. Informaciones económicas básicas. Montevideo, 1980. (Dactilografiado.)

PARAGUAY. MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES. OFICINA DE COORDINACION Y PLANIFICACION INTEGRAL DE TRANSPORTE.

. Asistencia técnica a la Oficina de Coordinación y Planificación Integral del Transporte. Informe final. Asunción, 1980. 2 tomos. (Realizado por el grupo consultor SAE/EIT/CONTEC dentro del Programa de Asistencia Técnica financiado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.)

PARAGUAY. MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES. SECRETARIA TECNICA DE PLANIFICACION DE LA PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA.

- Plan nacional de desarrollo económico y social. Quinquenio 1971-1975. Sector transporte y comunicaciones. Asunción. 195 pp.
- Plan nacional de desarrollo económico y social. Período 1977/81. Sector transporte y comunicaciones. Asunción. 279 pp.

PARAGUAY. MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES. NACIONES UNIDAS. PROGRAMA PARA EL DESARROLLO. BANCO INTERNACIONAL DE RECONSTRUCCION Y FOMENTO.

- Estudio integral del transporte. Asunción, 1973. 4 tomos.

PARAGUAY. MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES. ORGANIZACION DE ESTADOS AMERICANOS. DEPARTAMENTO DE DESARROLLO REGIONAL.

- Cuenca del Plata. Estudio para su planificación y desarrollo. República del Paraguay - Proyecto Aquidaban. Desarrollo de la región nororiental. OEA, Washington, D.C., 1975. 197 pp.

PARAGUAY. SECRETARIA TECNICA DE PLANIFICACION. CENTRO LATINOAMERICANO DE DEMOGRAFIA.

- Alto Paraná: Diagnóstico de la región. Análisis crítico de la bibliografía existente. Asunción, 1978.

PARAGUAY. MINISTERIO DE INDUSTRIA Y COMERCIO.

- Lista de inversiones prioritarias y de alto consumo energético.
- Panorama económico del Paraguay. Asunción, 1980.

PARAGUAY. SECRETARIA TECNICA DE PLANIFICACION.

- Diagnóstico demográfico del Paraguay (1950-1977). Asunción, 1980. 2 vols.
- Informaciones para inversionistas. Asunción, 1979. 31 pp.
- Itapúa y Misiones. Un estudio sociohistórico y demográfico de la región. Asunción, 1978. 2 vols.
- Plan de desarrollo regional de Alto Paraná. Asunción, 1978. 2 vols.
- Plan de desarrollo regional de Itapúa y Misiones. Asunción, 1979.
- Plan nacional de desarrollo económico y social: 1977-1981. Asunción, 1976. 2 tomos.
- Pronóstico: El proyecto YACIRETA y su impacto en la región. Asunción, 1979.

PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO. OFICINA DE COOPERACION TECNICA. PARAGUAY: ADMINISTRACION NACIONAL DE NAVEGACION Y PUERTOS. ARGENTINA: DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y NAVEGACION.

- Mejoramiento de la navegación del río Paraguay. Sir William Halcrow & Partners. Ingenieros Consultores, Londres, 1979, 3 vols.

REUNION DE CANCILLERES DE LOS PAISES DE LA CUENCA DEL PLATA.

. X reunión ordinaria de Cancilleres de los países de la Cuenca del Plata. Montevideo, 1978. (Realizada en Punta del Este, Uruguay, entre el 4 y 6 de diciembre de 1978.)

REUNION DE EXPERTOS DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE DE LOS PAISES DEL CONO SUR.

. Documentos. La Paz, 1980. (Realizada en La Paz, Bolivia, entre el 21 y 23 de mayo de 1980.)

SAEZ, Raúl.

. Evolución de las principales variables económicas y el alza de los hidrocarburos. CEPAL, Santiago, 1980. (Borrador preliminar.)
. Paraguay. El país, sus recursos de energía y el consumo energético. s.e.,
. s.l., 1980 (Borrador dactilografiado).

SEPULVEDA WHITTLE, Tomás.

. El transporte marítimo internacional en América del Sur. CEPAL, Santiago, 1979. 89 pp. (E/CEPAL/R.213/Rev.1) y Anexos (E/CEPAL/R.213/Add.1). 164 pp.
. Fletes fluviales en el Paraguay. OEA, Asunción, 1976. 78 pp. (Informe final del estudio preparado para el Gobierno del Paraguay.)
. Paraguay: Anteproyecto de legislación sobre protección y fomento de la Marina Mercante Nacional. ALALC, Montevideo, 1978.
. Paraguay. Fletes de Exportación. Asunción, 1976. 90 pp. (Estudio solicitado por el Ministerio de Industria y Comercio del Paraguay a la Secretaría General de la OEA.)
. Paraguay: Fomento de la Marina Mercante Nacional. CEPAL, Santiago, 1980. 68 pp.
. Paraguay. Los fletes de comercio exterior y la economía nacional. CEPAL, Santiago, 1980.
. Paraguay: Necesidades navieras y portuarias 1978-1985. ALALC, Montevideo, 1978.
. Paraguay: Viabilidad del transporte multimodal internacional. CEPAL, Santiago, 1980.
. Transporte y comercio exterior del Paraguay. INTAL, Buenos Aires, 1967. 85 pp. (Realizado dentro del programa de colaboración OEA/ALALC.)

THEODORU, Georges.

. Potencial del tráfico fluvial del Paraguay. Asunción, 1959. 22 pp. (Junta de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas. Informe N° 11.)

UNITED NATIONS. DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS.

. Management of international water resources: institutional and legal aspects. New York, 1975. 271 pp. (Natural Resources, Water Series N° 1: ST/ESA/5.)

UNITED NATIONS. DEVELOPMENT PROGRAMME. PARAGUAY: ADMINISTRACION NACIONAL DE NAVEGACION Y PUERTOS. ARGENTINA: DIRECCION NACIONAL DE CONSTRUCCIONES PORTUARIAS Y VIAS NAVEGABLES.

- Report on the Navigation Studies of the Paraguay River South of Asunción. Sir William Halcrow & Partners, London, 1973, 5 vols.

UNITED NATIONS. ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE.

