

# NACIONES UNIDAS

## CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL



Distr.  
GENERAL

E/CEPAL/G.1306

27 de abril de 1984

ORIGINAL: ESPAÑOL

CEPAL

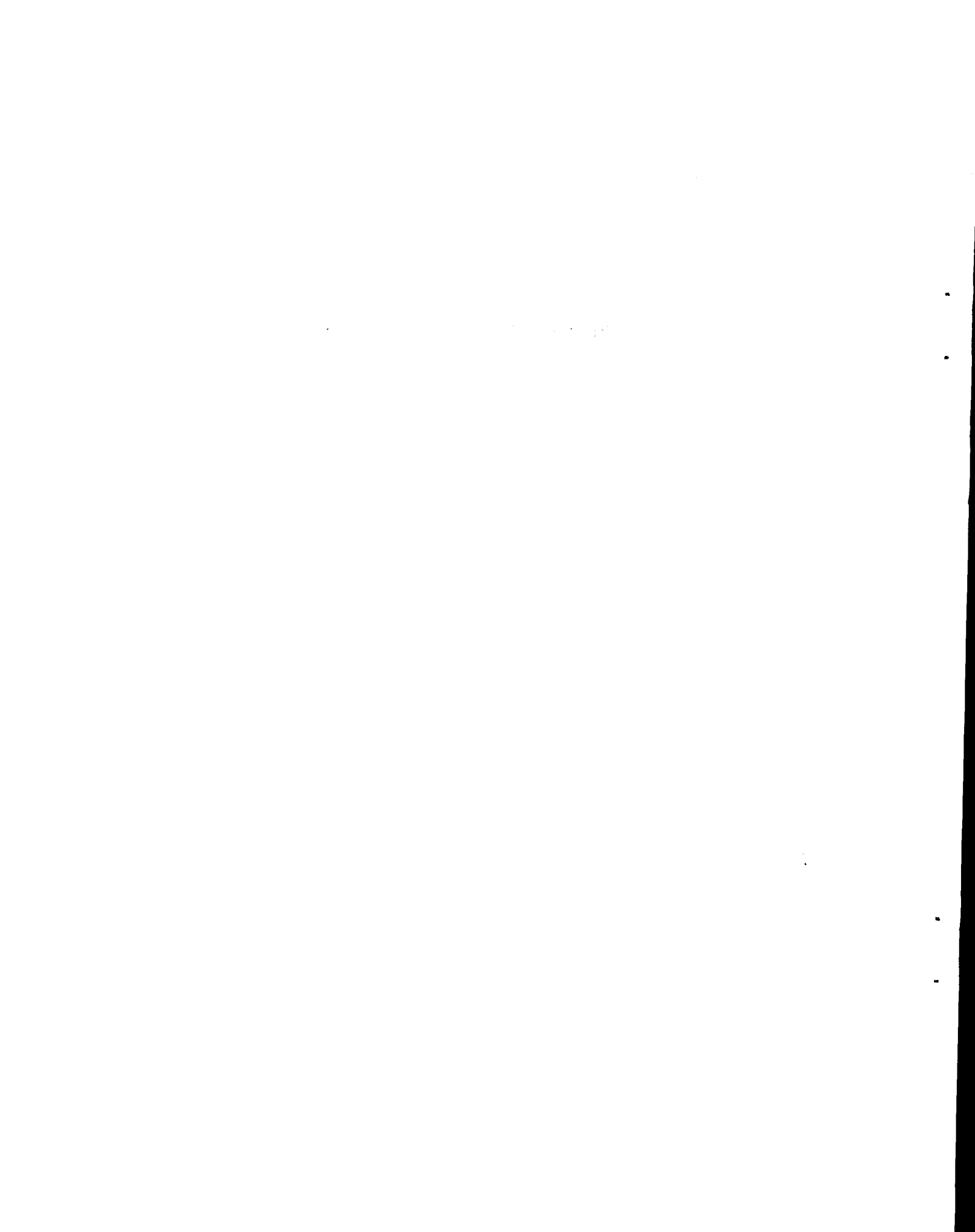
**BIBLIOTECA NACIONES UNIDAS MEXICO**

Comisión Económica para América Latina

### INFORME DE LA REUNION DE EXPERTOS SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR FERROCARRIL ENTRE ARGENTINA Y BRASIL

(Buenos Aires, Argentina, 1 y 2 de diciembre de 1983)

Esta reunión se llevó a cabo como parte del Proyecto Conjunto sobre Transporte Internacional por Ferrocarril (Proyecto TIF), entre la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) y la CEPAL.



Indice

	Pagina
	-----
I. ORGANIZACION DE LA REUNION.....	1
A. Antecedentes.....	1
B. Reunión previa.....	4
C. Lugar y fecha.....	5
D. Asistencia.....	6
E. Objetivo.....	6
F. Agenda.....	6
G. Documentación.....	7
H. Sesiones de apertura y de clausura.....	7
II. RESUMEN DE LOS DEBATES.....	8
III. CONCLUSIONES.....	15
IV. DOCUMENTO FINAL.....	16
Anexo 1. Lista de participantes.....	20
Anexo 2. Lista de documentos.....	26



## I. ORGANIZACION DE LA REUNION

### A. Antecedentes

1. El proyecto conjunto ALAF / CEPAL sobre Transporte Internacional por Ferrocarril (Proyecto TIF) se lleva a cabo desde el Seminario sobre Transporte Internacional por Ferrocarril, realizado con la colaboración del Gobierno de España y la estrecha cooperación de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) y de la empresa consultora española Ingeniería y Economía del Transporte (INECO), en Madrid, del 6 de noviembre al 7 de diciembre de 1978. En dicha reunión tomaron parte 17 ejecutivos de los diez ferrocarriles latinoamericanos asociados a la ALAF, cuyas rutas están interconectadas.
2. Durante el Seminario se destacó, entre otros aspectos, la importancia de realizar estudios de flujos en los corredores de transporte ferroviario para analizar la factibilidad de aumentar la participación del ferrocarril en cada corredor.
3. Los estudios de flujos han sido aplicados y perfeccionados desde hace varios años por INECO, que ha efectuado numerosos análisis de corredores españoles para la RENFE.
4. La ALAF y la CEPAL vieron la conveniencia de transferir a las empresas ferroviarias de América Latina la metodología aplicada para efectuar los estudios de flujos, mediante la realización de un estudio específico en un corredor internacional latinoamericano.
5. Se analizaron los corredores de transporte en América Latina y se seleccionó el corredor San Pablo - Buenos Aires - Río Negro, debido a que es el corredor internacional de transporte terrestre más importante de la región.
6. La ALAF y la CEPAL solicitaron a la Dirección General de Cooperación Técnica Internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores del Gobierno de España que patrocinara la realización del "Estudio de Flujos en el Corredor San Pablo - Buenos Aires - Río Negro", como desarrollo de un caso práctico de lo tratado en el seminario efectuado en Madrid, en 1978. La solicitud fue aceptada, encargándose a INECO su realización, bajo la administración de la ALAF y la CEPAL.

