

0/0.322(2)  
D 19  
III

MFN-54

38765

PROVINCIA DE MISIONES:

**Estudio de Puertos Alternativos**



INFORME FINAL

Experto: C.P.N. Héctor Pedro DIAZ

Colaboradora: Srta. María Martha ORIA

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

SECRETARIA DE COMERCIO EXTERIOR E INTEGRACION  
DEL GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE MISIONES

0/0.322(2)  
D 19  
III

Posadas, 3 de Junio de 1994.-

PROVINCIA DE MISIONES:

## ***Estudio de Puertos Alternativos***

Participaron de este estudio:

**Por el Consejo Federal de Inversiones**

SUPERVISION Y COORDINACION

Lic. Pilar ROMERO

Ing. Jorge CASTELLUCCI

Posadas, 3 de Junio de 1994.-

0/0 322/2  
D 19  
III

H.341

H.3111

H.32

H.34

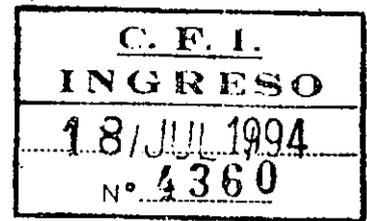
A.1

F.3113

H.121

Posadas, 14 de julio de 1994.

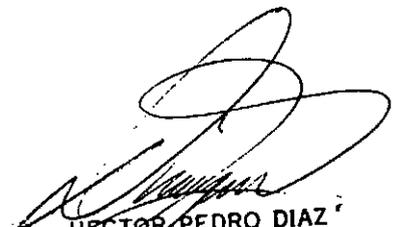
SEÑOR  
SECRETARIO GENERAL DEL C.F.I.  
Ing. JUAN JOSE CIACERA  
S-----/-----D



Con motivo de la presentación y aprobación del Informe Final referido al Estudio Comparativo de Transporte y Puertos (Expte. CFI 2580/93) me dirijo a Ud. a efectos de solicitarle tenga a bien disponer se deposite en la Cuenta Caja de Ahorro N 38942/8-Banco de la Nación Argentina- el importe correspondiente.

Adjunto Recibo N 0000-00000004 y fotocopia del último pago al régimen de trabajadores autónomos.

Saludo a Ud. muy atentamente.- Sin otro particular,

  
HECTOR PEDRO DIAZ  
CONTADOR PUBLICO  
MAT. No. 905 - LEY 1251/80  
C. P. C. E. MNES.

**PROVINCIA DE MISIONES:**

## ***Estudio de Puertos Alternativos***

Participaron de este estudio:

**Por la Secretaría de Comercio Exterior e Integración  
del Gobierno de la Provincia de Misiones**

INVESTIGACION y COORDINACION

**Lic. Javier GORTARI**  
Director de Oferta Exportable

COLABORACION TECNICA

**Lic. Gabriela RIOS GOTTSCHALK**  
Jefa Dto. Análisis de Mercados Externos

**Lic. Alejandro Daniel OVIEDO**  
Jefe Dto. Estadísticas e Informática

APOYO GENERAL

**Srta. María CERVIAN**

**Sr. Néstor Aníbal RUIZ**

Posadas, 3 de Junio de 1994.-

PROVINCIA DE MISIONES: Estudio de Puertos Alternativos

INDICE

pág.

PRESENTACION.....5

CAPITULO I  
ESTRUCTURA Y DINAMICA DEL COMERCIO EXTERIOR

1. INTRODUCCION.....8

2. EXPORTACIONES.....12

3. PRODUCTOS Y MERCADOS.....18

    3.1. Té.....18

    3.2. Tabaco.....23

    3.3. Pasta Celulósica.....27

    3.4. Yerba Mate.....31

    3.5. Aceite de Tung.....34

    3.6. Otros productos.....38

CAPITULO II  
PROVINCIA DE MISIONES: SUS CARGAS DE EXPORTACION

1. TRANSPORTE MARITIMO.....43

    1.1. Distintos tipo de tráfico.....43

    1.2. Tarifas.....44

        1.2.1. Su determinación

        1.2.2. Clases

        1.2.3. Recargos de aplicación corriente

    1.3. Transporte en contenedores.....51

2. TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE DE CARGAS.....54

3. CARGAS TIPO.....56

CAPITULO III  
PUERTOS ALTERNATIVOS

1. SELECCION.....59

2. ACCESO A PUERTOS.....62

    2.1. Puertos de Brasil.....62

    2.2. Puertos de Chile.....64

        2.2.1 Puerto de Valparaíso

        2.2.2 Antofagasta e Iquique

    2.3. Puerto de Buenos Aires.....73

    2.4. Conclusión.....76

CAPITULO IV  
PUERTO DE PARANAGUA

1. Localización Geográfica.....	77
2. Zonas de influencia.....	77
3. Accesos.....	79
3.1. Accesos Terrestres	
3.2. Acceso Marítimo	
4. Atracaderos.....	80
5. Evolución del Tráfico Portuario.....	81
5.1. Ciclos del Puerto	
6. Movimiento de cargas y perspectivas.....	82
7. Proyección de cargas hasta el año 2000.....	84
8. Instalaciones.....	85
8.1. Carga sólida	
8.2. Carga líquida	
8.3. Carga general	

CAPITULO V  
PUERTO DE IMBITUBA

1. Ubicación Geográfica.....	88
2. Accesos.....	90
2.1. Aéreos	
2.2. Terrestres	
2.3. Ferroviario	
3. Instalaciones y Equipos.....	90
3.1. Atracaderos	
3.2. Embarcaciones	
4. Principales mercaderías comercializadas....	91

CAPITULO VI  
PUERTO DE ITAJAI

1. Ubicación Geográfica.....	93
2. Accesos.....	93
2.1. Aéreos	
2.2. Terrestres	
3. Evolución del tráfico portuario.....	95
4. Movimiento de mercaderías.....	95
5. Condiciones de navegación y maniobras.....	97
6. Instalaciones.....	97
6.1. Atracaderos	
6.2. Depósitos	
6.3. Patio descubierto	
6.4. Terminales especializados	
7. Equipamiento del puerto de Itajai.....	98
8. Servicios.....	100

CAPITULO VII  
PUERTO DE SAN FRANCISCO

1. Ubicación Geográfica.....	101
2. Consideraciones Generales.....	101
3. Accesos.....	103
3.1. Terrestres	
3.2. Ferroviarios	
3.3. Aéreos	
4. Características portuarias.....	103
5. Características operacionales.....	104
5.1. Depósitos	
5.2. Equipamiento	
6. Terminal de carga sólida y líquida.....	106
6.1. Carga sólida	
6.2. Carga líquida	
7. Mano de obra portuaria.....	107
8. Movimiento de Mercaderías.....	107
9. Movimiento de Contenedores.....	108

CAPITULO VIII  
PUERTO DE VALPARAISO

1. Características Físicas.....	109
2. Comunicaciones.....	112
3. Transportes.....	112
3.1. Ferroviarios	
3.2. Camineros	
3.3. Aéreos	
4. Practicaje.....	114
5. Aprovechamiento de Combustible.....	114
6. Infraestructura Básica.....	114
6.1. Obras de Defensa	
6.2. Obras de Atraque	
7. Transferencia de Mercaderías.....	117
8. Areas de Almacenamiento.....	118
9. Equipamientos.....	119
10. Jornadas Normales de Trabajo en Puerto....	121

CAPITULO IX  
PUERTO DE ANTOFAGASTA

1. Actividades Generales.....	123
2. Desarrollo Portuario.....	125
3. Control Ambiental.....	127
4. Características Físicas.....	128
5. Areas de Almacenamiento.....	131
6. Equipamiento.....	133
7. Jornadas Normales de Trabajo en Puerto....	135
8. Transferencia de Mercaderías Año 1992....	136
9. Distancias desde Antofagasta.....	137

CAPITULO X  
PUERTO DE IQUIQUE

1. Actividades Generales.....	139
1.1. Plan de Desarrollo del Puerto	
2. Características Físicas.....	142
3. Sector Pesquero.....	144
4. Comercio Internacional.....	145
5. El Puerto en Detalle.....	145
6. Sitios de Atraque.....	146
7. Equipamiento.....	146
8. Areas de Almacenamiento.....	148
9. Servicios.....	148
10. Transportes.....	150
11. Distancias.....	151

CAPITULO XI  
COSTOS Y SOFTWARE PARA LA TOMA DE DECISIONES

1. Introducción.....	153
2. Costo de Transporte hasta Puerto.....	154
3. Costos Portuarios.....	159
4. Fletes Marítimos.....	160
5. Software de Costos de Transporte.....	164
5.1. Ingreso de Datos.....	165
ANEXO: Directorio.....	173

## PRESENTACION

No es nuevo decir que el puerto de Buenos Aires ha sido y es considerado en la práctica como la única salida marítima para las cargas de exportación de casi todo el país. La Provincia de Misiones no ha sido la excepción a la regla, aún cuando en diversas oportunidades de la historia sus sectores económicos se mostraron interesados en la posibilidad de utilizar puertos de Brasil y Chile como salidas de las exportaciones extraregionales.

Ha transcurrido mucho tiempo y varios fueron los intentos sobre el tema, sin embargo, los veloces cambios a los que asistimos en esta región, nos permiten ser optimistas, ya que derriban rápidamente las barreras que impedían contar con nuevas alternativas como salidas marítimas de nuestras exportaciones.

Es así, que en el marco del proceso generalizado de integración que vive esta región del continente ya se habla de la implementación de un CORREDOR BIOCEANICO (Pacífico/Atlántico), ya que en pocos años ha sido descupificado el transporte internacional terrestre de cargas por parte de varios países signatarios del Convenio de Transporte Internacional del Cono Sur -entre ellos Argentina, Brasil y Chile-; se han emprendido y se proyectan importantes obras de infraestructura que agilizarán notablemente el

tráfico de cargas en la región; las provincias y/o estados se otorgan recíprocamente concesiones para la utilización de espacios exclusivos en los puertos del Océano Atlántico y Pacífico, es ejemplo de ello, el espacio puesto a disposición de la Provincia de Misiones por el Estado de Paraná en el Puerto de Paranaguá, o la similar decisión de las autoridades competentes del Estado de Santa Catarina respecto de los puertos de San Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba.

Es lógico pensar que el ahorro de aproximadamente 250 kilómetros de transporte terrestre y de varias millas marítimas, que implica la sustitución del puerto de Buenos Aires por uno brasileño, debe significar o significará en el futuro una reducción sustantiva de costos que contribuirá al mejor posicionamiento de los productos de Misiones en los mercados internacionales.

De igual forma, no se puede soslayar la importancia de contar con los puertos chilenos -entre otros, Valparaíso, Antofagasta e Iquique- a la hora de embarcar productos que tengan por destino los mercados asiáticos y la costa oeste al norte de nuestro continente. Ello, implicará un ahorro sustantivo de transporte marítimo, que irremediablemente debe ser afrontado cuando se embarca por el puerto de Buenos Aires.

Aún cuando se ha tenido en cuenta la opinión de nuestros exportadores respecto del gran puerto argentino, felizmente modificada de manera sustancial gracias al proceso de desregulación iniciado en el año 1991, se consideró prudente y aconsejable encarar este estudio, que tiene por objeto transformarse en una importante herramienta de información e incluso de negociación para el espectro exportador de la Provincia de Misiones.

## CAPITULO I

### ESTRUCTURA Y DINAMICA DEL COMERCIO EXTERIOR

#### 1) INTRODUCCION

La provincia de Misiones cuenta con un territorio de 29.801 km<sup>2</sup> y una población de 834.680 habitantes (proyección censo 1991). Eso la convierte en la provincia con mayor densidad de población después de Tucumán (exceptuando Conurbano de Buenos Aires) y la tercera más pequeña en superficie, precedida también por Tucumán y la isla de Tierra del Fuego.