- Study on East-West European goods traffic flows. New York, 1979. 219 pp. (ECE/TRANS/39).

UNITED NATIONS INSTITUTE FOR TRAINING AND RESEARCH.

- International Navigable Waterways. Financial and legal aspects of the improvement and mantenance of waterways for international navigation. UNITAR, New York, 1975. 253 pp. (UNITAR/74/ST/6).

URUGUAY.

- Estadísticas de comercio exterior. (Revisadas años 1974 a 1978.)

URUGUAY. ADMINISTRACION DE FERROCARRILES DEL ESTADO.

- Inventario de vagones de carga. Montevideo, 1978.
- Memoria 1978. Montevideo, 1979.

URUGUAY. CENTRO DE NAVEGACION TRANSATLANTICA.

- Estadística 1977. Montevideo, 1978. 83 pp.
- Estadística 1978. Montevideo, 1979. 106 pp.

URUGUAY. CONSEJO DE ESTADO.

- Zonas francas. Montevideo, 1976. (Fotocopia de la transcripción oficial de la discusión realizada en el Consejo de Estado.)

URUGUAY. DEPARTAMENTO DE INTEGRACION ECONOMICA.

- Notas reversales intercambiadas por los señores Ministros de Relaciones Exteriores del Uruguay y del Paraguay, el 16 de mayo de 1975, con relación a la utilización por parte del Paraguay de facilidades portuarias y depósito franco en el puerto de Montevideo. Montevideo, 1975. Documento Informativo Nº 3.4. (Fotocopia de original dactilografiado.)

URUGUAY. DIRECCION DE ESTADISTICA. DIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION.

- Estadística 1977. Administración Nacional de Puertos. Montevideo. 32 pp.

URUGUAY. MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS. DIRECCION DE ZONA FRANCA.

. Ley N° 14.498 de fecha 19 de febrero de 1976. Publicada en Diario Oficial N° 19.713 de 26 de febrero de 1976. Montevideo, 1976. 6 pp. (Fotocopia de original dactilografiado.)

URUGUAY. PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA.

. Reglamentación de ley N° 14.498 de 19 de febrero de 1976 relativa a zonas francas. Montevideo, 1976. (Fotocopia de original dactilografiado.)

WYLIE, Frank V.H.

. South American Ports. Buenos Aires, 1979. 640 pp. (A publication of the GRAMADO GROUP of Independent Shipping Agents.)

ZAPATA, Ricardo.

. Notas sobre la situación y perspectivas de la agricultura en Paraguay. División Agrícola Conjunta CEPAL/FAO, Santiago, 1980. (Dactilografiado.)

/ANEXOS

ANEXOS

ANEXO I

CONVENIO ARGENTINA-PARAGUAY PUERTO DE BUENOS AIRES

CONVENIO ARGENTINA-PARAGUAY PUERTO DE BUENOS AIRES

POR CUANTO,

los Plenipotenciarios de la República Argentina y de la República del Paraguay, firmaron en la ciudad de Buenos Aires, el quince de diciembre de mil novecientos cuarenta y tres, un Convenio sobre el establecimiento de depósitos francos en los puertos de Buenos Aires y Rosario, cuyo texto es el siguiente:

El Presidente de la Nación Argentina y el Presidente de la República del Paraguay, animados del propósito de estrechar más aún los vínculos que unen a sus dos países en todos los aspectos de su vida nacional, y teniendo en cuenta la Resolución sobre zonas francas aprobada en la Conferencia Regional de los países del Plata que tuvo lugar en febrero de 1941, han resuelto celebrar un Convenio destinado a crear tales facilidades en los puertos de Buenos Aires y Rosario, y con tal fin, han designado sus Plenipotenciarios, a saber:

El PRESIDENTE de la NACION ARGENTINA a Su Excelencia el señor General de Brigada don Alberto Gilbert, Ministro Secretario en el Departamento de Relaciones Exteriores y Culto; y

El PRESIDENTE de la REPUBLICA del PARAGUAY a Su Excelencia el señor doctor don Luis A. Argaña, Ministro de Relaciones Exteriores y Culto,

Quienes, después de haberse comunicado sus respectivos Plenos Poderes, hallados en buena y debida forma, han convenido en los artículos siguientes:

Artículo I.- El Gobierno argentino establecerá en los puertos de Buenos Aires y Rosario depósitos francos destinados al recibo, almacenaje y distribución de las mercaderías de origen paraguayo, y al recibo y remisión de las mercaderías importadas por el Paraguay para su abastecimiento, las que, para los efectos aduaneros y dentro de los depósitos, serán consideradas en régimen libre.

Artículo II.- A título provisorio y hasta tanto se establezca la ubicación definitiva de los depósitos francos previstos en el artículo precedente, el Gobierno argentino concederá al Gobierno del Paraguay, para su utilización en tal carácter, el depósito designado con el nombre de "Sección O del Dique 1" del puerto de Buenos Aires.

Artículo III.- La fiscalización de los depósitos francos quedará a cargo de las autoridades aduaneras argentinas. La dirección y ejecución de los servicios que en ellos se realicen y la conservación de los mismos competerán a la Dirección General de Aduanas y a la Dirección General de Navegación y puertos de la República Argentina.

Artículo IV.- Serán por cuenta del Gobierno del Paraguay los gastos por los servicios previstos en el artículo anterior, con excepción de los que correspondan a la fiscalización y conservación de los depósitos francos.

Artículo V.- El Gobierno del Paraguay podrá mantener en los depósitos francos uno o más delegados, quienes representarán a los propietarios de las mercaderías allí recibidas en sus relaciones con las autoridades argentinas que tienen jurisdicción sobre los puertos de Buenos Aires y Rosario, con las entidades ferroviarias y navieras y con el comercio argentino, para el embarque, el traslado la subdivisión, el reacondicionamiento o la venta de las mercaderías de exportación paraguaya o para el recibo de las de importación y su reexpedición para la República del Paraguay.

Artículo VI.- El Gobierno argentino se reserva el derecho de restringir o prohibir que en los depósitos francos se reciban y almacenen explosivos, inflamables o cualquier otra mercadería sobre la cual existan o puedan existir impedimentos o determinaciones especiales en las leyes y reglamentaciones argentinas.