7. La finalidad del estudio de flujos es favorecer la integración ferroviaria de los países de América Latina a través del fomento del transporte internacional por ferrocarril en la región.
8. El estudio de flujos comenzó en noviembre de 1981, con una reunión entre la ALAF, la CEPAL e INECO, para analizar la metodología presentada por INECO, matizar los objetivos y decidir la forma de efectuarlo.
9. La primera fase del estudio se terminó con el "Informe número 1 - Estudios Generales", en marzo de 1982, en el cual se efectúa un análisis general del corredor, orientado hacia la selección de los grupos de mercancías que debían ser estudiados en la segunda fase.
10. El "Informe número 1" se aprobó en una reunión efectuada en la sede de la ALAF, en Buenos Aires, el 28 de abril de 1982, en la que participaron representantes de Ferrocarriles Argentinos (FA), de la Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) de Brasil, así como de la ALAF, la CEPAL, INECO y de las empresas consultoras CONARSUD, de Argentina y B.M.S. Ltda, de Brasil, ambas en calidad de empresas consultoras colaboradoras de INECO para la recolección de datos en los países respectivos. En esta reunión se aprobaron también los grupos de mercancías que debían ser analizados con carácter individualizado, así como el índice provisional de la segunda fase, y se planificó y coordinó la investigación de campo con los ferrocarriles de ambos países.
11. En la segunda fase del estudio de flujos, INECO elaboró el "Informe número 2 - Estudios individualizados por mercancías", el cual fue presentado por dicha empresa consultora en la Reunión Zonal Cuatripartita de la ALAF, celebrada en la ciudad de Concordia, Argentina, los días 24 y 25 de agosto de 1982. En la reunión participaron representantes de Ferrocarriles Argentinos (FA), de la Ferrovía Paulista S.A. (FEPASA), de la Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), del Ferrocarril Presidente Carlos Antonio López del Paraguay (FCPCAL) y de la Administración de Ferrocarriles del Estado del Uruguay (AFE), así como de la ALAF, la CEPAL e INECO. En esta segunda fase se ha efectuado un análisis de la producción, la comercialización y la exportación de los productos seleccionados, así como de la oferta, la demanda y la vinculación entre la oferta y la demanda, para los distintos modos de transporte dentro del corredor, proyectándose la evolución de la demanda y determinándose el tráfico ferroviario potencial. Finalmente se formulan recomendaciones de carácter técnico - operacional, comercial e institucional. Las delegaciones de los ferrocarriles de Argentina y Brasil expresaron la conveniencia de realizar una reunión especial destinada a analizar en profundidad el mencionado estudio, con miras a formular de común acuerdo un programa de acción que contemple las medidas necesarias para adecuar la oferta de servicios ferroviarios

internacionales a las necesidades, así como también a las actividades comerciales que aseguren una utilización creciente de los servicios ferroviarios en el transporte internacional entre sus respectivos países. Finalmente, se señaló la conveniencia de que la Secretaría General de la ALAF y la CEPAL convocaran a esta reunión a los ferrocarriles de Argentina y Brasil y a representantes del sector público y privado relacionado con el comercio y el transporte entre ambos países.

12. En el mes de diciembre de 1982, INECO terminó definitivamente el estudio con el "Informe numero 3 - Estudio de flujos en el Corredor San Pablo - Buenos Aires. Sintesis", el cual fue distribuido a principios de 1983 entre las empresas ferroviarias de Argentina y Brasil, por la Secretaría General de la ALAF.

13. La ALAF y la CEPAL organizaron una reunión en las dependencias de la Superintendencia Regional de la Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) en la ciudad de Porto Alegre, Brasil, los días 19 y 20 de julio de 1983, entre los Ferrocarriles Argentinos (FA), la Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA) y la Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e INECO. En la reunión se examinaron los problemas existentes en el transporte internacional por ferrocarril entre Argentina y Brasil, y en especial los del transporte de trigo, manzanas y peras de Argentina a Brasil y de productos siderúrgicos, bananas y ananás de Brasil a Argentina, que fueron los productos analizados especialmente en el "Estudio de flujos", por su importancia actual en el comercio entre ambos países. Teniendo en cuenta los problemas y sus posibles soluciones, se elaboraron los "Lineamientos para la elaboración de un Plan de Acción", estructurado en tres tipos de acciones: 1) operacionales, 2) comerciales, y 3) institucionales, que permitan fomentar el transporte internacional por ferrocarril entre Argentina y Brasil. Finalmente, se solicitó a la ALAF que sobre la base de los lineamientos aprobados, elaborara una propuesta de plan de acción. A la CEPAL por su parte se le pidió que organizara una reunión con el sector público y privado relacionado con el comercio y el transporte entre ambos países, para examinar el plan de acción.

14. Tomando como base las conclusiones y recomendaciones del "Estudio de flujos" y los "Lineamientos para la elaboración de un Plan de Acción" aprobado en la reunión de Porto Alegre anteriormente citada, la ALAF y la CEPAL elaboraron una Propuesta de Plan de Acción, que fue distribuida a los ferrocarriles de Argentina y Brasil.

15. Se convocó a los ferrocarriles de Argentina y Brasil, y a INECO, a una reunión en la sede de la ALAF, en Buenos Aires, el día 30 de noviembre de 1983, para examinar y aprobar el Plan de Acción de los ferrocarriles de Argentina y Brasil, sobre la base de la propuesta elaborada.

16. Asimismo, se seleccionó a expertos entre el sector público y privado, vinculados al comercio y al transporte entre Argentina y Brasil, y se los convocó a una reunión con los ferrocarriles de ambos países e INECO, en la sede de la ALAF, en Buenos Aires, los días 1 y 2 de diciembre de 1983, para revisar conjuntamente el Plan de Acción que fuera aprobado con carácter provisional, por los ferrocarriles de Argentina y Brasil, en la reunión que se efectuaría el día anterior.

17. La CEPAL publicó el documento titulado "Estudio de flujos en el corredor San Pablo - Buenos Aires" (E/CEPAL/R.345), con fecha 4 de noviembre de 1983, el cual fue distribuido con antelación suficiente entre todos los expertos invitados.

#### B. Reunion previa

18. El 30 de noviembre de 1983 se llevó a cabo una reunión en la sede de la ALAF, en Buenos Aires, entre los ferrocarriles de Argentina y Brasil, con la participación de la ALAF, la CEPAL e INECO.