El 93% de su límite perimetral es frontera internacional: 967 kilómetros con la República de Brasil y 300 con Paraguay, delimitados en la mayor parte de su trazo por las cuencas hidroeléctricas potencialmente más importantes del país: los ríos Uruguay y Paraná.

A lo largo de esta frontera existen 32 pasos fronterizos, 4 aduanas, 3 puentes internacionales construidos y uno en construcción, 7 servicios de balsa y 2 pasos terrestres.

Enlaza con la provincia de Corrientes y con el resto del territorio nacional, a través de las rutas nacionales 12 y 14, que recorren longitudinalmente el territorio provincial. La primera bordea el río Paraná y llega hasta el puente Tancredo Neves en Puerto Iguazú, a 600 kilómetros de Curitiba y 700 del tercer puerto del Atlántico brasileño: Paranaguá. La ruta 14 está siendo asfaltada en su último tramo y recorriendo el centro provincial empalma con las rutas provinciales transversales que unen la costa del Paraná con la del Uruguay, hasta comunicar al punto más oriental del territorio nacional: Bernardo de Irigoyen. Desde aquí y en un radio de poco más de 800 kilómetros permite llegar a las ciudades y puertos más importantes del sur brasileño: Porto Alegre, Río Grande, Imbituba, Florianópolis, Itajaí y San Francisco do Sul.

Por medio del puente Beato Roque González que une las ciudades de Posadas y Encarnación, la provincia se comunica por una cinta asfáltica de 370 kilómetros con Asunción. Este mismo tramo está cubierto también con un ferrocarril que a través del puente se conecta con la red ferroviaria nacional.

A pesar de su proximidad con dos emprendimientos hidroeléctricos colosales, como son Itaipú y Yacyretá, la provincia tiene limitaciones en proveer de fluido eléctrico a una demanda que crece al 10% anual. En este momento, el grueso de electricidad es generado por usinas térmicas que funcionan

con combustible de petróleo traído desde el sur del país y al margen del Sistema Interconectado Nacional. El resto de las necesidades se cubren con energía importada desde Paraguay y la generada por Uruguái que se utiliza para atender las demandas pico.

Aunque ya está acordada una línea de interconexión con Yacyretá y se está construyendo una red de alta tensión para aumentar las compras de energía a Paraguay, el límite energético condicionará todavía unos años más el desarrollo industrial de la provincia.

De igual modo, la distancia a los principales centros consumidores y al puerto de Buenos Aires, ha gravado la producción provincial con un costo de flete que ha desalentado cualquier emprendimiento industrial que no estuviera basado en la lógica de elaborar materia prima inexistente en otra parte del país.

Estas características y una geografía quebrada de clima subtropical lluvioso, hacen de Misiones una provincia productiva y geopolíticamente muy particular.

La producción primaria se basó históricamente en plantaciones perennes exclusivas de la región: yerba mate, té y tung. De manera fluctuante en cuanto a importancia, también se trabaja con cítricos y duraznos, que tienen la peculiaridad de entrar al mercado nacional como primicia. La elaboración

industrial de estas producciones se realiza básicamente en la misma región. También hay zonas de pastoreo extensivo en el sur de la Provincia, aunque no existe prácticamente industria frigorífica y el 90% de las carnes rojas consumidas por los misioneros proviene de la pampa húmeda.

Otra actividad agroindustrial que ha cobrado auge en los últimos años es la plantación y elaboración de tabaco. Las otras producciones anuales como maíz, poroto y mandioca, así como la cría de animales, se destinan fundamentalmente al autoconsumo.

La forestoindustria está orientada en dos ramas principales: la producción de pasta celulósica y papel kraft usando como materia prima el raleo de las plantaciones de pino, y el aserrío y machimbre de las especies maderables de esas mismas plantaciones y del monte nativo. De menor importancia cuantitativa es la producción de terciados, tableros, muebles, viviendas prefabricadas y otros productos derivados de la madera, aunque constituyen en potencia una de las alternativas productivas más interesantes para incorporar valor agregado local.

De esas producciones, el tabaco, el té, la pasta celulósica y el aceite de tung, se destinan fundamentalmente al mercado externo. Dentro del mercado nacional se coloca el

grueso de los otros productos, aunque se han venido haciendo promisorias ventas internacionales de yerba mate, muebles, jugos concentrados y aceites esenciales de cítricos. Si bien poco exploradas, el mercado brasileño ofrece buenas perspectivas para otras producciones locales, como poroto negro, maiz, alcohol de caña, leña y carbón .

## 2) Exportaciones

La producción provincial exportada en los últimos 3 años promedió un valor de 130 millones de dólares anuales. Eso equivale al 1% del total exportado por la República Argentina. Dentro del ranking de exportaciones por provincia, Misiones ocupa el noveno lugar.

En el quinquenio 1978/82, las exportaciones de la provincia promediaron los 45 millones de dólares anuales. Hasta esa fecha, las ventas de té al exterior representaban aproximadamente el 60% del volumen exportado, siguiéndoles en orden de importancia las de aceite de tung con un 15%.

A partir de 1983, la producción de pasta celulósica en la provincia comienza a hacerse sentir en el comercio exterior misionero. En el quinquenio 1983/87, el monto de las exportaciones ascendió a un promedio anual de u\$s 71 millones. La pasta celulósica desplazó al té de su tradicional primer lugar en los productos de exportación provinciales.

Durante los cinco años siguientes, 1988/92, el valor de la producción exportada de la provincia se ubicó en un promedio anual de u\$s 108 millones, con un fuerte crecimiento en los últimos años de las exportaciones de tabaco. En 1992, el tabaco ocupó el primer lugar entre los productos misioneros vendidos en el exterior.

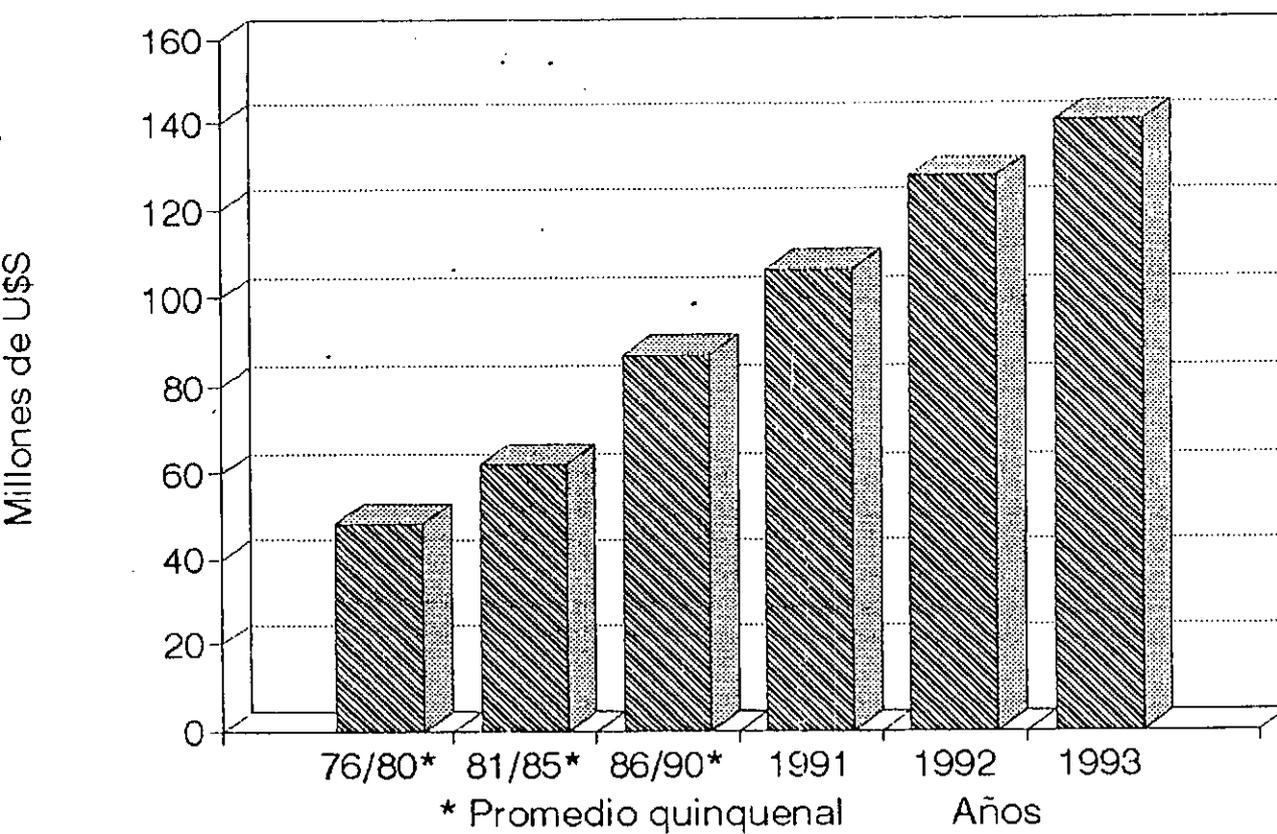
Durante 1993 la Provincia aumentó considerablemente sus exportaciones, alcanzando 140.641.000 de dólares. Este crecimiento se debió a un fuerte incremento de las exportaciones de Té (35%) y de las ventas al exterior de Yerba Mate (21%). También crecieron las exportaciones de Pasta Celulósica y de Muebles de Madera.

En 1993 la Pasta Celulósica volvió a ocupar el primer lugar del ranking de productos provinciales exportados, con 42,5 millones de dólares, mientras que el Té (37 millones) desplazó al Tabaco (36,5 millones) al tercer lugar. Le siguen en importancia la Yerba Mate (16,7 millones) y el Aceite de Tung (4,3 millones). Misiones es la principal provincia argentina productora y exportadora de éstos productos.

De la composición de las exportaciones provinciales se deduce la prevalencia de los productos agroindustriales, con escaso valor agregado y poca utilización de tecnología moderna, cuyos mercados presentan precios absolutos inestables y precios relativos en franco deterioro con respecto a los bienes industriales de mayor tecnología. Esa característica genera una

# PROVINCIA DE MISIONES

## Evolución de las Exportaciones

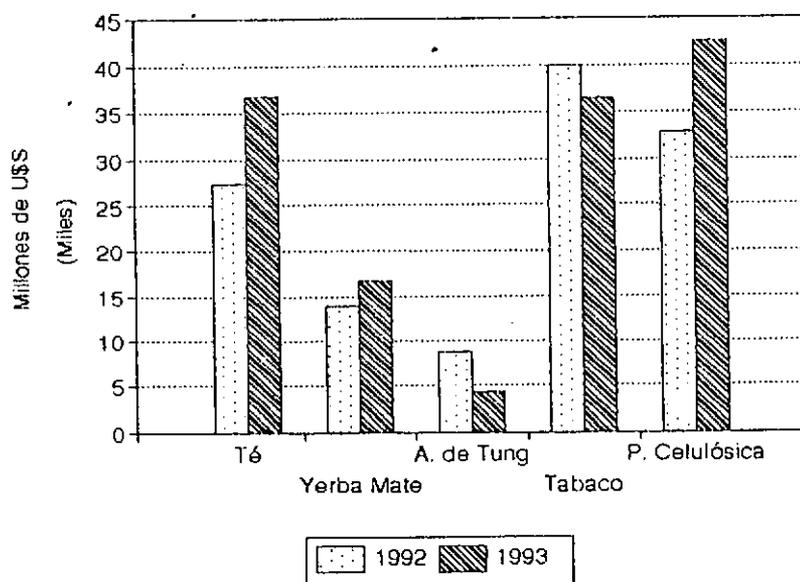


## Evolución de las Exportaciones

Años 1992 y 1993 (en Miles de U\$S)