Artículo VII.- Las mercaderías en tránsito de y para Paraguay, así declaradas en el manifiesto general del buque, que por cualquier motivo no sean llevadas a los depósitos francos, podrán ingresar en los almacenes fiscales a los cuales haya sido girado el resto de la carga, sin perder su condición original. Para su extracción de los depósitos se seguirá un procedimiento análogo al establecido en el artículo 38 del decreto reglamentario de la ley nacional argentina no. 10.606, liquidándose en la solicitud a presentarse los servicios que se adeuden y cumpliéndose la operación al buque exportador mediante el correspondiente permiso de trasbordo, extendido conforme a las disposiciones del artículo 292 del decreto reglamentario de la Ley de Aduanas de la República Argentina.

Artículo VIII.- Para las mercaderías previstas en el artículo anterior extiéndese a seis meses la exoneración de pago de almacenaje acordada por el artículo 12 de la ley nacional argentina no. 11.248. Vencido el plazo sin haberse efectuado el retiro, se liquidará el almacenaje desde la fecha de entrada del buque, si las mercaderías se despachan a plaza; y se tendrá en cuenta la exoneración por los seis meses, si salieran de reembarco con igual destino que el originariamente declarado.

Artículo IX.- El presente Convenio entrará en vigor a los treinta días del canje de ratificaciones que se efectuará en la ciudad de Asunción, y regirá hasta un año después del día en que fuere denunciado por una de las altas Partes Contratantes, denuncia que no podrá ser hecha hasta dos años después de la vigencia de este Convenio.

EN FE DE LO CUAL, los Plenipotenciarios arriba nombrados suscriben el presente Convenio, hecho en dos ejemplares de un mismo tenor, y le aplican sus respectivos sellos en la ciudad de Buenos Aires, a los quince días del mes de diciembre del año mil novecientos cuarenta y tres.

POR TANTO,

Habiendo visto y examinado el Convenio sobre el establecimiento de depósitos francos en los puertos de Buenos Aires y Rosario, firmado por los Plenipotenciarios de la República Argentina y de la República del Paraguay, en la ciudad de Buenos Aires, el quince de diciembre de mil novecientos cuarenta y tres, aprobado por decreto no. 27.375 de diecisiete de octubre de mil novecientos cuarenta y cuatro, lo confirma y ratifica, comprometiendome y obligándome en nombre de la Nación a cumplirlo y hacerlo cumplir fiel e inviolablemente.

EN FE DE LO CUAL, firmo el presente instrumento de ratificación, sellado con el sello de la República y refrendado por el Ministro Secretario en el Departamento de Relaciones Exteriores y Culto.

Dado en la ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina el veintisiete de noviembre de mil novecientos cuarenta y cuatro.

ANEXO II

ACTA DE REUBICACION DEL DEPOSITO FRANCO DE BUENOS AIRES

ACTA DE LA SUB-COMISION DE TRABAJO
DEPOSITO FRANCO Y ZONA FRANCA

En Buenos Aires el día 17 de abril de 1975, en la Administración General de Puertos, se reúne la sub-comisión que atiende los temas depósito franco y zona franca, según agenda de la V Reunión de la Comisión Mixta Paraguayo-Argentina de Cooperación y Coordinación.

La Representación de la República Argentina está integrada por el ingeniero Alberto E. Chiappe, Administrador General de Puertos; el señor Ernesto D. Seijas, Administrador del Puerto de Buenos Aires; el señor Enrique C. Pavesi, Gerente Comercial de la Administración General de Puertos; el Secretario de Embajada Fernando Novillo Saravia del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y el señor Raúl Mastracchio, de la Secretaría de Estado de Comercio Exterior y Negociaciones Económicas Internacionales.

La Representación de la República del Paraguay está integrada por el ingeniero Juan B. Brites Caballero, Gerente de Ingeniería de la Administración Nacional de Navegación y Puertos y el doctor Vicente Lionel Piñanez, Vice-Director del Departamento Económico del Ministerio de Relaciones Exteriores. En calidad de Asesor de la parte paraguaya el Contador Público Hernando González Doldán, Jefe de Depósito Franco del Paraguay en el puerto de Buenos Aires.

En la oportunidad, en lo referente al depósito franco, la parte argentina propuso a la parte paraguaya para la reubicación de su depósito franco en el puerto de Buenos Aires, el otorgamiento para ese uso de los pabellones B, C, D de la planta baja y D de la planta alta del hangar de la Sección 5a. del Dique 4, con unos 3.300 metros cuadrados de superficie cubierta, con prioridad de uso de hasta dos guinches de muelle y con uso exclusivo del frente de atraque correspondiente hasta alcanzar el ángulo noreste del citado dique (aproximadamente 100 metros de muelle).

La nueva ubicación se encuentra adyacente a la ofrecida por la parte argentina en la IV Reunión de la Comisión Mixta y reúne condiciones similares de operatividad con la ventaja de su utilización inmediata. La necesidad de este cambio obedece al hecho de que el lugar anterior está afectado al plan de remodelación del puerto de Buenos Aires, consistente en la demolición de una parte de las estructuras de dicho predio.

La parte paraguaya manifiesta su conformidad a lo propuesto por la parte argentina.

En cuanto al tema zona franca, ambas representaciones acuerdan en constituir a la mayor brevedad posible la Comisión Mixta Especial para la localización de una zona franca para el Paraguay u otros aspectos que se consideran de interés sobre el tema.

Dicha Comisión Mixta Especial será integrada con representantes de sus respectivos organismos competentes.

La Representación paraguaya designa como integrantes de la Comisión al ingeniero Juan B. Brites Caballero y al señor Gerardo Vásquez, ambos de la Administración Nacional de Navegación y Puertos, y al señor Vidal Bedoya, Presidente de la Flota Mercante del Estado.