19. El representante de la RFFSA manifestó que su empresa no estaba en condiciones de aprobar en esta reunión el Plan de Acción que se había preparado, pues para poder hacerlo, sería necesario tener un margen de tiempo suficiente para efectuar estudios sobre cada uno de los aspectos que se recogen en el citado plan. También señaló que su empresa no podría llevar a cabo el plan de forma inmediata.

20. El representante de FA indicó que su empresa tampoco estaba en condiciones de cumplir en forma inmediata con los plazos de tiempo sugeridos en el plan debido a que las inundaciones del Río Paraná habían destruido una gran cantidad de puentes entre Zárate y Carbó, por lo que para mantener el servicio ferroviario, era necesario transportar las mercancías en camión entre Buenos Aires y Carbó, utilizando el ferrocarril entre Carbó y Paso de los Libres, o bien, transportarlas por ferrocarril entre Buenos Aires y Resistencia, luego, en camión entre Resistencia y Corrientes, y de nuevo por ferrocarril entre Corrientes y Paso de los Libres, aumentando considerablemente su recorrido. Sin embargo, informó que las obras se estaban contratando y que se esperaba que toda la línea estuviera



habilitada antes de diez meses, por lo que no podrian poner en marcha el plan, en su totalidad antes de esa fecha.

21. Se aclaró que la puesta en marcha del Plan de Acción requería la realización de diversas acciones en cada uno de los países, lo cual hacia aconsejable definir el plan en su totalidad, para poder iniciar las acciones necesarias con la suficiente antelación.

22. Los representantes de los ferrocarriles de Argentina y Brasil aprobaron la Agenda para la reunión ampliada con los representantes de los sectores público y privado que comenzaría al día siguiente y se inició el examen detallado de la Propuesta de Plan de Acción.

23. Se decidió aumentar el plazo de transporte entre San Pablo y Buenos Aires de 8 a 10 días, y entre San Pablo y Río Negro de 10 a 12 días.

24. Los representantes de los ferrocarriles de ambos países manifestaron que sus empresas no estaban facultadas para suscribir algunas de las acciones incluidas en la Propuesta de Plan de Acción, siendo imprescindible la existencia de un acuerdo entre los gobiernos de los dos países.

25. Se acordó que los ferrocarriles de los dos países gestionarían ante sus respectivos gobiernos la suscripción de un Convenio de Transporte Internacional por Ferrocarril, que incluyera entre otros aspectos todos aquellos recogidos en el Plan de Acción que sobrepasaran la jurisdicción de los ferrocarriles, acordándose incluir también este asunto en el Plan de Acción.

26. Se hicieron algunos cambios de forma y se matizaron algunos aspectos.

27. Se aprobó el Plan de Acción que se debía presentar en la reunión del día siguiente.

#### C. Lugar y fecha

28. La reunión tuvo lugar en la Sede de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), en Buenos Aires, los días 1 y 2 de diciembre de 1983.

#### D. Asistencia

29. Participaron en la reunión representantes de los Ferrocarriles Argentinos (FA), de la Ferrovía Paulista S.A. (FEPASA) y de la Rede Ferroviaria Federal S.A. (RFFSA) de Brasil, y representantes del sector público y privado de Argentina y Brasil relacionados con el comercio y el transporte entre ambos países, cuya nómina se consigna en el anexo 1.

#### E. Objetivo

30. Examinar, con los representantes del sector público de Argentina y Brasil, la posibilidad de simplificar y agilizar las acciones relacionadas con el transporte internacional por ferrocarril que son ajenas a los ferrocarriles.

31. Examinar con los representantes del sector privado de Argentina y Brasil, que son usuarios o potenciales usuarios del ferrocarril como modo de transporte internacional entre ambos países, la oferta de transporte que los ferrocarriles estarán en condiciones de ofrecer sobre la base del Plan de Acción, constatar si ésta reúne las necesidades de la demanda e identificar las modificaciones y estudiar la posibilidad de incorporarlas al Plan de Acción efectuado.

#### F. Agenda

32. La reunión se desarrolló según la siguiente agenda:

1. Bienvenida a los participantes y apertura de la reunión.
2. Presentación del Proyecto sobre Transporte Internacional por Ferrocarril (TIF). Corredor San Pablo - Buenos Aires - Río Negro, sus conclusiones, y el Plan de Acción formulado por las empresas ferroviarias de Argentina y Brasil.

3. Análisis y discusión del Plan de Acción por tipo de producto:

- Frutas: manzanas, peras y bananas.
- Productos siderúrgicos.
- Trigo.

4. Conclusiones de la reunión.

G. Documentación

33. Al iniciarse la reunión, se distribuyó entre todos los participantes la documentación que figura en el anexo 2 del presente informe.

H. Sesiones de apertura y de clausura

34. El Secretario General de la ALAF, General de División (R) Emiliano A. Flouret, luego de dar la bienvenida a los expertos, destacó la estrecha cooperación entre la ALAF y la CEPAL en materia ferroviaria, refiriéndose al éxito de las actividades conjuntas desarrolladas desde la realización del seminario sobre "Sistemas de información ferroviaria" celebrado en 1968. A continuación señaló que el "Estudio de flujos en el Corredor San Pablo - Buenos Aires" es una de las actividades del Proyecto Conjunto ALAF/CEPAL sobre Transporte Internacional por Ferrocarril (Proyecto TIF), destacando que el citado estudio de flujos había sido realizado por la empresa consultora española Ingeniería y Economía del Transporte (INECO), gracias a la generosa contribución de la Dirección General de Cooperación Técnica Internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores del Gobierno de España, como aporte al Proyecto TIF. Informó sobre la finalidad del estudio y el papel desempeñado por la ALAF y la CEPAL durante su elaboración. Finalmente, destacó la importancia de que en la reunión estuvieran presentes no solamente representantes de los ferrocarriles de Argentina y Brasil, sino también representantes del sector público y privado vinculados al comercio y al transporte entre ambos países.

35. En la sesión de clausura, el Secretario General de la ALAF agradeció la participación de todos los expertos y destacó la importancia que revestía para los ferrocarriles el análisis de sus planes futuros con el sector público y privado relacionado con el comercio y el transporte.

## II. RESUMEN DE LOS DEBATES

36. El representante de la CEPAL presentó una síntesis del "Estudio de flujos" y expuso detalladamente el Plan de Acción elaborado, el cual había sido distribuido, al inicio de la reunión entre todos los participantes, junto con la documentación complementaria recopilada por la ALAF, la que se consigna en el anexo 2.

37. Seguidamente se inició un detallado examen del Plan de Acción entre todos los participantes, incluyéndose a continuación los aspectos mas destacados.