NCE	Productos Exportados	1992	1993	Var 93/92
09.02	Té	27.278	36.763	35%
09.03	Yerba Mate	13.835	16.702	21%
15.15	Aceite de Tung	8.826	4.345	-51%
20.09	Jugos Concentrados	1.359	509	-63%
24.01	Tabaco y Derivados	40.005	36.545	-9%
33.01	Aceites Esenciales	223	265	19%
44.	Madera	551	520	-6%
47.	Pasta Celulósica	32.908	42.527	29%
94.	Muebles y Const. de madera	784	874	11%
	Otros Productos	1.653	1.591	-4%
	<b>TOTAL</b>	<b>127.422</b>	<b>140.641</b>	<b>10%</b>

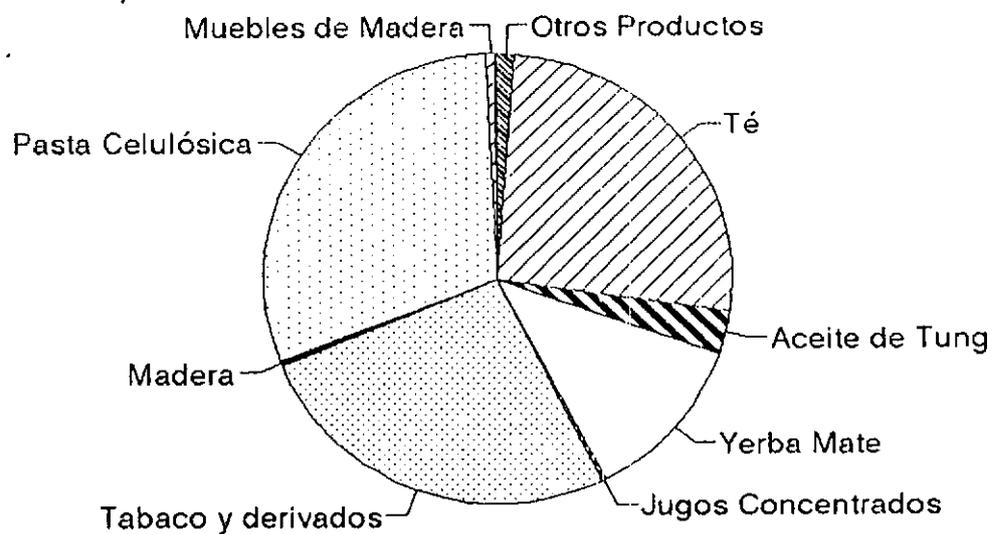
### Evolución de las Exportaciones 92/93



PROVINCIA DE MISIONES:  
Principales Productos Exportados (Año 1993)

NCE	Productos Exportados	Miles de U\$S	%
09.02	Té	36.763	26,1
09.03	Yerba Mate	16.702	11,9
15.15	Aceite de Tung	4.345	3,1
20.09	Jugos Concentrados	509	0,4
24.01	Tabaco y derivados	36.545	26,0
33.01	Aceites Esenciales	265	0,2
44	Madera	520	0,4
47	Pasta Celulósica	42.527	30,2
94	Muebles de Madera	874	0,6
	Otros Productos	1.591	1,1
	<b>Total</b>	<b>140.641</b>	<b>100</b>

Productos Exportados (Año 1993)

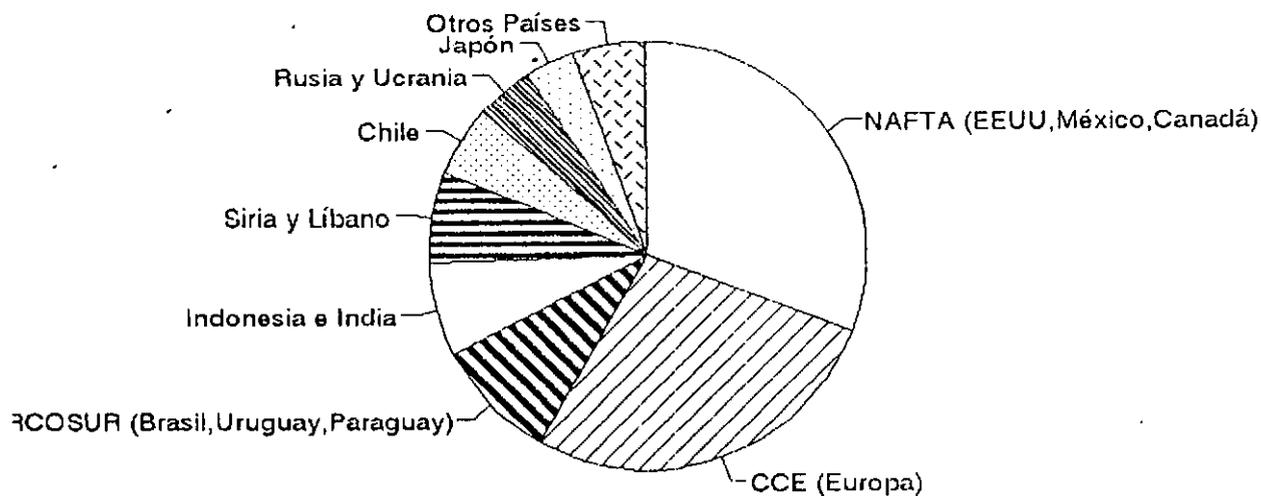


PROVINCIA DE MISIONES:

Destino de las Exportaciones por Bloques (Año 1993)

Bloques Destino	Miles de U\$S	%
NAFTA (EEUU, México, Canadá)	43.463	31
CCE (Europa)	38.573	27
MERCOSUR (Brasil, Uruguay, Paraguay)	12.914	9
Indonesia e India	9.752	7
Siria y Líbano	9.455	7
Chile	7.657	5
Rusia y Ucrania	6.003	4
Japón	5.212	4
Otros Países	7.612	5
<b>Total</b>	<b>140.641</b>	<b>100</b>

Destino de las Exportaciones (Año 1993)



gran vulnerabilidad del sector exportador provincial frente a los avatares del mercado internacional. Simultáneamente, obliga a plantearse alternativas de diversificación productiva, incorporación de tecnología al producto y una presencia más agresiva en los mercados.

Estados Unidos continúa siendo el principal comprador de productos de Misiones. Se advierte un gran crecimiento de las ventas a España, que la ubican en segundo lugar y el incremento de los envíos a países asiáticos (Indonesia, India) y del Este Europeo (Rusia y Polonia). En el marco del proceso de integración se da un aumento de los volúmenes exportados a Uruguay, Brasil y Paraguay.

### 3) Productos y mercados

#### 3.1 Té

La producción de té en la provincia se inicia en 1925 con semillas traídas de Rusia. Pero el cultivo se extiende a partir de la década del 50, debido a las restricciones a la importación establecidas por el gobierno peronista y a la crisis yerbatera y tabacalera de entonces. En los sesenta la producción nacional cubre la demanda interna y comienzan las exportaciones.

En la actualidad la producción se ha estabilizado entre

las 30 y 40 mil toneladas anuales, dependiendo de las condiciones climáticas y los precios del mercado. Si bien las plantaciones son de difícil erradicación, se nota en los últimos años una tendencia al abandono de aquellos teales menos productivos, debido a las persistentes y poco favorables condiciones del mercado internacional que mantienen los precios por debajo de los niveles mínimos de rentabilidad exigidos por el productor para levantar su cosecha.

El 90% de lo producido tiene lugar en Misiones y el resto en el noreste de Corrientes. El consumo interno absorbe alrededor de 8 mil kilos cada año, en tanto se exportan entre 35 y 40 mil toneladas de té negro en bolsas de 50 kilos, para ser elaborado, fraccionado y envasado para consumo en los países de destino. Ese volumen equivale al 3% del total de té comercializado internacionalmente.

La tecnología utilizada (cosecha mecanizada, formas de secado, etc) y las variedades implantadas, hacen que el té argentino sea considerado de calidad media a baja. El principal comprador es Estados Unidos, donde se lo utiliza como saborizante y colorante en la industria de la alimentación. La Argentina es el proveedor más importante de té negro al mercado estadounidense.

Cuantitativamente, Chile es el segundo mercado para el té nacional. Allí se vende un té de mayor calidad, destinado al consumo directo como infusión. También en este mercado, Argentina es el principal abastecedor.

Otro mercado reabierto en 1992 a través de la gestión del gobierno provincial, es el de Rusia. En ese año se firmó un convenio de intercambio compensado por 5 mil toneladas. El éxito de la operación y la buena acogida del consumidor ruso a un té de calidad media pero precio más accesible, permitió la firma de otro acuerdo, esta vez por cinco años, mediante el cual un grupo de exportadores de la provincia arregló la colocación de cinco millones de kilos anuales en Rusia. Si bien para los volúmenes de consumo del mercado ruso esta cantidad es relativamente menor, para la producción local significa demanda asegurada para casi el 20% de la cosecha, lo que redundó en un mayor poder de negociación frente al resto de compradores.

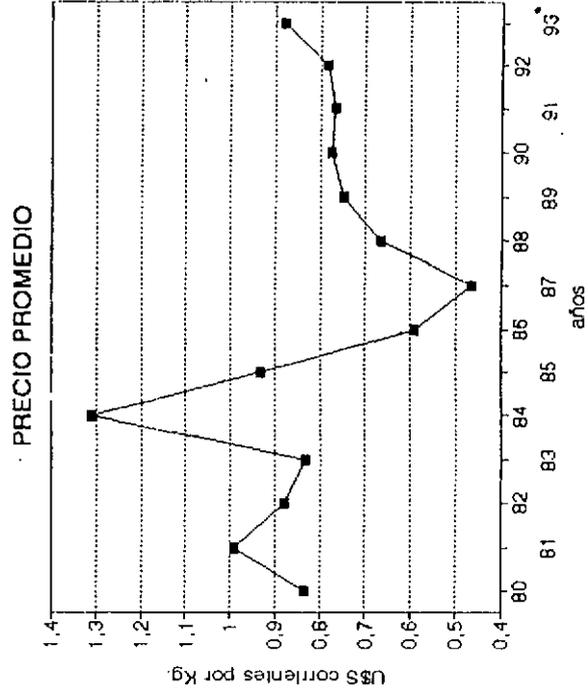
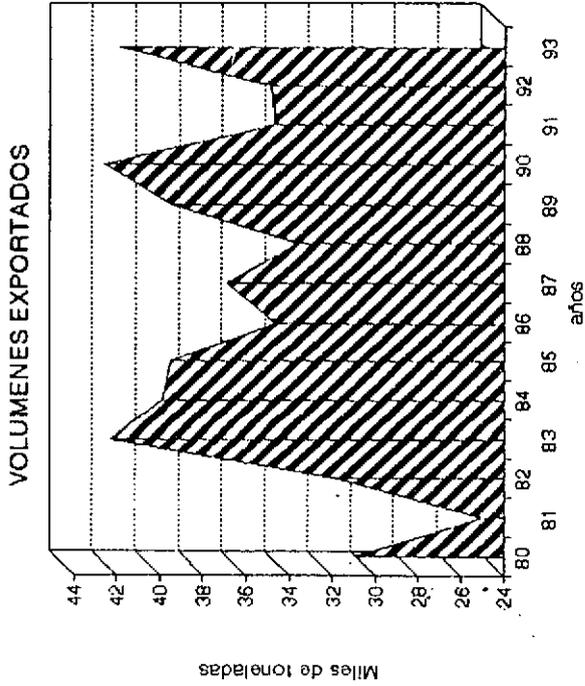
Además, y a pesar de algunas dificultades menores para uniformar calidad y garantizar la continuidad de los embarques, estas ventas implicaron un aumento equivalente en las exportaciones de té, que crecieron en 6 millones de kilos respecto a 1992.