ANEXO III

ACTA DE ENTREGA DEL DEPOSITO FRANCO EN BUENOS AIRES

DARSENA NORTE

En Buenos Aires a los veintiocho días del mes de noviembre de mil novecientos setenta y cinco se reúnen en la sede central de la Administración General de Puertos el señor Gerente Administrativo de la Administración Nacional de Navegación y Puertos de la República del Paraguay, licenciado Gerardo Vázquez Bogado y el Jefe del Depósito Franco del Paraguay en Buenos Aires, contador Hernando González Doldán y por la parte argentina el señor Administrador General de Puertos, don Héctor I. Beracochez, el Gerente Comercial don Enrique C. Pavesi y el Administrador del Puerto de Buenos Aires don Ernesto D. Seijas, quienes en cumplimiento del anexo del acta final de la V Reunión de la Comisión Mixta Paraguayo-Argentina de Cooperación y Coordinación, de fecha diecisiete de abril del corriente año, manifiestan que la Administración del Puerto de Buenos Aires se encuentra en condiciones a la fecha de entregar la tenencia a las autoridades del depósito franco del Paraguay en el Puerto de Buenos Aires de los pabellones C y D de la planta baja y D de la planta alta del hangar de la Sección 5ta. del Dique 4, y estas últimas de devolver a la Administración del Puerto de Buenos Aires el pabellón B de la planta baja del Depósito 3ro. del Dique 2.

Que en virtud de ello convienen dar inicio a lo resuelto en dicha oportunidad, mediante la entrega recíproca de dichas instalaciones dentro del plazo de quince días a contar de la fecha de la presente. A tales fines los señores contador Hernando González Doldán y don Ernesto D. Seijas procederán a efectivizar lo convenido, quedando autorizados para suscribir las respectivas actas de entrega y tenencia.

Se conviene asimismo que la Administración del Puerto de Buenos Aires hará entrega del pabellón B de la planta baja del hangar de la Sección 5ta. del dique 4 y las autoridades del depósito franco del Paraguay de los pabellones A de planta baja y sótano del Depósito 3ro. del Dique 2, dentro de un plazo estimado en noventa días a partir de la fecha.

La presente es firmada en tres ejemplares. El original para ser entregado a la Comisión Mixta Paraguayo-Argentina de Cooperación y Coordinación y los restantes para cada una de las partes firmantes.

ANEXO IV

ACTA DE LA VIII REUNION MIXTA ARGENTINO-PARAGUAYA (ROSARIO)

ACTA VIII REUNION COMIXTA PARAGUAY-ARGENTINA

Buenos Aires, 30-31 de octubre de 1978.

5 - UNIDAD No. 5 DEL PUERTO DE ROSARIO

Hasta tanto se implementen y estén en condiciones de funcionar algunos de los ofrecimientos alternativos señalados en el punto 3 (buque trasbordador) y 4 (muelle de transferencia), la Delegación Argentina reiteró su ofrecimiento de facilitar a la República del Paraguay la Unidad no. 5 del Puerto de Rosario en calidad de arrendamiento.

La Delegación del Paraguay a los efectos de considerar la posibilidad de uso de dicha Unidad, formuló las siguientes consultas:

a) Tratamiento del almacenaje como depósito franco.

b) Posibilidad de instalar un guinche con grampa y una cinta transportadora para las mercaderías, hasta la parrilla del silo, o cualquier otro medio mecánico que permita esta operación de tal forma de evitar el uso de camiones.

c) Forma de controlar el peso si lo expresado en el punto b) tiene curso favorable.

d) Tonelaje máximo a almacenarse y cuáles productos.

e) Si para la operación de descarga de las embarcaciones fluviales y posterior carga a buque oceánico se precisaría de personal propio del país de la Delegación solicitante.

f) Forma, períodos y moneda de pago de los servicios.

g) Si las operaciones para carga a buque oceánico podría realizarla la Junta Nacional de Granos, a qué costo.

Conforme a lo expuesto ambas Delegaciones acordaron integrar una Comisión Especial con el objeto de analizar y decidir sobre el tema, antes del 15 de diciembre de 1978.

ANEXO V

ACTA DE LA VIII REUNION MIXTA ARGENTINO-PARAGUAYA (2a. PARTE) (ROSARIO)

ACTA FINAL DE LA SEGUNDA PARTE DE LA VIII REUNION DE LA COMISION MIXTA ARGENTINO-PARAGUAYA DE COORDINACION Y COOPERACION

En la ciudad de Buenos Aires, capital de la República Argentina, entre los días 27 y 29 de junio de 1979, se realizó la segunda parte de la VIII Reunión de la Comisión Mixta Argentino-Paraguaya de Coordinación y Cooperación que pasara a un cuarto intermedio convenido por ambas Partes en oportunidad de realizarse la primera parte de la aludida Reunión en la ciudad de Buenos Aires entre los días 30 y 31 de octubre de 1978.

.....

II - ZONAS Y DEPOSITOS FRANCOS

1. Zonas francas

a) Unidad no. 5. La Delegación del Paraguay reiteró su interés en continuar disponiendo de la Unidad no. 5 del Puerto de Rosario bajo el régimen de zona franca que le ha sido concedida en el acto realizado en la misma el día 5 de abril de 1979.

En virtud de ello, la Delegación argentina expresó su acuerdo para ampliar el término de utilización a 5 años. Ambas Delegaciones convinieron en celebrar una reunión especial dentro de los 60 días a fin de instrumentar el acuerdo correspondiente.

b) Zona franca. Ambas Delegaciones convinieron en la necesidad de continuar las conversaciones, en el marco de esta Comisión Mixta, a fin de culminar las negociaciones que permitan una localización de la zona franca que contemple los intereses de ambos países.

A tal efecto, ambas Delegaciones acordaron la constitución de una Comisión Especial que tendrá a su cargo los estudios pertinentes, los que oportunamente serán elevados a consideración de esta Comisión Mixta.

La Delegación del Paraguay reiteró su pedido de que la zona franca a serle cedida por la República argentina esté ubicada sobre la margen derecha del río Paraná de las Palmas, en un lugar cercano al Puerto de Buenos Aires.

2. Navegación

a) Suministro de combustibles para buques de bandera paraguaya. La Delegación del Paraguay solicitó un tratamiento especial para que los buques de bandera paraguaya puedan abastecerse de combustibles en la Argentina. Con tal propósito, requirió se contemple la posibilidad de asignar un cupo de diesel/gas-oil para uso exclusivo de sus embarcaciones, que debería ser aproximadamente de 400 m3 mensuales. Asimismo expresó que el precio del combustible debería ser el que rige en el mercado interno argentino para buques de su pabellón.