38. Sobre los operadores de transporte:

a) Los operadores informaron sobre los elevados costos que supone utilizar el ferrocarril, ya que deben: i) disponer de contenedores propios, construir sus terminales de mercancías y enlazarlas al ferrocarril; ii) efectuar publicidad y numerosas gestiones comerciales para atraer clientes, facilitar la gestión de los clientes verificando su documentación y asesorándoles sobre ella; iii) aconsejar a los exportadores sobre mercados en el exterior, etc., Manifestaron que teniendo en cuenta que todo lo que realizan se traduce en una mayor captación de tráficos para el ferrocarril, lo cual produce un beneficio directo muy importante para éste, las empresas ferroviarias deberían dar a los operadores un trato diferenciado y ofrecerles tarifas más reducidas que al resto de los usuarios, en lugar de aplicar a todos las mismas tarifas.

b) Los operadores señalaron también que en el transporte marítimo, la Empresa Líneas Marítimas Argentinas S.A. (ELMA), rebaja en 12% las tarifas a los operadores de carga, que en el transporte aéreo los operadores también gozan de reducciones importantes en las tarifas y que en cuanto al ferrocarril las agencias de viajes que venden pasajes de Ferrocarriles Argentinos (FA) reciben un 7% de comisión.

c) Se destacó que es más importante la figura del operador latinoamericano que el europeo, debido a que son mucho mayores las dificultades del transporte por ferrocarril en América Latina que las que existen en Europa.

d) El representante de Ferrocarriles Argentinos informó que por ser la suya una empresa de servicio público, la ley no les permite hacer diferencias tarifarias entre operadores y usuarios, y que aunque dicha ley data de 1891, por el momento no parece que haya intención de cambiarla. Sin embargo, hizo presente que FA asegura un servicio prioritario y de mayor calidad a aquellos clientes que utilicen vagones particulares, comprometiéndose a pagar al propietario si FA utilizara un vagón particular en alguna

oportunidad. Informó además que la empresa está autorizada a hacer descuentos en las tarifas generales a todo cliente que transporte una cantidad de carga que esté por encima del margen fijado previamente y en un plazo determinado de tiempo. Por ejemplo, si un cliente contrata el transporte de una cierta cantidad de contenedores durante tres meses y al final de ese plazo ha superado la cantidad acordada, se le rebaja 25% la tarifa pagada, y se le devuelve la diferencia. Se señaló no obstante, que la empresa no puede negociar las tarifas con sus clientes.

e) El representante de Ferrocarriles Argentinos informó asimismo que consideraba diferente el papel de las agencias de viajes que venden pasajes de FA del de los operadores de carga, ya que las agencias de viajes sólo efectúan la venta de los pasajes y los operadores de carga contratan un paquete de cosas entre las cuales está el transporte de la carga por ferrocarril. Por último, señaló que en Argentina hay tres importantes clientes interesados en la utilización de vagones particulares, cada uno de los cuales dispondrá a corto plazo de unos 300 vagones.

f) Un operador indicó que su empresa realiza contratos de transporte con FA, pero como la revisión la efectúa FA al término de cada trimestre, devuelve el 25% del importe pagado después de los tres meses en moneda que ha sufrido los efectos de la gran inflación existente. De esta manera, resulta imposible reducir las tarifas a sus clientes, ya que no se sabe con certeza si se va a alcanzar cada trimestre la cota de transporte fijada y tampoco se conoce la cantidad de dinero que realmente se les va a devolver.

g) El representante de FEPASA explicó que podían alquilar en exclusividad sus vagones a particulares, negociando el precio con el cliente. Señaló asimismo, que en Brasil existen empresas privadas que alquilan vagones a particulares, lo cual no ha constituido nunca un problema ni para el ferrocarril ni para los usuarios. Por último, destacó, que en la actualidad se estaban fijando tarifas que permitieran la amortización de los vagones particulares, con el fin de fomentar la inversión de empresas privadas en vagones y proveer su utilización.

h) El representante de RFFSA informó que las tarifas de la empresa estaban estructuradas en función del volumen de transporte, pero que no distinguían entre operador y usuario.

i) Algunos participantes declararon no comprender la razón por la que en otros medios de transporte se reconoce la figura del operador al fijar las tarifas y que ello no ocurra en el ferrocarril. Sin embargo, manifestaron que ello no parece constituir un gran problema ya que el operador mueve mayores volúmenes de mercancías, obteniendo de ese modo una reducción en las tarifas, y por otro lado, puede obtener ventajas importantes si utiliza vagones o contenedores propios.

## 39. Sobre los aspectos Aduaneros:

a) Los operadores informaron que normalmente gestionan el tránsito aduanero y entregan las mercancías al ferrocarril. En ese momento termina su intervención física y documental, y de ahí en adelante el ferrocarril es el único responsable de llevar las mercancías hasta la frontera. Sin embargo, la Aduana no exime al operador de la responsabilidad de la exportación hasta que la mercancía no ha salido físicamente del país, sucediendo de forma similar con las importaciones. A este respecto, la Aduana debería dar por efectuada la exportación cuando se ha efectuado la gestión del tránsito aduanero, y debería transferir la responsabilidad del operador al ferrocarril en el momento en que el operador entrega las mercancías a éste, debiéndose resolver el problema de forma similar en el caso de las importaciones.

b) El representante de la Dirección Nacional de Aduanas de Argentina informó, que casi todas las operaciones de transporte internacional se resuelven en la Argentina por medio del tránsito aduanero, que se han simplificado enormemente todos los trámites aduaneros y que el problema fundamental es el desconocimiento de la legislación por parte de los usuarios. A ese respecto, hizo presente el interés de la Aduana por efectuar reuniones con los importadores, exportadores, operadores, etc, para facilitar el conocimiento de las operaciones aduaneras y de la documentación necesaria. Señaló la necesidad de crear Depósitos Fiscales en el ferrocarril, que sean inviolables, que tengan suficiente superficie y que reúnan las condiciones generales adecuadas para sus funciones. En cuanto a la posibilidad de utilizar un documento único para el transporte de mercancías entre Argentina y Brasil, manifestó que para ello sería necesario realizar un acuerdo entre los gobiernos de ambos países. Finalmente informó que para la Aduana, una mercancía no ha sido exportada hasta que no cruza la frontera, es decir una vez que se ha dado por terminada la operación de tránsito aduanero, lo cual ocurre cuando la Aduana en donde se inició el tránsito, que es la que expidió los documentos denominados Guía y Tornaguía, recibe la Tornaguía de la Aduana de frontera, certificándose de esta forma la salida de la mercancía del país. Sin embargo, manifestó que consideraba muy interesante la observación planteada al respecto, y que este tema podría ser examinado por la Aduana, a fin de determinar la posibilidad de subsanarlo.

c) El representante de Ferrocarriles Argentinos informó que la Aduana no les exige el pago de garantías o cauciones para el transporte de mercancías en tránsito, y que FA dará el mismo tratamiento a las mercancías que se transporten en vagones particulares.

d) El representante de la Secretaría de la Receita Federal informó, que en lo referente al tránsito aduanero la Aduana de Brasil funciona de forma similar a la descrita por el representante de la Aduana Argentina, y manifestó que esto se podría facilitar adecuadamente mediante un convenio bilateral entre los dos países.