En la Comunidad Económica Europea se coloca otra parte importante de la producción. Este es un mercado sumamente exigente en cuanto a calidad, por lo que el té argentino es utilizado para hacer cortes con tés de calidad superior, aprovechando sus cualidades aromáticas y buen color.

**PROVINCIA DE MISIONES:  
Evolución de la Exportaciones de TE**

Año	Miles de U\$S	Toneladas	Precio U\$S/Tn.
1980	25.892	30.982	0,84
1981	24.781	25.015	0,99
1982	28.133	31.950	0,88
1983	35.187	42.303	0,83
1984	52.316	39.908	1,31
1985	36.775	39.473	0,93
1986	20.452	34.586	0,59
1987	17.147	36.935	0,46
1988	22.403	33.685	0,67
1989	29.506	39.440	0,75
1990	32.941	42.584	0,77
1991	26.548	34.658	0,77
1992	27.278	34.809	0,78
1993	36.763	41.872	0,88

Fuente: Elaborado por la Secretaría de Comercio Exterior e Integración en base a datos INDEC

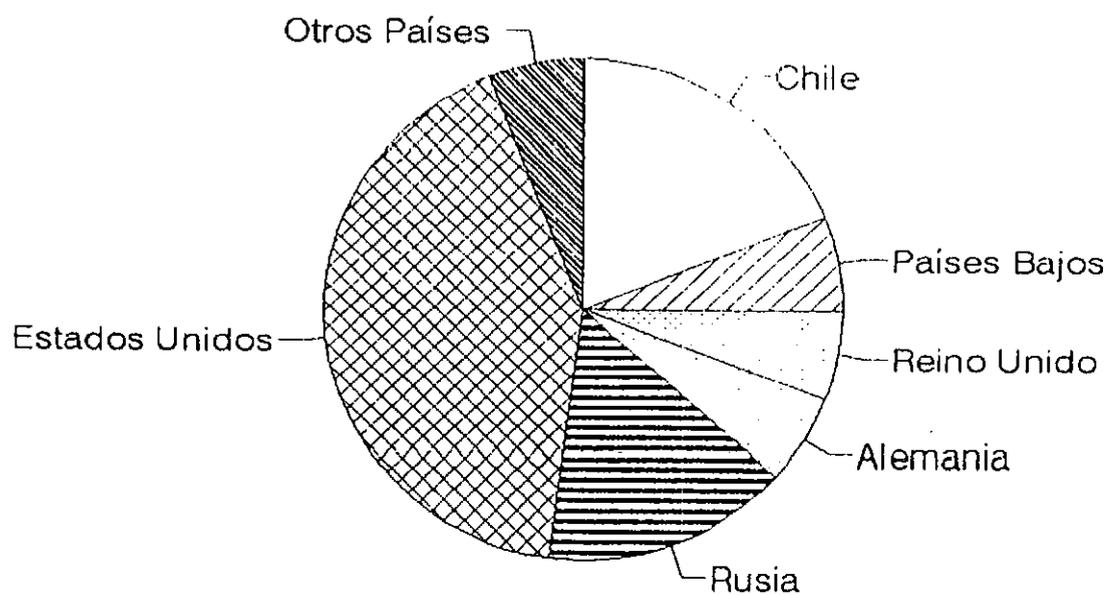


## PROVINCIA DE MISIONES:

Destino de las Exportaciones de TE (Año 1993)

Países de Destino	Miles de U\$S	%
Estados Unidos	15.419	42
Chile	6.910	19
Rusia	5.676	15
Países Bajos	2.296	6
Reino Unido	2.176	6
Alemania	2.109	6
Polonia	566	2
Ucrania	327	1
Otros Países de América	632	2
Otros Países	652	2
Total	36.763	100

## Exportaciones de TE (Año 1993)



### 3.2 Tabaco

La producción y las exportaciones de tabaco han tenido un comportamiento errático, derivados de los vaivenes del mercado internacional. Por tratarse de un cultivo anual, cuya provisión de insumos y semilla, elaboración y comercialización, es manejada por un reducido número de empresas acopiadoras. Son éstas y sus políticas de mercado las que determinan los volúmenes de producción de cada año.

En este sentido, ha tenido un papel significativo la relativamente reciente presencia de la Cooperativa Tabacalera de Misiones. Desde 1989 la Cooperativa comenzó a participar en las exportaciones de tabaco misionero, llegando en la actualidad a generar el 40% de las mismas, con un volumen de 5 mil toneladas y un valor de 15 millones de dólares. Esta participación es importante no sólo por la incidencia cuantitativa, sino además porque posibilitó la presencia de intereses locales en el manejo de las políticas del sector.

También se ha modificado en los últimos años la participación de los tipos de tabaco plantados. En la década del 70, alcanzó una gran importancia la producción de criollo misionero, un tipo de tabaco negro cuyo mercado principal era Francia. A comienzos de los 80 se pierde ese mercado y la producción desciende abruptamente estando hoy en el orden de las mil toneladas anuales; la provincia de Corrientes quedó como el productor básico de ese tipo de tabaco. La producción de tabaco Virginia en Misiones se ha estabilizado en las 2 mil

toneladas anuales; Jujuy y Salta son las provincias donde el grueso de esa producción se ha localizado.

En la última década se consolida la tendencia de una fuerte demanda mundial hacia los tabacos rubios y fuertes, del tipo Burley. Acompañando ese fenómeno, en la provincia se comienza a expandir el cultivo, y la producción pasa de 500 toneladas en la campaña 80/81 a la cifra record de 32 mil toneladas en 92/93, haciendo de Misiones la provincia de mayor producción tabacalera a nivel nacional. Simultáneamente, las exportaciones de tabaco pasaron a ocupar el primer lugar en total exportado por la provincia.

Estados Unidos absorbe el 61% de las ventas al exterior de tabaco misionero. Es por eso que han tenido una fuerte repercusión las recientes medidas proteccionistas tomadas por aquel país, promulgando una ley que establece que el 70% del tabaco usado en la elaboración de cigarrillos debe ser de origen nacional. Al cerrarse ese mercado, las perspectivas de las exportaciones misioneras dependerán del éxito de las actuales gestiones del gobierno provincial para encontrar una demanda alternativa. No obstante, ya para 1993, más de 5.000 pequeños productores tabacaleros quedaron fuera de los planes de producción de las empresas y las exportaciones se redujeron en 5 millones de dólares en relación al nivel récord alcanzado en 1992.

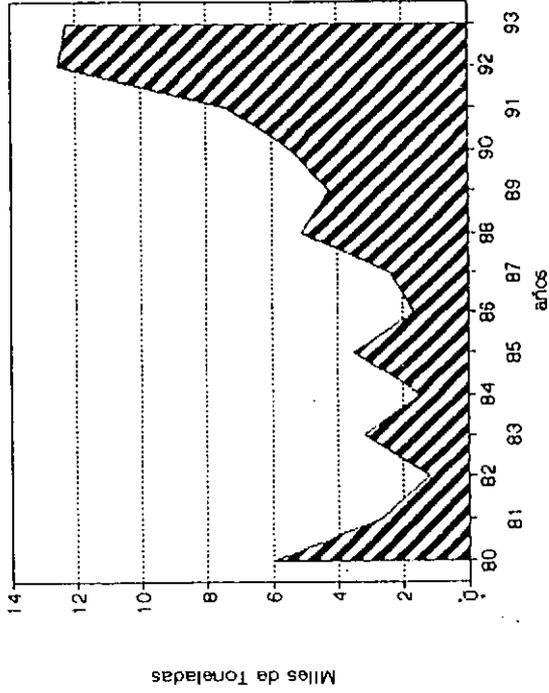
Brasil, Japón, España, Reino Unido y México son los otros compradores de relativa importancia del tabaco misionero.

PROVINCIA DE MISIONES:  
**Evolución de la Exportaciones de TABACO**

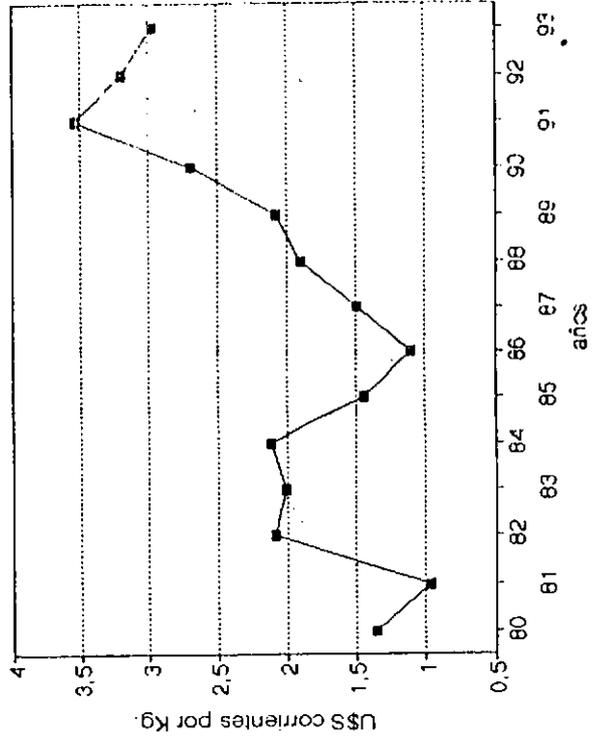
Año	Miles de U\$S	Toneladas	Precio U\$S/Tn.
1980	8.108	6.002	1,35
1981	2.609	2.686	0,97
1982	2.486	1.195	2,08
1983	6.403	3.197	2,00
1984	3.120	1.477	2,11
1985	5.092	3.526	1,44
1986	1.813	1.654	1,10
1987	3.558	2.394	1,49
1988	9.686	5.118	1,89
1989	8.799	4.240	2,08
1990	14.409	5.355	2,69
1991	26.174	7.394	3,54
1992	40.005	12.521	3,20
1993	36.545	12.285	2,97

Fuente: Elaborado por la Secretaría de Comercio Exterior e Integración en base a datos INDEC

**VOLUMENES EXPORTADOS**



**PRECIO PROMEDIO**

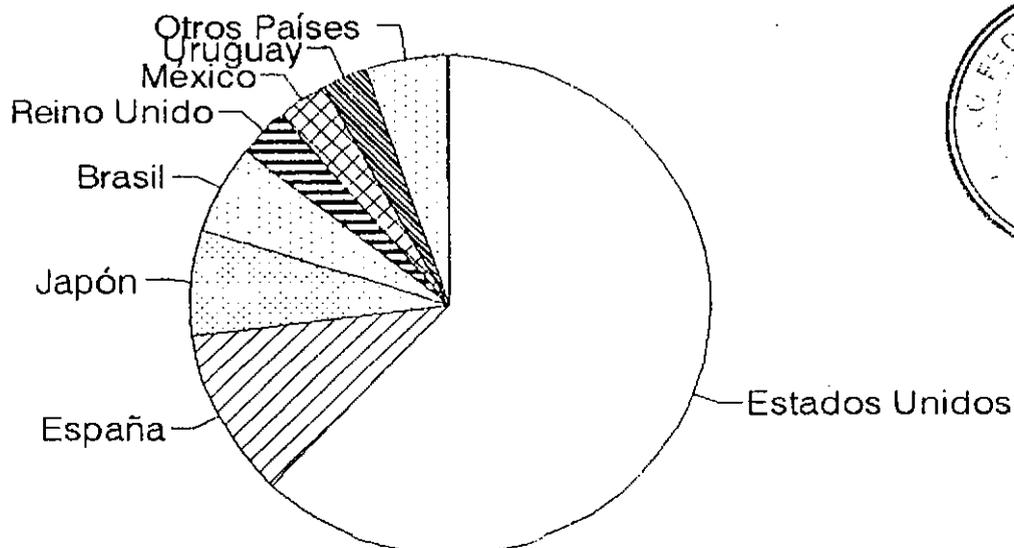


## PROVINCIA DE MISIONES:

## Destino de las Exportaciones de TABACO (Año 1993)

Países de Destino	Miles de U\$S	%
Estados Unidos	22.666	62
España	4.038	11
Japón	2.542	7
Brasil	2.120	6
Reino Unido	1.149	3
México	1.128	3
Uruguay	1.039	3
Otros Países	1.863	5
Total	36.545	100

## Exportaciones de TABACO (1993)



### 3.3 Pasta celulósica

Es la actividad industrial de mayor complejidad e intensidad de capital de la provincia. También se diferencia del resto de la industria por estar fuertemente concentrada: dos plantas productoras de celulosa pertenecientes a sendos grupos económicos nacionales y la provincial de Papel Misionero, son las tres únicas empresas que se desempeñan en el sector.