La Delegación argentina señaló que el abastecimiento de buques de bandera extranjera se realiza en tanques fiscales, a través de empresas comercializadoras a las que la Secretaría de Estado de Energía afecta cupos trimestrales de combustibles. A los efectos de evitar cualquier inconveniente que pudieran tener las embarcaciones paraguayas para abstecerse, señaló la conveniencia de que la Flota Mercante del Estado haga llegar a las empresas comercializadoras un programa con las necesidades de combustibles para que se asignen cupos exclusivamente para el uso del Paraguay. Con respecto al precio del producto, la Delegación argentina tomó nota de la solicitud efectuada por la República del Paraguay.

b) Estación de barcazas.- La Delegación del Paraguay aceptó la localización ofrecida por la Delegación argentina para el emplazamiento de la estación de barcazas en el aguaje próximo a la bifurcación del Canal Honda en el río Paraná de Las Palmas detrás del islote, también denominado Isla Nueva a la altura del kilómetro 45 según detalle del plano M.O.P. - DNCP y VN no. 805.

Ambas Delegaciones concordaron en que sus autoridades competentes tomen contacto a fin de determinar conjuntamente en el lugar que la instalación se adecúe a las normas de seguridad vigentes en la materia.

c) Amarradero en Puerto Nuevo. Ambas Delegaciones reiteraron el acuerdo logrado en la anterior reunión de la Comisión Mixta respecto al tema de referencia.

d) Uso de remolcadores de bandera paraguaya.- La Delegación argentina comunicó su aceptación al pedido formulado por la Delegación del Paraguay para usar remolcadores de bandera paraguaya a fin de movilizar barcazas de y hasta la estación de barcazas, al y del amarradero en Dársena E de Puerto Nuevo, en calidad de prolongación de remolque, y sin que ello implique su removido en el Puerto de Buenos Aires.

.....

Hecho en la ciudad de Buenos Aires, capital de la República Argentina, a los veintinueve días del mes de junio de mil novecientos setenta y nueve.

ANEXO VI

CONVENIO BRASIL-PARAGUAY "ENTREPOSTO" DE SANTOS

CONVENIO ENTRE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY Y LA REPUBLICA DE LOS ESTADOS UNIDOS DEL BRASIL

Sobre el establecimiento en Santos de un entrepuesto de depósito franco para las mercaderías exportadas o importadas por el Paraguay.

Los Gobiernos de la República del Paraguay y de la República de los Estados Unidos del Brasil en el deseo de estrechar los lazos de amistad y buena vecindad que unen a los dos pueblos, y animados del propósito de dar ejecución a los principios establecidos en la Resolución sobre zonas francas aprobada en la Conferencia Regional de los países del Plata, el 16 de febrero de 1941, han acordado celebrar un Convenio destinado a tal fin y, con ese objeto, han nombrado sus respectivos Plenipotenciarios, a saber:

El Excelentísimo señor Presidente de la República del Paraguay, a su Excelencia el señor doctor don Luis A. Argaña, Ministro de Estado de Relaciones Exteriores del Paraguay; y

El Excelentísimo señor Presidente de la República de los Estados Unidos del Brasil, a Su Excelencia del señor doctor Oswaldo Arhana, Ministro de Estado de Relaciones Exteriores del Brasil,

Quienes después de exhibir recíprocamente sus plenos poderes, hallados en buena y debida forma, convinieron lo siguiente:

Artículo I.- El Gobierno del Brasil se compromete a establecer en el puerto de Santos, para recibo, almacenaje y distribución de las mercaderías de exportación de origen paraguayo, así como para recibo y remisión de las importadas por el Paraguay para su abastecimiento, un entrepuesto de depósito franco, dentro del cual, para los efectos aduaneros, tales mercaderías serán consideradas en régimen libre.

Artículo II.- El Gobierno del Brasil instalará el entrepuesto, comprometiéndose a dotarle de la capacidad indispensable a la cantidad de las mercaderías que tengan que ser allí depositadas. En la organización del entrepuesto serán atendidas las conveniencias del Paraguay, limitadas apenas por las exigencias de la legislación brasileña.

Artículo III.- La fiscalización del entrepuesto quedará a cargo de las autoridades aduaneras brasileñas. Su conservación y la dirección y ejecución de los servicios que en él se realicen competirán a la Administración del Puerto de Santos.

Artículo IV.- El Gobierno del Paraguay podrá mantener en el entrepuesto uno o más delegados, quienes representarán a los propietarios de las mercaderías allí recibidas en sus relaciones con las autoridades aduaneras brasileñas, con la Administración del Puerto de Santos, con la navegación y las vías férreas y con el comercio brasileño, para la subdivisión, el reacondicionamiento, la venta o el embarque de la mercadería de exportación paraguaya y para el recibo de las de importación y su expedición para la República del Paraguay.

Artículo V.- El Gobierno del Brasil se compromete a tomar todas las medidas que, para el cumplimiento de las disposiciones de este Convenio, sea necesario introducir en el régimen aduanero del Brasil o en su legislación sobre puertos, reservándose, no obstante, el derecho de restringir o mismo prohibir en el entrepuesto el recibo y el almacenaje de explosivos, inflamables o cualquier otra mercadería sobre la cual exista o pueda existir impedimentos o determinaciones en las leyes brasileñas.

Artículo VI.- El presente Convenio será ratificado, luego de cumplidas las formalidades legales de uso en cada una de las Partes Contratantes, y entrará en vigor sesenta días después de canjeados los instrumentos de ratificación, acto que se efectuará en la ciudad de Asunción en el plazo más breve posible.

Cada una de las Partes Contratantes podrá en cualquier momento denunciar este Convenio, pero sus efectos sólo cesarán un año después de hecha la denuncia.

EN FE DE LO CUAL, los Plenipotenciarios arriba nombrados firman el presente Convenio, en dos ejemplares, en las lenguas castellana y portuguesa, y estampan en ellos sus respectivos sellos, en la ciudad de Río de Janeiro, a los catorce días del mes de junio del año mil novecientos cuarenta y uno.