Informó asimismo, que existe un Almacén "Alfandegado" para el ferrocarril en Uruguaiana y quieren habilitar otro en San Pablo. Por último informó, que tienen una legislación para el tránsito a terceros países y que están estudiando la legislación necesaria para hacer posible la exportación desde el interior del país, la que estaría terminada a corto plazo.

40. Sobre el pago de los fletes del transporte internacional por ferrocarril en origen o en destino, se señaló:

a) Que el Banco do Brasil ha emitido una norma por la cual es obligatorio, que las importaciones y las exportaciones de Brasil se realicen FOB-frontera, con el fin de evitar la salida de divisas para el pago de fletes a las empresas de transporte que no sean de Brasil.

b) Que el problema anterior se podría solucionar fácilmente si se permitiera el pago de fletes por medio del Convenio de Pagos y Créditos Recíprocos, existente entre Argentina y Brasil.

c) Que para resolver dicho problema, sería necesario examinarlo en conjunto con los Bancos Centrales de Argentina y Brasil, y que dicho acuerdo podría incluirse dentro del Convenio sobre Transporte Internacional por Ferrocarril entre ambos países.

41. Sobre el transporte de fruta:

a) Los ferrocarriles de Argentina y Brasil acordaron fijar en el Plan de Acción 12 días para el transporte por ferrocarril entre Río Negro, que es el origen del 90% de la fruta, y San Pablo, que es el destino del 80% de ésta dentro de Brasil, realizándose este mismo transporte por carretera en 7 días, de los cuales alrededor de tres se pierden en las tramitaciones fronterizas. Sin embargo, los operadores informaron que el mayor tiempo de transporte no excluye al ferrocarril, siempre y cuando se efectúe con los medios necesarios para que la fruta no se deteriore durante el transporte.

b) Se informó en el mercado argentino las bananas de Brasil han sufrido una fuerte competencia por las bananas de Ecuador, habiéndose reducido la importación de bananas de Brasil.

c) Se manifestó que son muy elevados los volúmenes de manzanas que se exportan de Argentina a Brasil, que el costo de transporte repercute considerablemente en el precio final de la manzana en Brasil, que habría muchos retornos en vacío si no se transportan bananas en el viaje de regreso, y que ello haría aumentar el precio del transporte de manzanas. Por consiguiente, la posibilidad de exportar manzanas de Argentina a Brasil puede verse limitada si se continúa reduciendo la importación de bananas de Brasil en Argentina.

d) Se destacó, la necesidad de buscar un sistema de transporte ferroviario que pueda ser utilizado en un sentido por las manzanas de Argentina y en sentido contrario por las bananas de Brasil.

e) Se informó sobre la falta de material rodante ferroviario, adecuado para el transporte de frutas, y sobre la conveniencia de utilizar contenedores de 20 pies.

f) Sobre las manzanas se informó, que el ideal es el transporte frigorífico, pero que es necesario tener en cuenta que los contenedores frigoríficos son mucho mas caros que los contenedores normales, que podrían transportarse en un medio isoterma o ventilado con hielo si el tiempo de transporte fuera menor, o si se renovara el hielo en estaciones intermedias y hubiera ventiladores en su interior. Se informó asimismo sobre la posibilidad de utilizar transporte isobárico, el cual funciona por medio de unos depósitos de gas que lo liberan lentamente durante el recorrido. Los depósitos deberían ser cambiados en dos lugares intermedios dentro de la Argentina y en tres dentro del Brasil; sin embargo; este sistema no ha sido probado todavía en los ferrocarriles de Argentina ni de Brasil.

g) Sobre las bananas se informó que el ideal es transportarlas en un medio ventilado, y no utilizar transporte frigorífico, ya que las deteriora.

h) Por último, se destacó que la decisión técnica del sistema de transporte es de vital importancia, por lo que se deberían estudiar con mucho detalle todos los sistemas existentes, tratando de encontrar una solución compatible para el transporte de manzanas y de bananas.

#### 42. Sobre el transporte de productos siderúrgicos:

a) El representante de la Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA), que es uno de los mayores exportadores de productos siderúrgicos de Brasil a Argentina, informó que se exportan a dicho país unas 45 000 toneladas por año en lotes que oscilan entre 400 y 10 000 toneladas, que en 1984 esperaban exportar unas 100 000 toneladas; que los contratos de venta se hacen FOB navío, y que la modalidad del flete la escoge el comprador. Informó asimismo que el transporte entre Santos y Porto Alegre no se efectúa en barco porque las tarifas portuarias hacen que sea más caro y porque los clientes prefieren no recibir grandes pedidos de golpe. Hace unos años este transporte se efectuaba por carretera, y en la actualidad se realiza por ferrocarril. Por último informó, que en su opinión, no constituye problema para COSIPA que se transporte por ferrocarril de Brasil a Argentina, ya que poseen un terminal propio en Porto Alegre y otro en Caxias do Sul, desde donde podrían realizar la distribución, para lo cual sólo se necesitarían vagones plataforma para el transporte y medios adecuados, tales como grúas, pinzas, etc, en los lugares de transbordo.



b) El representante de Fabricaciones Militares, de Argentina, que es una de las empresas que importa más productos siderúrgicos de Brasil, informó que normalmente importan chapas planas para la empresa de nombre Propulsora Siderúrgica S.A., las cuales se reciben por Puerto Ensenada. Manifestó que no existe ningún inconveniente en estudiar la posibilidad de utilizar el ferrocarril en lugar de la vía marítima.

c) El representante de la Aduana Argentina informó que el 90% de las importaciones de productos siderúrgicos en Argentina llegan por vía marítima al puerto de Buenos Aires, que estas importaciones tienen como destino el Gran Buenos Aires y el Norte de Argentina, que los tonelajes son muy diversos, y que sólo se reciben por camión algunas importaciones de tubos.

d) Los operadores informaron que la chapa que se importa para los astilleros es de 12 mm de espesor, lo cual permite el transporte por ferrocarril, siendo posible la utilización de contenedores normales. También informaron que estaban transportando hojalata en contenedores por ferrocarril, transbordando esta a camión en sus propios almacenes para que el cliente a su vez pueda descargarla por la parte superior.