Instaladas a orillas del río Paraná, aprovechan el abundante recurso hídrico y el raleo de las 250 mil hectáreas forestadas con pino y otras especies de madera blanda realizadas en la provincia.

Se producen en Misiones 334 mil toneladas de pasta química de madera y 65 mil de papel kraft. En los últimos años, la actividad está pasando por una crisis de sobre oferta a nivel mundial, conjugada con la política de apertura externa y ajuste interno de la economía nacional.

La perspectiva de un mercado mundial muy dinámico, alentó la inversión en plantas pensadas a futuro, lo que redundó en una sobreproducción cuando esas fábricas empezaron a producir: así como se hizo Alto Paraná a comienzos de los 80 en Argentina, se hicieron plantas en Chile, Brasil, Sudáfrica y Canadá.

En 1993 existían en el mundo 3 millones de toneladas de stock, cuya liquidación llevó a que a principios de este año sólo quedaran un millón. El precio de la tonelada de pasta que

llegó a cotizar hasta 900 dólares, cayó por debajo de los 400 dólares en años recientes y promedió los u\$s 300 en 1993. En los dos primeros trimestres de 1994 subió hasta 430 dólares y se espera que se mantenga en esos valores el resto del año.

La situación se agravó por el lado de la demanda, debido a que la "onda" ecológica que cobró fuerza en los últimos años dentro de los países más desarrollados y más consumidores de papel, alentó políticas conservacionistas que favorecieron el reciclado del papel a expensas de la utilización de materia prima nueva.

En el mercado interno la demanda sufrió los embates de la competencia del papel importado y del achicamiento del mercado por menor consumo. Esta situación se mantiene en el año 1994. En alguna medida ello explica que durante 1993, a pesar de la persistencia bajista de los precios, los volúmenes exportados se duplicaran en toneladas, superando las 140 mil toneladas.

Este volúmen significa prácticamente el 100% de las exportaciones argentinas de pasta celulósica nacional.

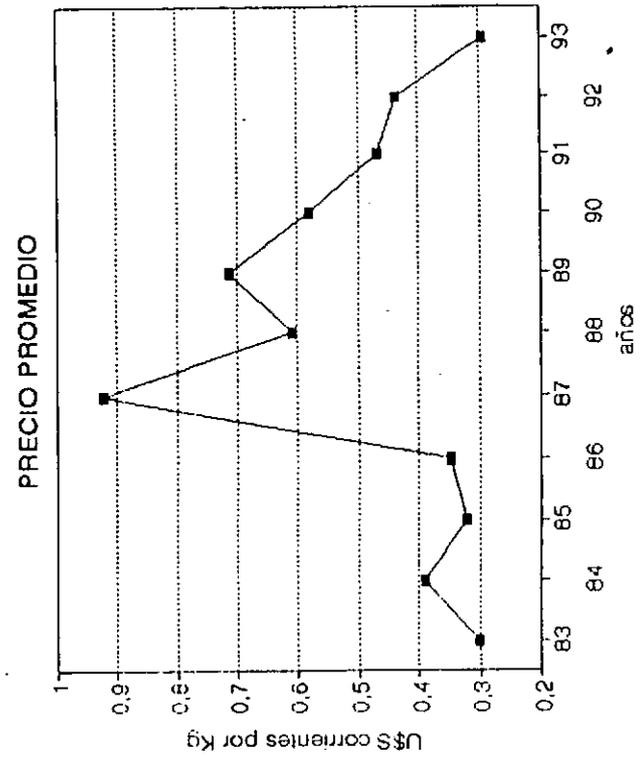
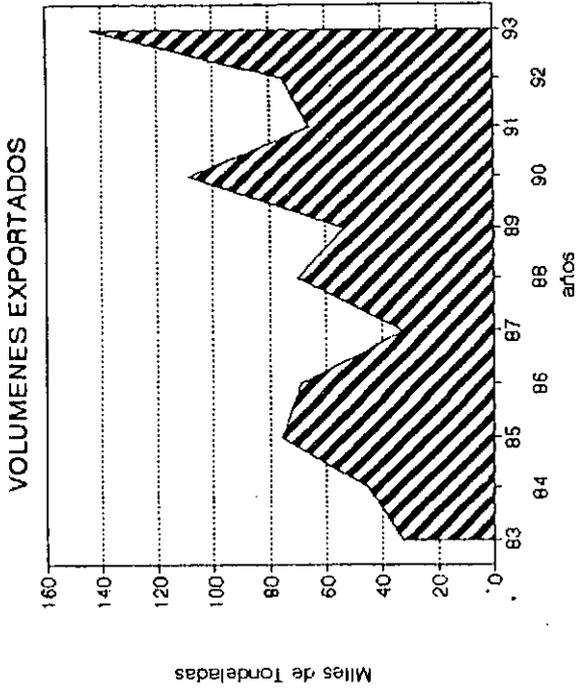
La producción de papel kraft de Papel Misionero S.A., se destina básicamente al mercado interno; aunque en un momento se hicieron ventas al exterior, los costos internos actuales dejan fuera de competencia al producto.

La Comunidad Económica Europea, Indonesia, India y Japón absorbieron en 1993, el 80% de las exportaciones misioneras de pasta celulósica. Las exportaciones a Brasil, que

**PROVINCIA DE MISIONES:  
Evolución de la Exportaciones de PASTA CELULOSICA**

Año	Miles de US\$	Toneladas	Precio US\$/Tn.
1983	9.728	32.365	0,30
1984	17.570	45.060	0,39
1985	24.293	75.454	0,32
1986	24.065	68.910	0,35
1987	30.070	32.525	0,92
1988	42.525	69.920	0,61
1989	37.671	52.880	0,71
1990	63.231	109.108	0,58
1991	30.601	65.433	0,47
1992	32.908	75.285	0,44
1993	42.527	144.027	0,30

Fuente: Elaborado por la Secretaría de Comercio Exterior e Integración en base a datos INDEC

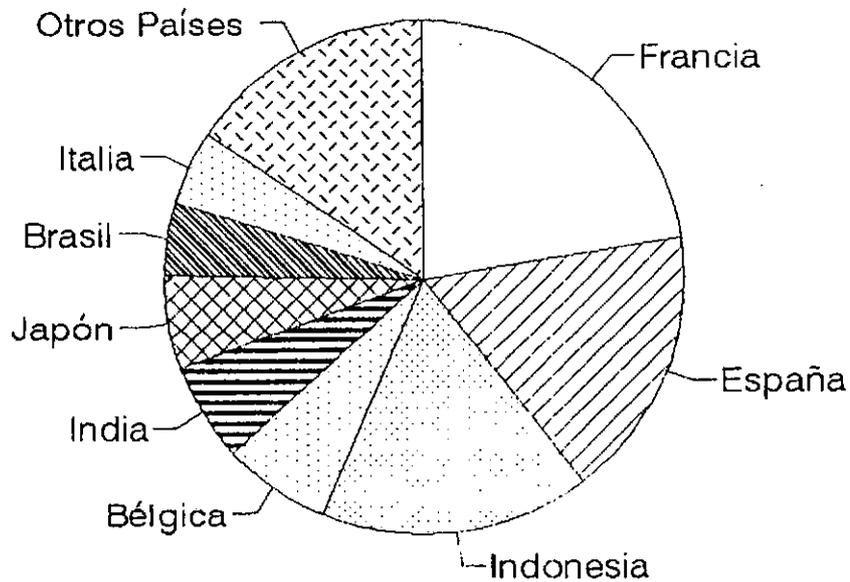


PROVINCIA DE MISIONES:

Destino de las Exportaciones de PASTA CELULOSICA (Año 1993)

Países de Destino	Miles de U\$\$	%
Francia	9.554	22
España	7.297	17
Indonesia	7.186	17
Bélgica	2.905	7
India	2.566	6
Japón	2.551	6
Brasil	1.938	5
Italia	1.900	4
Otros Países	6.630	16
Total	42.527	100

Exportaciones de PASTA CELULOSICA -1993



alcanzaron en años anteriores volúmenes significativos, cayeron fuertemente por las diferencias de costos que se fueron agudizando a partir del plan de convertibilidad.

### 3.4 Yerba Mate

La producción argentina de yerba mate es del orden de las 200 mil toneladas anuales, concentrándose el 90% de la misma en la provincia de Misiones. El resto se elabora en el noreste correntino, que tiene condiciones agroecológicas similares.

En Misiones el cultivo se distribuye en casi todo el territorio provincial y en consecuencia también las actividades de secado. El 70% de la industria molinera se localiza también en la zona productora, aunque existen empresas de marcas tradicionales que se han mantenido en Buenos Aires, Rosario y Córdoba.

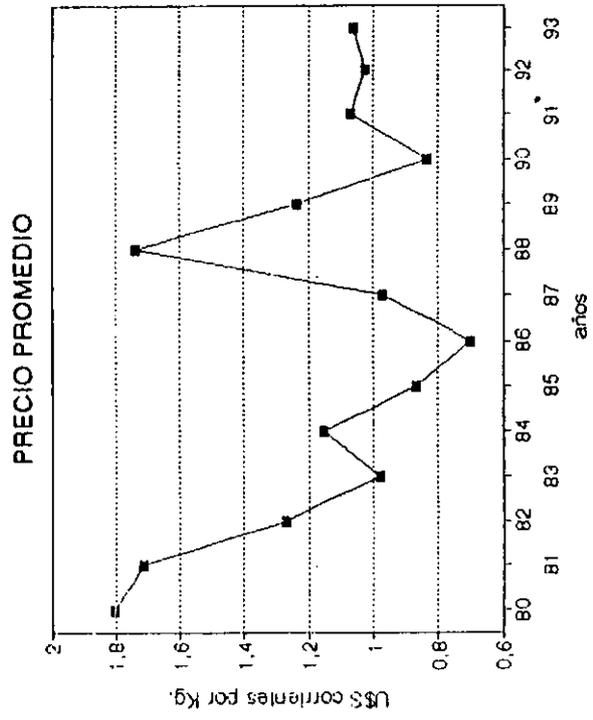
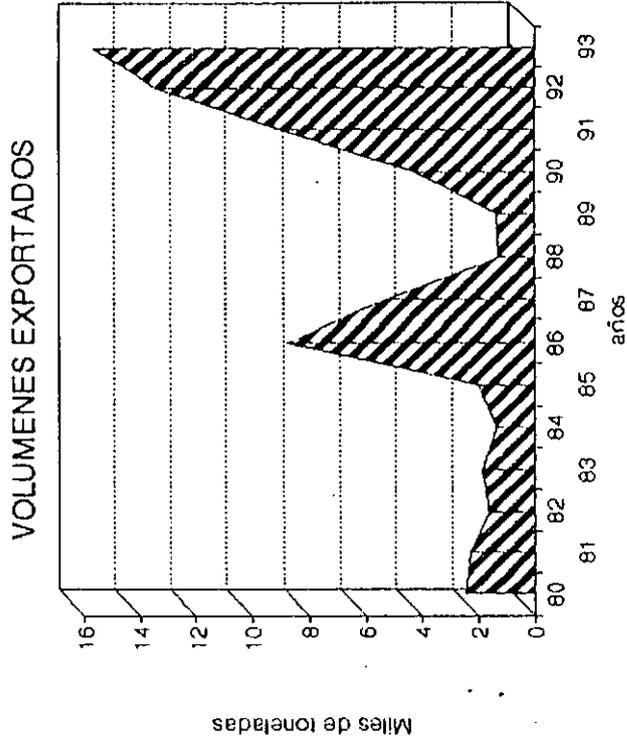
La producción yerbatera es la actividad económica más importante de la provincia en cuanto a ocupación y volumen de ventas. Misiones es la primer productora mundial; en los estados del sur brasileño se producen 90 mil toneladas anuales y en Paraguay alrededor de 30 mil. En todos los casos, el mercado interno es el principal destino de la producción.