ANEXO VII

CONVENIO BRASIL-PARAGUAY DEPOSITO FRANCO DE PARANAGUA

CONVENIO ENTRE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY Y LA REPUBLICA DE LOS ESTADOS UNIDOS DEL BRASIL PARA EL ESTABLECIMIENTO EN PARANAGUA DE UN DEPOSITO FRANCO PARA LAS MERCADERIAS EXPORTADAS O IMPORTADAS POR EL PARAGUAY

Los Gobiernos de la República del Paraguay y de la República de los Estados Unidos del Brasil, deseando estrechar los lazos de amistad y de buena voluntad que unen a los dos pueblos, y animados del propósito de dar ejecución a los principios establecidos en la resolución sobre zonas francas aprobada en la Conferencia Regional de los Países del Plata el seis de febrero de mil novecientos cuarenta y uno, resolvieron celebrar un Convenio destinado a tal fin y con ese objeto nombraron sus Plenipotenciarios, a saber:

El PRESIDENTE de la REPUBLICA del PARAGUAY:

Al señor doctor Raúl Sapena Pastor, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario del Paraguay acreditado ante el Gobierno del Brasil; y

El Vice-Presidente del Senado Federal en ejercicio del cargo de Presidente de la República de los Estados Unidos del Brasil:

Al Embajador José Carlos de Macedo Soares, Ministro de Estado de las Relaciones Exteriores,

Quienes después de exhibirse recíprocamente sus plenos poderes, hallados en buena y debida forma, convinieron lo siguiente:

Artículo I.- El Gobierno de los Estados Unidos del Brasil se compromete a conceder un depósito franco en el Puerto de Paranaguá, para el recibo, almacenaje y distribución de las mercaderías de procedencia y de origen paraguayos, así como para el recibo, almacenaje y expedición de las mercaderías destinadas al Paraguay, dentro de cuyo depósito, para los efectos aduaneros, tales mercaderías serán consideradas en régimen libre.

Artículo II.- El Gobierno de la República del Paraguay instalará el depósito comprometiéndose a dotarle de la capacidad indispensable a la cantidad de las mercaderías que en él tengan que ser depositadas, satisfechas las exigencias de la legislación brasileña. La fiscalización del depósito quedará a cargo de las autoridades aduaneras brasileñas.

Artículo III.- El Gobierno de la República del Paraguay podrá mantener en el depósito uno o más delegados, quienes representarán a los propietarios de las mercaderías allí recibidas, en sus relaciones con las autoridades aduaneras brasileñas, con la Administración del Puerto de Paranaguá, con los transportadores en general y con el comercio brasileño, para la sub-división, reacondicionamiento, venta o embarque de las mercaderías procedentes y originarias del Paraguay o para el recibo de las mercaderías de importación y su expedición para la República del Paraguay, inclusive las adquiridas en el Brasil.

Artículo IV.- El Gobierno de los Estados Unidos del Brasil reglamentará dentro del más breve plazo posible la utilización del depósito franco y el transporte a través del territorio brasileño, de las mercaderías procedentes y originarias del Brasil y del exterior que se destinan al Paraguay, así como de las mercaderías procedentes y originarias del Paraguay que se destinen al Brasil y al exterior, de modo que sean preservados los intereses fiscales y atendidas las disposiciones legales vigentes que reglamentan el intercambio comercial con el exterior.

Artículo V.- El presente Convenio será ratificado después de satisfechas las formalidades constitucionales vigentes en cada una de las Partes Contratantes y entrará en vigor sesenta días después del canje de los instrumentos de ratificación, a efectuarse en la ciudad de Asunción dentro del más breve plazo posible.

Cada una de las Partes Contratantes podrá denunciarlo en cualquier momento pero sus efectos sólo cesarán un año después de la denuncia.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios arriba nombrados firman y sellan el presente Convenio en dos ejemplares cada uno en idioma español y portugués.

Hecho en la ciudad de Río de Janeiro, a los veinte días del mes de enero del año mil novecientos cincuenta y seis.

ANEXO VIII

CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UNA ZONA FRANCA EN EL PUERTO DE ROSARIO (PROVINCIA DE SANTA FE) PARA LA REPUBLICA DEL PARAGUAY

CONVENIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UNA ZONA FRANCA EN EL PUERTO DE ROSARIO (PROVINCIA DE SANTA FE) PARA LA REPUBLICA DEL PARAGUAY

El Gobierno de la República del Paraguay y el Gobierno de la República Argentina, atendiendo a las relaciones de amistad existentes entre ambos países y animados por el deseo de consolidar e intensificar dichos vínculos, han convenido lo siguiente:

Artículo 1o.- El Gobierno de la República Argentina acuerda ceder en favor de la República del Paraguay, una zona franca en el Puerto de Rosario (Provincia de Santa Fe) en las condiciones, extensión y características especificadas en este Convenio, sus anexos y reglamentaciones, para las mercaderías de exportación procedentes de la República del Paraguay y para las que se importen por este país para su uso y consumo.

Esta cesión tendrá vigencia hasta el momento en que las Partes fijen la localización definitiva de la zona franca en favor de la República del Paraguay y ésta entre en posesión de la misma en condiciones de operar.

Artículo 2o.- La República Argentina hace entrega a la República del Paraguay, con exclusividad, en libre uso y sin cargo, de la zona franca y el muelle correspondiente a la misma, descritos en el anexo I, conforme a las modalidades establecidas en el presente Convenio.

Asimismo, la República Argentina deberá determinar un lugar adecuado en la zona aledaña al Puerto de Rosario para el amarre de barcazas o embarcaciones similares y para el desarmado y armado de trenes de empuje.

Artículo 3o.- Las mercaderías a que se refiere el artículo 1o. del presente Convenio que sean importadas o exportadas a/y desde la República del Paraguay a través de la zona franca cedida, no estarán sujetas al pago de derechos, impuestos, recargos o gravámenes de ninguna clase, ni a la intervención de las autoridades aduaneras argentinas.

Artículo 4o.- La República del Paraguay hará cercar, a su cargo, la zona franca cedida dentro de un plazo de noventa días, a partir de la toma de posesión de la misma, conforme a las especificaciones que le suministre la Administración General de Puertos de la República Argentina.