#### 43. Sobre el transporte de trigo:

a) El representante de la Junta Nacional de Granos (JNG) informó que dicha entidad vende prioritariamente a los mercados que pueden pagar al contado, tales como el Medio Oriente y los países del Sudeste Asiático, que las ventas son FOB, que establecen el mismo precio en todos los puertos de la Argentina, que normalmente efectúan embarques superiores a la capacidad del ferrocarril, que todas sus instalaciones están orientadas a la utilización del transporte marítimo, que utilizan el ferrocarril para transportar trigo hasta los puertos, y que han utilizado el ferrocarril para transportar volúmenes poco significativos de trigo a Bolivia. Manifestó que no tendrían inconveniente en considerar como puerto de exportación de trigo la ciudad fronteriza de Paso de los Libres y vender FOB en dicha ciudad, si los clientes lo solicitaban. Por otro lado informó que la JNG coordina las exportaciones de granos, cereales y oleaginosos, y que probablemente es más interesante para el ferrocarril transportar productos como la soja, etc. Por último manifestó que el ferrocarril podría ser una opción de gran interés futuro para exportar a los países de la región.

b) El representante de Ferrocarriles Argentinos informó que las instalaciones de la Junta Nacional de Granos para la carga y descarga de granos en el ferrocarril son insuficientes, para la capacidad que tiene ese modo de transporte. Manifestó asimismo que el ferrocarril debería atender los molinos de Brasil que están próximos a Paso de los Libres.

c) El representante de la Superintendencia Nacional de Abastecimientos de Brasil (SUNAB), informó que todas las compras son FOB, que el Banco do Brasil negocia los fletes y que están comprando trigo financiado a tres años. Informó asimismo que el transporte de trigo de Argentina a Brasil es un tráfico conferenciado en el transporte marítimo, lo cual hace que sea más caro el transporte de trigo desde Argentina que desde Canadá o los Estados Unidos. Añadió que están haciendo algunas compras de trigo a la Argentina por medio del Convenio de Crédito Recíproco existente entre Argentina y Brasil y que el sur de Brasil se autoabastece y sólo necesita unas 6 000 toneladas de trigo fuerte para mezclarlo con el trigo de Brasil cuando es débil el que se ha cosechado.

#### 44. Otros aspectos:

a) Durante la experiencia realizada sobre el transporte de manzanas y peras por ferrocarril de Argentina a Brasil, en la estación ferroviaria Intercambio Caseros, en Argentina, se efectuaba la operación de cambio de bogies a los trenes que circulan entre el sur de Buenos Aires y la frontera Argentina - Brasil, por la línea ferroviaria paralela al Río Uruguay. A este respecto, se informó que esta operación no la efectuaba FA, sino una empresa especializada y que los operadores tenían que contratar la operación de cambio con suficiente antelación y fijando la fecha y hora; sin embargo, el operador nunca tenía certeza sobre la llegada del tren a la estación Intercambio Caseros, por lo que resultaba muy difícil para el operador contratar este servicio. Todo ello produjo una pérdida considerable de tiempo y se tradujo en un mayor costo de la operación. Por consiguiente, se consideró muy conveniente que el ferrocarril contratara directamente este servicio e incluyera su costo en las tarifas, y que ofreciera un servicio de información permanente que permita conocer la ubicación de los vagones y la fecha de su llegada a destino.

b) Los operadores manifestaron no conocer con exactitud el costo del transporte por ferrocarril en Argentina, debido a que el costo final se compone normalmente de la tarifa más otros conceptos que no se conocen con exactitud. A este respecto, se señaló la necesidad de que las tarifas ferroviarias incluyan todos los servicios, para que los usuarios puedan saber con antelación el costo total del transporte.

c) Las tarifas de transporte internacional por ferrocarril en Argentina están fijadas en moneda nacional en lugar de estar en dólares y debido a ello no se puede recibir el retorno de exportación del flete ferroviario. Por consiguiente, se señaló que dichas tarifas se deberían fijar en dólares al igual que las tarifas del transporte internacional por carretera en Argentina, o bien hacer las gestiones necesarias para poder recuperar el flete ferroviario, aunque esté fijado en moneda nacional.

d) Se destacó que los ferrocarriles deberían crear trenes especiales de origen a destino y fomentar la coordinación entre los operadores para concentrar los envíos en dichos trenes especiales.

e) El representante de Ferrocarriles Argentinos informó que los trenes especiales deben estar compuestos normalmente de unos 20 vagones.

### III. CONCLUSIONES

45. Se presentó a la última sesión el Plan de Acción elaborado a partir del texto presentado al principio de la reunión por los ferrocarriles de Argentina y Brasil, y modificado sobre la base de las opiniones y comentarios de los expertos participantes en la reunión.

46. Durante la última sesión se examinó, revisó y aprobó, el texto definitivo del Plan de Acción, el que se consideró el documento final de la reunión de expertos.

47. Inmediatamente después de la sesión de clausura se distribuyó entre todos los asistentes el texto del Plan de Acción definitivo y la Lista de Participantes.

## IV. DOCUMENTO FINAL

PLAN DE ACCION

Teniendo en cuenta el Estudio de Flujos en el Corredor San Pablo-Buenos Aires-Rio Negro, realizado por la empresa española Ingeniería y Economía del Transporte, (INECO), financiado por el Gobierno del Reino de España como aporte al proyecto conjunto, de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles ALAF y de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), sobre Transporte Internacional por Ferrocarril (Proyecto TIF).

Teniendo en cuenta asimismo el análisis del Estudio de Flujos efectuado durante la reunión llevada a cabo entre los Ferrocarriles Argentinos (FA), la Ferrovia Paulista S.A. y la Rede Ferroviaria Federal S.A. (RFFSA), con la participación de ALAF, CEPAL, e INECO, en la ciudad de Porto Alegre, República Federativa de Brasil, los días 19 y 20 de Julio de 1983.

Teniendo en cuenta también la reunión convocada por la CEPAL y realizada en la sede de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles, con la participación de representantes de organismos Gubernamentales, de los usuarios de transporte y de los ferrocarriles de Argentina y Brasil cuya relación se incluye en el anexo 1.

Los Ferrocarriles Argentinos (FA), la Ferrovia Paulista S.A. y la Rede Ferroviaria Federal S.A. (RFFSA), formulan el siguiente Plan de Acción para mejorar su oferta de servicios y facilitar las operaciones de transporte internacional por ferrocarril en el Corredor Buenos Aires-San Pablo.

## 1. ASPECTOS OPERACIONALES

- 1.1 A fin de ofrecer un servicio regular, se diagramará un tren internacional directo por semana en cada sentido. Se procurará que el plazo de transporte, incluido el transporte mismo, los trasbordos, las intervenciones aduaneras y sanitarias, etc., no supere los 10 días entre San Pablo y Buenos Aires y 12 días entre San Pablo y Rio Negro. Estos plazos, podrán ser disminuidos de acuerdo con el crecimiento de la demanda, el tipo de las mercaderías, condiciones operacionales, etc.