No obstante, existe un comercio relativamente menor entre los países productores para suplir eventuales faltantes de producción, como ocurrió el año pasado con las compras brasileñas de materia prima argentina. También existe un

PROVINCIA DE MISIONES:  
Evolución de la Exportaciones de YERBA MATE

Año	Miles de US\$	Toneladas	Precio US\$/Tn.
1980	4.432	2.455	1,81
1981	3.870	2.262	1,71
1982	2.082	1.636	1,27
1983	1.814	1.851	0,98
1984	1.557	1.348	1,16
1985	1.720	1.974	0,87
1986	6.172	8.773	0,70
1987	5.061	5.197	0,97
1988	2.102	1.208	1,74
1989	1.627	1.315	1,24
1990	3.562	4.266	0,83
1991	9.683	9.022	1,07
1992	13.835	13.491	1,03
1993	16.702	15.689	1,06

Fuente: Elaborado por la Secretaría de Comercio Exterior e Integración en base a datos INDEC

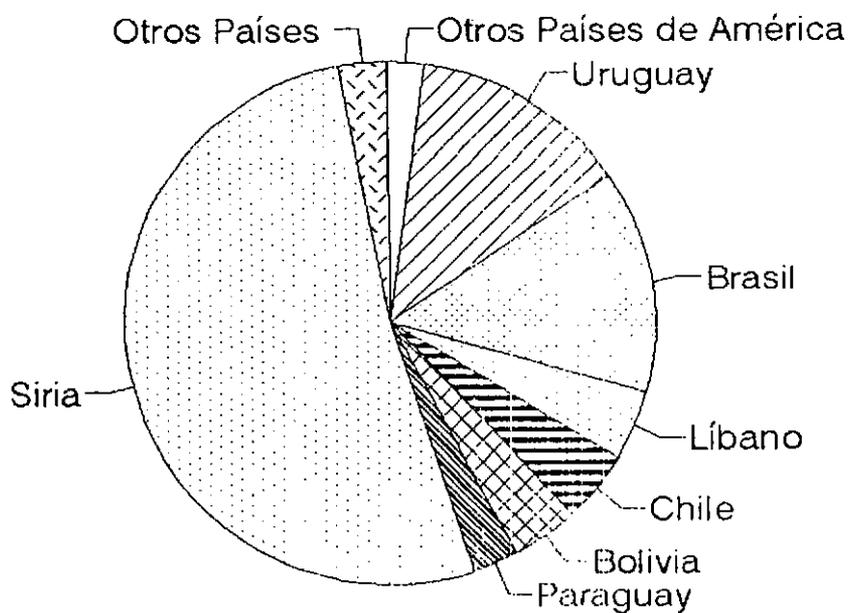


## PROVINCIA DE MISIONES:

## Destino de las Exportaciones de YERBA MATE (Año 1993)

Países de Destino	Miles de U\$\$	%
Siria	8.701	52
Brasil	2.328	14
Uruguay	2.232	13
Líbano	707	4
Chile	727	4
Bolivia	684	4
Paraguay	471	3
Otros Países de América	367	2
Otros Países	485	3
Total	16.702	100

## Exportaciones de YERBA MATE (Año 1993)



mercado firme y creciente en países de la región no productores: Uruguay, Chile y Bolivia. Y en los últimos años se abrió y se sostuvo un mercado extrarregional: los países árabes, especialmente Siria y Líbano. En el resto del mundo es marginal el consumo de yerba mate, limitado a la demanda de las colonias sudamericanas asentadas en Estados Unidos y Europa. Aunque es de destacar que se han venido haciendo ensayos exitosos para incorporarla como insumo de la industria de bebidas, como colorante natural en alimentos elaborados y como infusión en el mercado de la herboristería. En Japón incluso se la usa para teñido en la industria textil.

Se puede hablar así de un comercio internacional de yerba mate del orden de las 40 mil toneladas, de las que Argentina abastece el 50%. Son importantes los esfuerzos de promoción que está llevando a cabo el gobierno provincial a fin de aumentar este mercado y la participación del sector yerbatero nacional en el mismo, por cuanto la desregulación de la actividad a partir de 1991 puede llegar a generar problemas de sobre oferta en unos años más. Contrariamente al té, es un cultivo en expansión.

Los principales mercados externos para la yerba misionera son Siria, Líbano, Uruguay, Chile, y en los últimos años, Brasil.

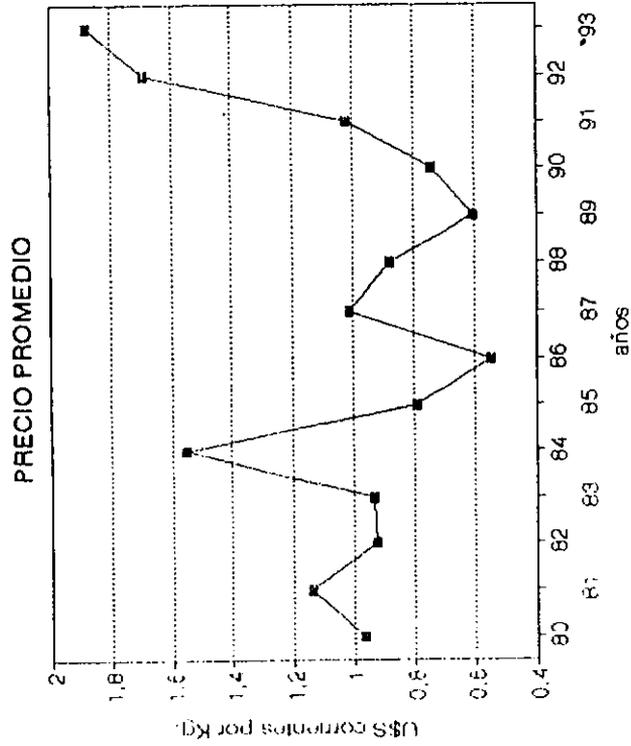
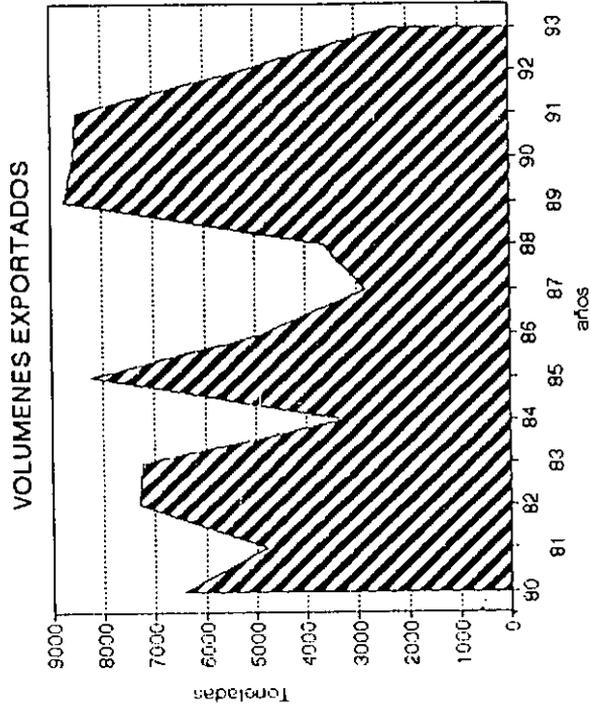
### 3.5 Aceite de tung

El cultivo del tung se inició en Misiones en los años

PROVINCIA DE MISIONES:  
**Evolución de la Exportaciones de ACEITE de TUNG**

Año	Miles de U\$S	Toneladas	Precio U\$S/Tn.
1980	6.193	6.419	0,96
1981	5.464	4.801	1,14
1982	6.761	7.304	0,93
1983	6.763	7.232	0,94
1984	5.020	3.229	1,55
1985	6.501	8.217	0,79
1986	2.640	4.833	0,55
1987	2.863	2.825	1,01
1988	3.195	3.627	0,88
1989	5.246	8.715	0,60
1990	6.351	8.550	0,74
1991	8.660	8.492	1,02
1992	8.826	5.224	1,69
1993	4.345	2.311	1,88

Fuente: Elaborado por la Secretaría de Comercio Exterior e Integración en base a datos INDEC

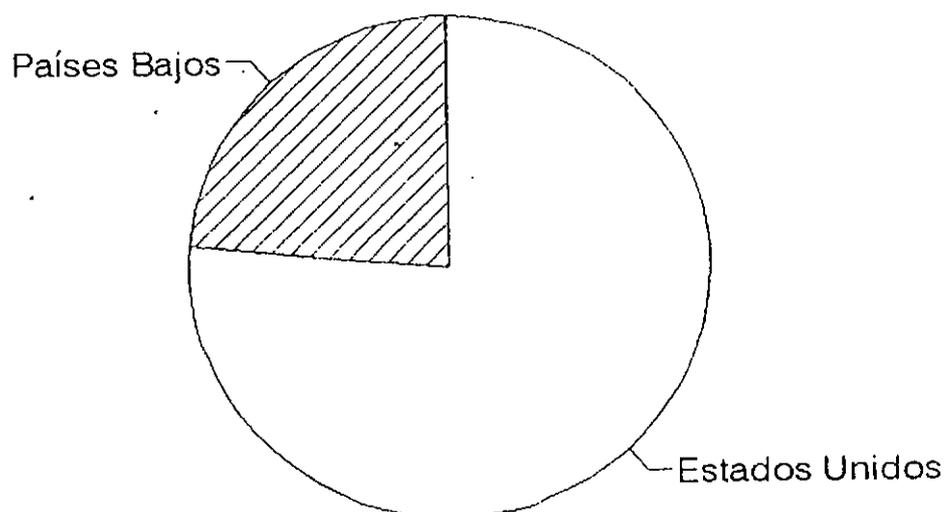


## PROVINCIA DE MISIONES:

Destino de las Exportaciones de ACEITE de TUNG (Año 1993)

Países de Destino	Miles de U\$S	%
Estados Unidos	3.325	77
Países Bajos	1.020	23
Total	4.345	100

## Exportaciones de ACEITE de TUNG (1993)



30 y creció en forma sostenida como una alternativa exitosa de diversificación para el productor rural, sometido a las cíclicas crisis de la yerba mate.