Artículo 5o.- Dentro del perímetro de la zona franca cedida, las mercaderías y productos destinados a/o procedentes de la República del Paraguay, podrán ser depositadc sin límite de tiempo, cargados, descargados, divididos, mezclados, envasados y reenvasad

Artículo 6o.- Las autoridades de la República del Paraguay podrán, dentro del perímetro de la zona franca, realizar exposiciones y muestras de mercaderías produ cidas en la República del Paraguay.

Artículo 7o.- Las actividades que se desarrollan en la zona franca, como consecuencia de la aplicación del presente Convenio, deberán observar las disposiciones vigentes en la República Argentina en lo relativo a la protección de la vida, la salud de las personas, el medio ambiente y la seguridad. A ese respecto, el Gobierno de la República del Paraguay se compromete a establecer, dentro del perímetro de la zona franca, los controles necesarios para hacer efectivo el cumplimiento de las disposiciones mencionadas y el Gobierno de la República Argentina se reserva, a su vez, el derecho de realizar todas las inspecciones que estime convenientes, de acuerdo con las autoridades paraguayas correspondientes.

Cuando de la verificación efectuada, surja que se ha cometido alguna infracción, la autoridad competente encuadrará legalmente el hecho de conformidad a las disposiciones vigentes en la República Argentina, debiendo hacer conocer inmediatamente esa circunstancia a la Comisión Mixta creada conforme al artículo 19 del presente Convenio.

Artículo 8o.- El Gobierno de la República Argentina se reserva el derecho de realizar los controles que estime convenientes, al ingreso y egreso de las mercaderías en/o de la zona franca, para lo cual el Gobierno de la República del Paraguay facilitará los medios adecuados.

Artículo 9o.- La zona franca será administrada por la República del Paraguay a través de sus organismos competentes, para cuyo efecto podrá mantener aquellos funcionarios que considere indispensables para el control y vigilancia de las mercaderías, así como el personal técnico y operativo para el manejo de las instalaciones y movilización de los productos, cuyo número no deberá ser, en ningún caso, mayor del que razonablemente se necesite para la correcta operación de la zona franca.

El Gobierno de la República del Paraguay, a través de sus autoridades, hará conocer al Gobierno de la República Argentina, la nómina y funciones de las personas a que se refiere este artículo y mantendrá permanentemente actualizada dicha información.

Artículo 10.- Mientras duren en sus tareas, los funcionarios mencionados en el artículo anterior, así como sus respectivas familias, podrán residir en la ciudad de Rosario o zonas aledañas, sin someterse a los trámites regulares de radicación de extranjeros en la República Argentina. Para tal efecto, será suficiente el Pasaporte Oficial o Especial otorgado por el Gobierno de la República del Paraguay que acredite la identidad de los funcionarios y su carácter de tales.

La nómina del personal técnico operativo previsto en el artículo anterior, será comunicada a la Dirección Nacional de Migraciones por la Embajada del Paraguay, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina.

Artículo 11.- El Gobierno de la República del Paraguay se compromete a no establecer población residente en la zona franca cedida.

Artículo 12.- El Gobierno de la República del Paraguay se compromete a cumplir las disposiciones legales y reglamentarias argentinas para el establecimiento y construcción de instalaciones dentro de la zona franca, las que deberán estar separadas de su perímetro por la distancia que se determine en el Reglamento mencionado en el artículo 18 de este Convenio.

Artículo 13.- Las mercaderías que, procedentes de la zona franca, ingresen al mercado argentino o que, procedentes de éste, se destinen a dicha zona, estarán sujetas al pago de impuestos, recargos, retenciones, tasas y gravámenes y a la legislación y reglamentación vigentes para las importaciones y exportaciones en la República Argentina. Dichas mercaderías podrán ser verificadas por la aduana argentina en la misma zona franca. Para ello el Gobierno de la República del Paraguay podrá destinar, de común acuerdo con las autoridades aduaneras argentinas, los espacios y medios adecuados.

Artículo 14.- Las mercaderías de/o para la República del Paraguay que se despachen por vía terrestre, a través de la zona franca, deberán ajustarse a los acuerdos vigentes entre ambos países en la materia.

Artículo 15.- Los buques o embarcaciones que transporten mercaderías desde o hacia la zona franca, excepto aquéllas destinadas o procedentes de puertos de la República Argentina, en las condiciones previstas en el artículo 13 de este Convenio, deberán ajustarse a las disposiciones de los acuerdos vigentes entre ambos países en la materia.

Artículo 16.- La zona franca cedida permanecerá sometida a la jurisdicción de la República Argentina, que se reserva todas las facultades emanadas de la soberanía territorial o inherentes al ejercicio del poder de policía en aquélla, en cuanto se refiere a la observancia de sus leyes y demás disposiciones.

Artículo 17.- Los arrendamientos, tasas y servicios, a cargo de la República del Paraguay, dentro de la zona franca, serán abonados conforme a lo que se establezca en un acuerdo especial.

Artículo 18.- Para la plena aplicación e interpretación del presente Convenio las Partes aprueban el Reglamento que se agrega como anexo II de este Acuerdo.

Artículo 19.- Ambos Gobiernos convienen en crear con carácter permanente, una Comisión Mixta como órgano de administración del presente Convenio, encargada de:

a) Estudiar y proponer enmiendas y ampliaciones al presente Convenio y a su Reglamento;

b) Estudiar y proponer la aplicación conjunta de otras medidas de carácter administrativo y técnico, con el objeto de lograr la mejor aplicación del espíritu del presente Convenio; y

c) Supervisar periódicamente la aplicación y cumplimiento del presente Convenio, de su Reglamento y de las medidas administrativas y técnicas que se acuerden establecer.

Artículo 20.- La Comisión Mixta mencionada en el artículo anterior, estará integrada por cuatro miembros titulares e igual número de alternos, designados por cada uno de los Gobiernos y se reunirá con carácter ordinario cada año alternativamente, en uno y otro país.

Artículo 21.- Los Gobiernos de la República del Paraguay y de la República Argentina resolverán, por medio de negociaciones directas, cualquier discrepancia relativa a la interpretación de las disposiciones del presente Convenio, que no pudieren ser solucionadas por la Comisión Mixta creada por el artículo 19 de este Convenio.