- 1.2 Además de los trenes regulares, se preverá la diagramación de trenes adicionales para atender demandas específicas, favoreciendo la posibilidad del empleo de material de propiedad particular, tales como contenedores, vagones portacontenedores, etc.
- 1.3 Se dotará los puntos de cambio de trocha, frontera, origen y/o destino de medios, propios o provistos por los usuarios, para la carga, transferencia o transbordo y descarga, que tengan la capacidad necesaria para mejorar sensiblemente los rendimientos actuales de estas operaciones, así como de tomas de energía que hagan posible la utilización de contenedores frigoríficos.
- 1.4 Se asegurará una estrecha coordinación entre las administraciones ferroviarias para el conjunto de las operaciones, a fin de obtener un nivel de calidad estable en la prestación de los servicios, dedicando especial atención a la circulación prioritaria de los trenes internacionales, a los transbordos de un ferrocarril a otro y al remolque en las terminales.
- 1.5 Se procurará asimismo establecer una estrecha coordinación entre las administraciones ferroviarias y las autoridades aduaneras, sanitarias y otras autoridades que deban intervenir, para organizar todas las operaciones con la máxima agilidad.
- 1.6 De común acuerdo con las Autoridades Aduaneras, las administraciones ferroviarias establecerán Depósitos Aduaneros, adecuados para el transporte internacional ferroviario en el interior del país.
- 1.7 Se profundizará en el estudio de las diferentes soluciones técnicas que permitan resolver la transferencia de mercancías entre ferrocarriles con diferentes anchos de trocha, con vistas a decidir de forma conjunta las soluciones que sea más apropiado adoptar, y compatibilizar las adquisiciones del material necesario por parte de cada empresa.

## 2. ASPECTOS COMERCIALES

- 2.1 Se formalizará un acuerdo entre las empresas ferroviarias que les permita delegarse mutuamente las facultades para actuar indistintamente, como interlocutor único frente a los usuarios, sobre la base de la confianza y concesiones recíprocas, para el tratamiento de los problemas que pudieran presentarse en el desarrollo de los servicios de transporte internacional.

- 2.2 Una vez perfeccionado el acuerdo de transporte ferroviario internacional a que se refiere el punto 3.1 se procurará:
- a) Implantar el documento único de transporte, que fuera aprobado en la Reunión Zonal Cuatripartita de Concordia de 1982.
  - b) Establecer la posibilidad de pagar indistintamente en origen o en destino, el importe de los fletes así como de los otros servicios que decidan prestar las Empresas Ferroviarias.
  - c) Fijar tarifas internacionales de origen a destino en dólares y con un solo cero tarifario, que incluya acarreo y transbordos, y con plazos de validez no inferior a tres meses, y
  - d) Establecer compromisos de transporte con los usuarios potenciales, delimitando los derechos y obligaciones de las partes, e incluyendo la aplicación de penalidades recíprocas por incumplimiento de condiciones previamente determinadas.
- 2.3 Se difundirán los servicios y condiciones que se establezcan, particularmente entre los usuarios potenciales, facilitando el más amplio asesoramiento posible, y fomentando la existencia de un diálogo permanente con los usuarios existentes y potenciales con vistas a aproximar la oferta de servicios a sus necesidades y requerimientos. Asimismo, se informará oportunamente a los usuarios que lo soliciten sobre la situación de los vagones en que se transporte su mercancía.
- 2.4 Se ofrecerá a los usuarios un servicio directo desde la estación de origen hasta la de destino, incluyendo la totalidad de las operaciones necesarias.
- 2.5 Se incentivará la participación de los operadores privados de transporte en el desarrollo del tráfico ferroviario internacional facilitando la incorporación de vagones y medios particulares, y favoreciendo su actuación como agentes comerciales.

### 3. ASPECTOS INSTITUCIONALES

- 3.1 Se gestionará ante los respectivos Gobiernos la suscripción de un Convenio de Transporte Internacional por ferrocarril que permita implantar, entre otras, las medidas enunciadas en el párrafo 2.2 precedente.
- 3.2 Se coordinará con las autoridades Aduaneras, Sanitarias, etc., con vistas a reducir las demoras de las mercancías en la frontera para eliminar los periodos de inmovilidad del material ferroviario y de la carga y en especial con moras a establecer un régimen de tránsito internacional que permita la realización de los controles respectivos en origen y en destino.
- 3.3 Dada la condición estatal que tienen las Empresas Ferroviarias, se gestionará ante las autoridades competentes que se considere cumplida definitivamente cada exportación, en el momento en que sus funcionarios precinten los vagones y los ferrocarriles otorguen la respectiva carta de porte internacional.

## Anexo 1

## Lista de Participantes

## ARGENTINA

Ministerio de Relaciones Exteriores

Domingo V. Budic, Consejero de Embajada  
Norma Susana Fasano, Secretario de Embajada

Arenales 761, tercer piso, teléfono 312-4729  
Buenos Aires, Argentina

Ministerio de Obras y Servicios Publicos  
Secretaria de Transportes

Homero Marinari

Administracion Nacional de Aduanas

Antonio Perazzo, Inspector Mayor

Azopardo 350, teléfono 30-0661, int. 1151  
Buenos Aires, Argentina

Junta Nacional de Granos

Carlos Vitalini, Segundo Jefe, Departamento Política  
Internacional de la Gerencia de Estudios Económicos

Paseo Colón 367, quinto piso,  
teléfono 33-6041, int. 396  
Buenos Aires, Argentina

Camara de Exportadores de la Republica Argentina

Robert H. Perasso, Comercio Exterior

Av. Pte. R.S. Peña 740, primer piso  
Télex: 22910 CAMEX AR  
Teléfono 49-2556 y 49-2583  
Buenos Aires, Argentina



Ferrocarriles Argentinos

Homero Marinari, Gerente Comercial  
Roberto Pedernera, Gerente Transporte

Av. Ramos Mejia 1302  
Télex 22507 BUEFA AR  
Teléfono 312-1392  
Buenos Aires, Argentina

Leonardo R. de Coustillas, Asuntos Internacionales

Av. de los Inmigrantes 1950, cuarto piso  
Télex 22507 BUEFA AR  
Teléfono 311-4795, int. 393  
Buenos Aires, Argentina

Asociacion de Cooperativas Argentinas

Ventura Amar, Jefe Departamento Coordinación  
y Embarque

Av. E. Madero 942, séptimo piso, teléfono 313-7811  
Buenos Aires, Argentina

Federacion Argentina de Cooperativas Agrarias

Roberto Bertoni, Gerente Comercial  
Cayetano Baratti

Av. J.B. Justo 837, teléfono 772-6051/57  
Télex 18185  
Buenos Aires, Argentina

Fabricaciones Militares

Guillermo Rojo del Ponte, Analista de Precios  
Eduardo Felipe Ciancio, Ing. Siderúrgico

Av. Cabildo 65, teléfono 772-2959  
Buenos Aires, Argentina

Nestor Mercol, Ingenieria de Producto

Urquiza 55, teléfono 21525/5  
Télex 52727 AR  
2400 San Francisco, Córdoba, Argentina

Carlos Roberto Barzi, Control de Gestión

Gral. Savio y Junin, teléfono 755-3006  
San Martín, Prov. de Buenos Aires, Argentina

Mono Azul, S.A.