La planta es oriunda de China y deriva su nombre del original en chino que significa aceite de madera, pues se utilizaba tradicionalmente para el calafateo de las embarcaciones. Actualmente se la usa como insumo en la fabricación de lacas, barnices y pinturas, así como lubricante natural en los circuitos y dispositivos electrónicos de la industria informática.

Hasta el año 1976 los precios internacionales muestran una tendencia creciente, derrumbándose a partir de entonces como consecuencia del reemplazo del producto por aceites sintéticos y la reaparición de China en el mercado, como principal oferente mundial. El otro productor en el mundo es Paraguay, que merced a una política de fomento aspira a copar la participación argentina en el mercado.

La poca o nula rentabilidad llevó al abandono o a la erradicación de parte de los tungales y a una merma sustancial en la producción. De 12 mil toneladas de aceite que se llegó a producir en 1975, en 1992 con una coyuntura excepcional en precios, apenas se superaron las 5 mil toneladas. Durante 1993, las exportaciones apenas superaron las 2 mil toneladas.

Durante 1993 las ventas volvieron a caer debido a la presión de oferta de China, por lo que es de esperar un paulatina declinación de la actividad de no ocurrir una

situación extraordinaria en la forma en que se viene desarrollando el mercado. Dos cooperativas, Oberá y Picada Libertad, son las elaboradoras y acopiadoras del producto. Actualmente están pasando por una situación complicada, por cuanto mantienen en stock alrededor de 2 mil toneladas de aceite que se resisten a liquidar en un mercado deprimido, creándoles dificultades financieras por capital inmovilizado y productivas por carecer de capacidad de acopio para la próxima cosecha.

El mercado interno es muy reducido, exportándose prácticamente el 100% de la producción. De las ventas externas, el principal destinatario en 1993 fue Estados Unidos con el 77% del total, siguiéndole Holanda con el 23%.

### 3.6 Otros productos

Si bien con los cinco productos analizados se cubre el 97% del total exportado por la provincia, es interesante señalar las potencialidades productivas y los mercados existentes para dos rubros de exportación que hoy apenas suman el 1,5% de las mismas: los muebles y las construcciones prefabricadas de madera y los jugos concentrados y aceites esenciales de cítricos.

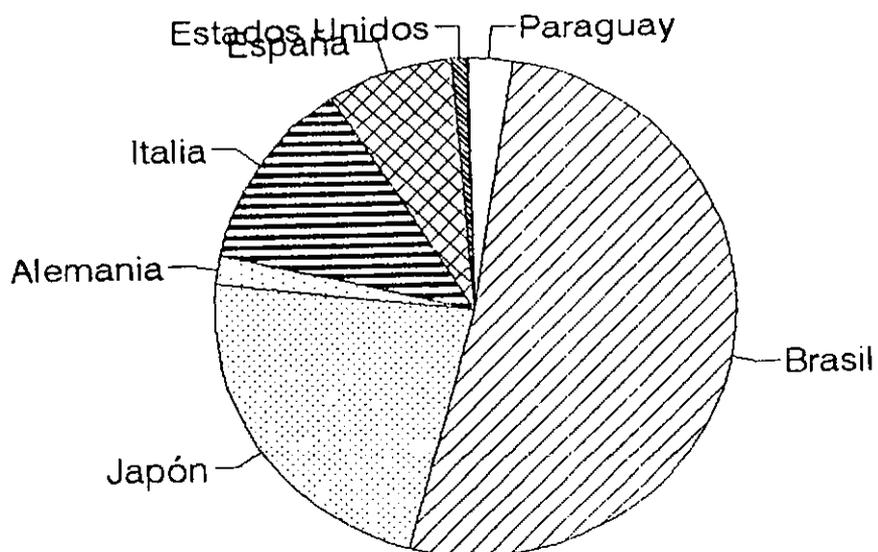
Con un mercado internacional en crecimiento, estas producciones posibilitarían darle valor agregado a materias primas locales y convertirse en alternativa de diversificación para el agro, la silvicultura y la industria.

## PROVINCIA DE MISIONES:

## Destino de las Exportaciones de MADERA (Año 1993)

Países de Destino	Miles de U\$\$	%
Brasil	269	52
Japón	117	23
Italia	64	12
España	41	8
Paraguay	14	3
Alemania	10	2
Estados Unidos	5	1
Total	520	100

## Exportaciones de MADERA (Año 1993)

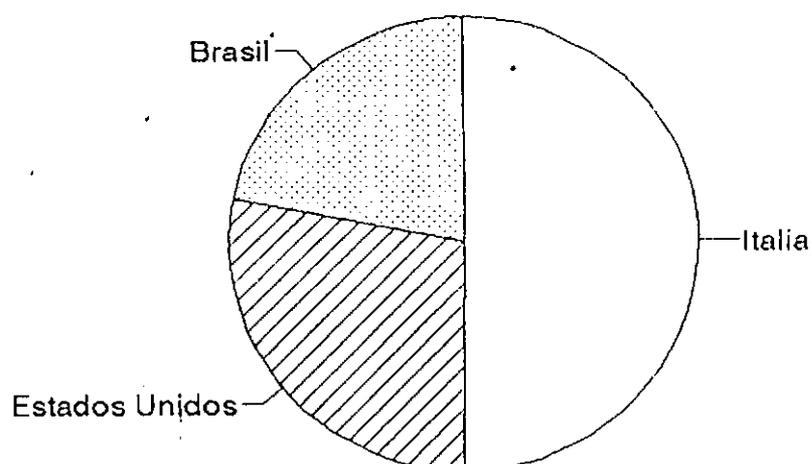


## PROVINCIA DE MISIONES:

## Destino de las Exportaciones de MUEBLES DE MADERA (Año 1993)

Países de Destino	Miles de U\$\$	%
Italia	439	50
Estados Unidos	245	28
Brasil	190	22
Total	874	100

## Exportaciones MUEBLES de MADERA (1993)

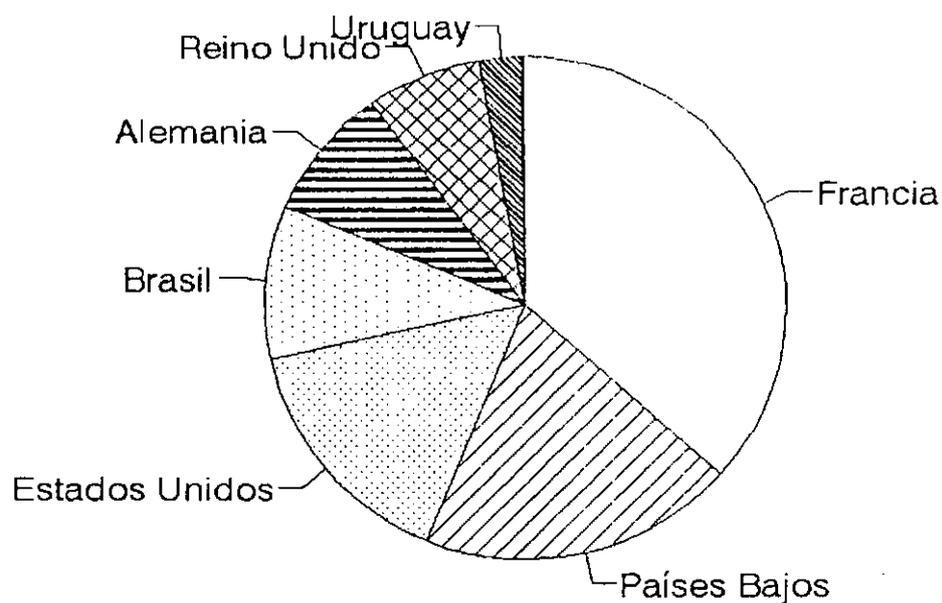


PROVINCIA DE MISIONES:

Destino de las Exportaciones de ACEITES ESENCIALES (Año 1993)

Países de Destino	Miles de U\$\$	%
Francia	97	37
Países Bajos	52	20
Estados Unidos	41	15
Brasil	26	10
Alemania	23	9
Reino Unido	19	7
Uruguay	7	3
Total	265	100

Exportaciones ACEITES ESENCIALES (1993)



## CAPITULO II

### Provincia de Misiones: Sus cargas de Exportación

La realización de este estudio, requiere de la determinación de ciertos parámetros que necesariamente deben contemplarse a sus fines. Por tal motivo, un aspecto esencial, es el estudio y definición de las denominadas "cargas tipo" para cada uno de los productos que conforman la oferta exportable de Misiones. Como es evidente, esto permitirá determinar para el transporte y puertos alternativos datos que sean comparables.

En tal sentido, se hace menester realizar ciertas consideraciones conceptuales en materia de transporte marítimo y terrestre, para el momento en que se trata y describa la experiencia del sector exportador de la Provincia de Misiones. Para ello se han consultado obras tales como; "Manual del Exportador" de José María Moreno y "Servicios para la Comercialización Internacional" de la Cámara de Exportadores de la República Argentina.

## 1. Transporte marítimo:

### 1.1. Distintos tipos de tráfico:

Los buques pueden explotarse de acuerdo con las condiciones o formas operativas que establezcan sus armadores. Estas pueden ser:

a) Línea regular: esta forma de explotación ofrece un servicio de carácter permanente en un tráfico determinado, con salidas y entradas a puertos que integran el itinerario preestablecido. Esta regularidad, no presupone acuerdo alguno entre los armadores que lo ofrecen en materia de tarifas, frecuencias y otros aspectos del servicio.

b) Tráfico conferenciado: se realiza como consecuencia de una "conferencia o acuerdo de fletes" en virtud del cual dos o más transportistas navieros se obligan a: servir determinada línea con cierta regularidad, cobrar fletes uniformes y cumplir con un número mínimo de salidas hacia o desde puertos que integran el corredor marítimo. En otros términos, esta modalidad se caracteriza por la habitualidad del tráfico e igualdad de fletes para las mismas mercaderías.

c) Tráfico Outsiders: en este, los armadores no se hallan ligados por acuerdo alguno para regular las frecuencias de entrada y salida a puertos, itinerarios preestablecidos o

tarifas predeterminadas. Operan fuera de la conferencia, libremente, sin ataduras, pero desarrollan el tráfico de manera paralela a ellas, desarrollando el itinerario con regularidad o no, siendo sus tarifas similares o menores, todo lo cual no impide que su operatoria y los servicios que presten puedan ser tan eficientes como los que ofrezcan los armadores conferenciados.

d) Tramp: tiene por característica el ser un tráfico libre, siendo la modalidad usual para el transporte de mercaderías a granel. La contratación de este servicio en la generalidad de los casos no contempla en su tarifa los gastos de carga, estiba y descarga.

Además de la característica señalada tiene otras dos: irregularidad en el tráfico y fletes no uniformes.

Debido a que los envíos al exterior de productos misioneros son por lo general de poca envergadura, los tipos de tráfico más usuales son los descritos en los puntos anteriores a), b) y c).

## 1.2. Tarifas:

### 1.2.1. Su determinación:

Cuando la tarifa establecida para un determinado

producto indica como base para su liquidación el peso o el volumen, el flete habrá de liquidarse sobre la base del factor con más unidades de liquidación o, dicho en otros términos, el que resulte de valor monetario mayor.

Cuando la tarifa prevista indique concreta y específicamente que la base es el peso, el flete se liquidará sobre este factor, independientemente de que el volumen sea mayor.

Recíprocamente, cuando la tarifa haga referencia a la forma, la misma se aplicará al volumen.

Entre otros, los aspectos que influyen en la fijación del flete marítimo son:

- Densidad de la mercadería, que determina el espacio que ocupa por tonelada.
- La forma de la mercadería y de los embalajes.
- El riesgo por rotura, incendio, oxidación, deterioro, hurto, etc..
- Necesidad de manipuleo especial (bultos muy pesados o voluminosos).
- Necesidad de acondicionamiento especial (refrigeración).
- Oferta y demanda de servicios navieros (sentido predominante de las corrientes del tráfico - importancia de la demanda para transporte de retorno).