Artículo 22.- Las plantas industriales, los equipos adicionales y las instalaciones en general que se establezcan en el área de la zona franca, quedarán sujetos a los derechos de propiedad de la República del Paraguay, salvo las mejoras introducidas en las instalaciones, maquinarias y equipos ya existentes al momento de la firma del presente Convenio, que serán de propiedad del Gobierno de la República Argentina.

Artículo 23.- El presente Convenio se aplicará provisionalmente desde el día de su firma y entrará en vigor a partir de la fecha en que se intercambien los respectivos instrumentos de ratificación, pudiendo ser denunciado por cualquiera de las Partes, en cuyo caso cesará en sus efectos al año de haber sido comunicada su denuncia.

EN FE DE LO CUAL, se firma el presente Convenio en dos ejemplares de un mismo tenor, igualmente válidos, en la ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, a los veintinueve días del mes de noviembre del año mil novecientos setent y nueve.

ANEXO IX

NOTAS REVERSALES RELATIVAS A LA UTILIZACION POR PARTE DEL PARAGUAY DE ZONAS FRANCAS EN TERRITORIO URUGUAYO

Montevideo, 16 de mayo de 1975

Señor Ministro:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia para hacer referencia a los entendimientos logrados por los Excelentísimos señores Presidentes de la República del Paraguay, General de Ejército don Alfredo Stroessner, y de la República Oriental del Uruguay, señor Juan María Bordaberry con relación a la utilización por parte del Paraguay de zonas francas en territorio uruguayo.

Con el objeto de cooperar con la República del Paraguay para superar las dificultades de tráfico de su comercio exterior que derivan de su condición de país sin litoral marítimo, el Gobierno de la República Oriental del Uruguay se complace en ofrecer al Gobierno de la República del Paraguay las mayores facilidades que puedan ser otorgadas para la utilización de las Zonas Francas de Nueva Palmira y Colonia para el almacenamiento, manipuleo y fraccionamiento de las mercaderías de origen paraguayo.

A este respecto, tengo el agrado de comunicar a Vuestra Excelencia que el Gobierno de mi país ha promovido la reforma de la ley que reglamenta las modalidades de uso y operación de las zonas francas, con el objeto de permitir la realización en ellas de operaciones que se inscriben en una concepción moderna de tales áreas extraduaneras. En virtud de ello la utilización de dichas zonas francas será de mayor interés para la República del Paraguay pues podrán así instalarse fábricas e industrias paraguayas, con el régimen y en las condiciones que se convengan oportunamente.

Las autoridades nacionales competentes del Uruguay están dispuestas a iniciar conversaciones con la contraparte paraguaya correspondiente para concertar los entendimientos necesarios, tan pronto como el Gobierno de Vuestra Excelencia lo disponga.

En caso de que el Gobierno de la República del Paraguay dé su conformidad a lo expresado anteriormente, la presente nota y la respuesta de Vuestra Excelencia constituirán un acuerdo entre los Gobiernos de nuestros dos países.

Hago propicia la oportunidad para reiterar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más alta y distinguida consideración. (Fdo.:) Doctor Guido Michelin Salomón, Ministro Interino de Relaciones Exteriores.

Al Exelentísimo
Señor Doctor Raúl Sapena Pastor
Ministro de Relaciones Exteriores de la
República del Paraguay
Presente

Asunción, 16 de mayo de 1975

Señor Ministro:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia con el objeto de acusar recibo de su nota del día de la fecha cuyo texto es como sigue:

"Señor Ministro:

Tengo el honor de dirigirme a Vuestra Excelencia para hacer referencia a los entendimientos logrados por los Excelentísimos señores Presidentes de la República del Paraguay, General de Ejército don Alfredo Stroessner, y de la República Oriental del Uruguay, señor Juan María Bordaberry con relación a la utilización por parte del Paraguay de zonas francas en territorio uruguayo.

Con el objeto de cooperar con la República del Paraguay para superar las dificultades de tráfico de su comercio exterior que derivan de su condición de país sin litoral marítimo, el Gobierno de la República Oriental del Uruguay se complace en ofrecer al Gobierno de la República del Paraguay las mayores facilidades que puedan ser otorgadas para la utilización de las Zonas Francas de Nueva Palmira y Colonia para el almacenamiento, manipuleo y fraccionamiento de las mercaderías de origen paraguayo.

A este respecto, tengo el agrado de comunicar a Vuestra Excelencia que el Gobierno de mi país ha promovido la reforma de la ley que reglamenta las modalidades de uso y operación de las zonas francas, con el objeto de permitir la realización en ellas de operaciones que se inscriben en una concepción moderna de tales áreas extraduaneras. En virtud de ello la utilización de dichas zonas francas será de mayor interés para la República del Paraguay pues podrán así instalarse fábricas de industrias paraguayas, con el régimen y en las condiciones que se convengan oportunamente.

Las autoridades nacionales competentes del Uruguay están dispuestas a iniciar conversaciones con la contraparte paraguaya correspondiente para concertar los entendimientos necesarios, tan pronto como el Gobierno de Vuestra Excelencia lo disponga.

En caso de que el Gobierno de la República del Paraguay dé su conformidad a lo expresado anteriormente, la presente nota y la respuesta de Vuestra Excelencia constituirán un acuerdo entre los Gobiernos de nuestros dos países.

Hago propicia la oportunidad para reiterarle las seguridades de mi consideración más distinguida. (Fdo.:) Doctor Guido Michelin Salomón, Ministro Interino de Relaciones Exteriores."

A su Exelencia
Doctor Guido Michelin Salomón
Ministro Interino de Relaciones Exteriores
de la República Oriental del Uruguay
Asunción

En respuesta, me es grato trasmitir a Vuestra Excelencia la conformidad del Gobierno de mi país con el texto de la nota precedentemente transcrita, y por consiguiente la misma y la presente constituyen un acuerdo entre los dos Gobiernos.

Hago propicia la oportunidad para renovar a Vuestra Excelencia las seguridades de mi más distinguida consideración. (Fdo.:) Doctor Raúl Sapena Pastor, Ministro de Relaciones Exteriores de la República del Paraguay.