José Antonio Maio, Jefe de Comercio Exterior  
Antonio H. García, Encargado Despacho Mercaderías

Lavalle 3155, teléfono 87-6651  
Télex 021814  
Buenos Aires, Argentina

Politrans Containers, S.A.

Miguel Angel Vitelli, Presidente del Directorio  
Juan Bautista Bigliardi, Director de Operaciones

Av. Corrientes 1386, quinto piso, teléfono 40-3850  
Télex 18847 POLIT AR  
Buenos Aires, Argentina

Roman Maritima, S.A.

Eduardo Philibert, Jefe Coordinación Transporte Multinacional

Av. R.S. Castillo entre 8 y 9, teléfono 312-6540/8  
Buenos Aires, Argentina

## BRASIL

Embajada del Brasil

Leda Lucia Camargo, Segundo Secretario

Arroyo 1142, teléfono 44-6030/35  
Buenos Aires, Argentina

RFESA, Red Ferroviaria Federal, S.A.

Alberto Hazan, Asesor Do Director de Operacoes

Praca Procopio Ferreira 86, quinto andar,  
Teléfono 233-6946, Télex 021-21927  
CEP 20.000 Rio de Janeiro, Brasil

FEPASA, Ferrovia Paulista, S.A.

Decio Alberto D'Angelo, Director Comercial

Rua Barra Funda 930, segundo andar,  
Teléfono 67-7093 (SAO Central)  
Télex (011) 22724 SAO PABLO  
Sao Paulo, Brasil

Banco do Brasil, S.A. (Representante de CTRIN)

Ernani Schmitt, Gerente General  
Paulo B. Cordenonsi, Gerente de Operaciones

Sarmiento 487  
Cables: SATELITE AR  
Teléfono 394-7962, Télex 394-7962  
1041 Buenos Aires, Argentina

SUNAB, Departamento de Trigo

Fernando Coutinho, Director

Av. Graca Aranha 416, tercer andar  
Teléfono 021-242-0589  
Rio de Janeiro, Brasil

Banco do Brasil S.A. (Carteira de Comercio Exteior)

Paulo Lacerda, Asesor (Asuntos de Transporte en General)

Av. Rio Branco 65, 11 andar, Sala 1109 - A Centro  
Teléfono 233-1334 y 271-7883  
Rio de Janeiro, Brasil

Camara Argentina de Comercio de Sao Paulo

Miguel Angel Fragine, Vicepresidente

Av. Ipiranga 337, segundo andar  
Teléfono 813-6643/211-3646  
Télex 011-30859  
Sao Paulo, Brasil

Companhia Siderurgica Paulista -COSIPA

José Roberto Praca de Menezes, Gerente de  
Abastecimiento y Escoamento

Teléfono (0132) 62-2777  
Sao Pablo, Brasil

Secretaria da Receita Federal (Aduana)

Renato Carreri Palomba, Asesor do Chefe a  
Divisao de Assuntos Aduaneiros da  
Cordenacao do Sistema de Tributacao  
da Secretaria de Receita Federal  
Ministerio Da Fazenda

CST/SRF - 9 andar s/907  
Esplanada Dos Ministerios  
Teléfono 225-3405 R. 2913, 2918, 2919, 2920  
70.000 Brasilia, D.F.

POLITRANS, Transportes e Servicos Ltda.

Silvio B. Campos Jorge, Director Comercial

Rua Do Acre No. 92 Tj 501, quinto andar  
Telefono 283-1090, Télex 021-31826  
Rio de Janeiro, Brasil

Sheik Importadora e Exportadora de Frutas S.A.

Héctor Desiata, Encargado de Cargas

Rua Cantareira 339  
Sao Paulo, Brasil

Experto:

Walter P. Bodini, Secretario General Honorario de ALAF

Av. Paulista 2439, 15 andar  
Teléfono 853-0189 e 853-0303  
Télex (011) 74570  
Sao Paulo, Brasil

## ESPANA

INECO - Ingenieria y Economia del Transporte

Juan Torrejon Casado, Jefe Departamento

Orense 4  
Teléfono 4553612, Télex 42822  
Madrid 20, España

TRANSFESA

José Luis Sánchez Humanes, (Nuevas Inversiones)

Apartado 3225  
Teléfono 4488900-4489000  
Télex 27745-27663  
Madrid, España

PROGRAMA DE ASISTENCIA TECNICA  
ALAF - GOBIERNO DE LA REPUBLICA FEDERAL ALEMANA

Gottfried W. Schultz, Director

Av. Córdoba 883, sexto piso, teléfono 311-9463  
Buenos, Aires, Argentina

ASOCIACION LATINOAMERICANA DE FERROCARRILES (ALAF)

Emiliano A. Flouret, Secretario General  
Felipe Muniain, Secretario Administrativo  
Alberto Paolini  
Angel Ceci  
Jorge Guttracht  
Atilio Sanguinetti  
Roberto A. Lizaruzu

Avda. Córdoba 883, sexto piso  
Telex 22507 BUEFA AR  
Teléfono 311-9463 y 312-5151  
Buenos Aires, Argentina

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA (CEPAL)

Ignacio Echevarria  
César Sáinz

División de Transporte y Comunicaciones  
Vitacura 3030, teléfono 485051/61  
Santiago, Chile

## Anexo 2

## Lista de Documentos

- Estudio de flujos en el Corredor San Pablo - Buenos Aires. Informe de síntesis. (E/CEPAL/R.345)
- Plan de Acción de los Ferrocarriles de Argentina y Brasil.
- Plano de transporte no Corredor Sao Paulo - Argentina. Rede Ferroviária Federal.
- Horario en tramos de Ferrocarriles Argentinos.  
Diagramación del Corredor Paso de los Libres - Federico Lacroze (Buenos Aires). Ferrocarriles Argentinos.
- Mapas de Argentina y Brasil del "Atlas ferroviario latinoamericano". ALAF.