Teniendo en cuenta estos puntos y la experiencia de los exportadores de Misiones, se han definido las "cargas tipo" para cada uno de los productos de exportación y los puertos de destino más representativos. Esto se puede observar en el cuadro (ver página siguiente), que servirá de guía en el desarrollo del estudio.

### 1.2.2- Clases:

Existen diferentes términos que son utilizados como cláusulas en los contratos de transporte marítimo, y que varían en relación a cómo hayan sido contratados los gastos de carga y descarga.

Una base de cotización del flete que se aplica con más frecuencia es la que se designa con la cláusula fio (free in and out) que significa que la carga ha de ser puesta a bordo por cuenta y riesgo del exportador y descargada en iguales condiciones por el destinatario (importador). De todas maneras, es bueno conocer e interpretar cada una de estas cláusulas, ya que a la hora de tratar y comparar fletes marítimos adquieren significativa importancia.

A continuación se mencionan y describen los significados de estas cláusulas;

a) Liner terms: su utilización implica que el transportador

CUADRO (anexo)

PAISES	PUERTOS DE DESTINO	Productos: Cargas tipo												ACEITE de TUNG	ACEITES ESENCIALE	JUGOS CITRICOS	
		TE	YERBA			TABACO			MUEBLES			PASTA CELULOSIC	MADERA ASERRAD				
			20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'	40'	20'						40'
EEUU	Boston																
	Nueva Orleans																
	Miami																
	Houston																
	Nueva York																
BELGICA	Amberes																
ALEMANIA	Hamburgo																
HOLANDA	Amsterdam																
	Rotterdam																
ITALIA	Génova																
	Livorno																
JAPON	Osaka																
	Tokio																
	Kobe																
FRANCIA	Marsella																
	Bunquerque																
SIRIA	Latakia																
RUSIA	San Peterburgo																
SINGAPUR	Singapur																
TAIWAN	Kachshung																

además de llevar la carga de un puerto a otro, se hace cargo de los gastos de carga y descarga. En otras palabras, carga y descarga por cuenta del buque.

b) Free in and out (Fio): significa que los gastos de carga y descarga corren por cuenta de la mercadería (a cargo cargadores y consignatarios).

c) Free in line out (Filo): implica que los gastos de carga están a cargo de la mercadería (cargador) y los de descarga por cuenta del buque (transportador).

d) Life in free out (Lifo): por esta el transportista cotiza un flete que comprende, además del traslado de la mercadería de un puerto a otro, los gastos de carga al buque, mientras que corren por cuenta del consignatario los de descarga.

e) Free in out stowed (Fios): el significado es el mismo que el indicado para Fio, pero agregándose los gastos que origine la estiba a bordo.

f) Free in aut stowed and trimmed (Fiost): igual a la cláusula anterior, pero adicionándole los gastos por movimiento de la mercadería en la bodega del navío a fin de lograr el equilibrio necesario para el transporte.

h) Free in (Fi): significa libre de gastos de carga.

i) Free out (Fo): significa libre de gastos de descarga.

Facilita la interpretación de estos términos la figura que se observa en la página siguiente (extraída del "Manual de Exportación Frutihortícola" editado por el Proyecto de Promoción de Exportaciones de Productos no Tradicionales - PROMEX- y otros).

### 1.2.3- Recargos de aplicación corriente:

Es común que las empresas navieras, conferenciadas o no, apliquen ciertos recargos al flete básico.

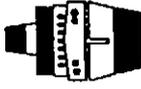
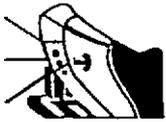
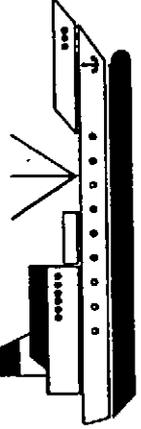
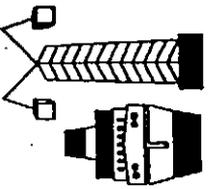
Entre los de uso más frecuente podemos citar:

a) Baf (Bunker adjustment factor)-recargo por combustible: consiste en un recargo porcentual sobre el valor del flete básico del producto.

b) Caf (Currency adjustment factor)-recargo por diferencia de cambio-: en este momento se aplica sólo en el tráfico a Japón, consiste en un recargo porcentual 2%.

c) Heavy lift-recargo por extrapeso-: este recargo suele aplicarse para aquellos bultos que sobrepasan un límite de tonelaje a partir del cual se factura un adicional por unidad de peso excedente.

CONDICIONES DE FLETE MARITIMO

				FIOS
				FIOS
				FIS (LO)
				FI
				LINER

ESTIBA	ACONDICIONADOR	TRANSPORTE MARITIMO	DESCARGA
--------	----------------	---------------------	----------

A cargo del Exportador o Importador

A cargo del armador

d) Extralarge-recargo por exceso de medida-: se aplica cuando el bulto excede medidas consideradas normales de acuerdo con los factores de estiba usuales.

e) Recargo por inducement: suele aplicarse cuando el buque debe escalar en un puerto no habitual y la carga no devenga un flete considerado suficiente.

f) Adicional o diferencial portuario: se aplica para escalar en puertos congestionados o de difícil acceso.

g) Handling Charge -recargo por manipuleo-: este recargo incluye los costos por manipuleo de las mercaderías desde camión a gancho o desde gancho a camión (en la descarga). No es de aplicación en todos los puertos.

h) Rental container -alquiler del contenedor-: es un costo adicional para aquellas mercaderías que, por exigencia del comprador o conveniencia del vendedor, deben ser transportadas dentro de un contenedor.

### 1.3. Transporte en contenedores:

Es importante mencionar que productos de Misiones tales

como el tabaco, té, yerba mate, muebles y otros derivados de la madera se exportan con destino a los puertos mencionados en contenedores.

Por lo tanto, y dada la importancia de este elemento de unitización de cargas, se hace menester realizar algunas consideraciones.

Esta difundida forma de transporte es el que se realiza mediante la utilización de contenedores como elementos idóneos para el traslado de mercaderías de un punto a otro.

Se trata de una caja o cajón de grandes dimensiones, construido en hierro, de características y medidas estandarizadas, a saber:

- De carácter permanente y, por lo tanto, muy resistente para permitir su empleo repetidamente;
- Facilita el transporte de mercaderías por uno o varios medios sin manipulación intermedia de la carga.
- Construido de manera tal que se puede manipular con relativa facilidad al momento de su traslado de un medio de transporte a otro;

La utilización de contenedores se ha difundido en gran escala, ya que brinda ventajas tales como:

- Economía en los costos de manejo de la carga.
- Ahorro en los costos de embalaje.
- Disminución en los costos de seguro de transporte marítimo y terrestre.
- Disminución en los riesgos del transporte.
- Permite el transporte de la mercadería por el sistema de transporte "puerta-puerta".
- Agiliza trámites en las zonas francas y aduaneras de puertos y ciudades.

El costo de llenar (consolidar) y desocupar (desconsolidar) el contenedor corre por cuenta de los usuarios, así como los costos de transporte de los mismos hasta los puertos y desde éstos al interior. En este aspecto, cabe mencionar que ciertos productos, por ej. el tabaco, se consolidan en Misiones, mientras que otros lo hacen en depósitos habilitados en Bs. As. En tal sentido, este tema se transforma en trascendental para la determinación de nuevas salidas marítimas, ya que la instalación en la provincia o en su cercanía de una terminal de contenedores, facilitaría notablemente la implementación de los corredores de transporte hacia esos puertos.

Es importante tener en cuenta que al momento de la consolidación, se dan las siguientes situaciones:

- presencia aduanera en el llenado (guarda, vista o verificador).
- uso de balanza fiscal. Hay habilitación de balanza por la Administración de Aduanas.
- intervención de organismos oficiales. Ello depende de la naturaleza de la mercadería; y
- participación de compañías de control y fiscalización, generalmente designadas por los compradores del exterior.

## 2- Transporte internacional terrestre de cargas:

Los 850 Kilómetros en promedio que separan a la producción de Misiones de los puertos brasileños (Paranguá, San Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba) y los más de 2.000 Kms de los puertos chilenos (Valparaiso, Antofagasta e Iquique), sus tipos de carga y las dificultades que todavía presenta el uso del transporte ferroviario, hacen imprescindible la utilización de empresas autotransporte de cargas con autorización para realizar tráfico internacional (permisionarias).

En tal sentido, y para desarrollar este tema pragmáticamente, vale una aclaración realizada por la Secretaría de Transporte de la Nación que expresa: "con respecto a la reglamentación aplicable en materia de transporte terrestre desde esa provincia hasta el punto de embarque brasileño o chileno cabe señalar que sólo las empresas de transporte permisionarias argentinas pueden realizar este tráfico internacional, según lo reglado por el Convenio de Transporte Internacional Terrestre, aprobado por Res. S.S.T. Nº 263/90 e inscripta como Acuerdo de Alcance Parcial en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)".

Para realizar el transporte a los puertos bajo estudio, la permisionaria utilizará el MIC/DTA (manifiesto internacional de carga/declaración de tránsito aduanero), lo que implica que no serán exigibles en las aduanas de paso de fronteras los permisos originarios y complementarios y el comprobante del seguro, por cuanto se entiende que ello ha sido verificado por la aduana de partida y, en consecuencia, las aduanas de tránsito y de destino darán fe del cumplimiento de los referidos requisitos en la aduana de partida.

Además, las mercaderías amparadas por un MIC/DTA sólo serán objeto de reconocimiento o examen físico en las aduanas de tránsito cuando los precintos hayan sido violados o exista presunción fundada de la existencia de alguna irregularidad.

### 3- Cargas Tipo: descripción

Té: se envía en bolsas cuyo peso unitario varía según sea el tipo de té envasado (bop, op, of, etc.). Dichas bolsas se introducen luego en contenedores, la consolidación, como se indicó, se realiza generalmente en depósitos habilitados de la Ciudad de Buenos Aires.

De acuerdo a la experiencia para este producto, se tomará como carga representativa la que a continuación se describe:

- En contenedores de 20': 250 a 270 bolsas, peso total 10 Toneladas.

- En contenedores de 40': 550 bolsas, peso total 22 Toneladas.

Carga promedio por embarque: 200 Tns..

Yerba Mate: por lo general se exporta a los mercados extraregionales molida y fraccionada para el consumo directo. Para este producto se considera como representativa la siguiente carga:

- En contenedores de 20': 1080 bultos (peso unitario 12 kilogramos, con paquetes de 1/4 kilogramos de yerba mate), peso total aproximado 13 toneladas.

Carga promedio por embarque: 200 Tns..

Tabaco: se caracteriza por ser consolidado en la provincia a efectos de resguardar su calidad. Para el producto, de acuerdo

a la experiencia, se tomará como carga tipo la que a continuación se describe:

- En contenedores de 20': Peso 10.320 kilogramos, volumen 26,5 metros cúbicos. En cajas de 200 kilogramos netos de tabaco.
  - En contenedores de 40': Peso 21.285 kilogramos, volumen 54,65 metros cúbicos. Entran 96 cajas de 200 kilogramos netos de tabaco (peso bruto unitario: 216 kilogramos).
- Carga promedio por embarque: 30 contenedores.

Muebles de madera: muebles o sus partes sin ensamblar en cajas -ej. sillas-, para este caso se tomará como muestra la siguiente carga:

- En contenedores de 20': Peso 4 toneladas, volumen 32 metros cúbicos.
- En contenedores de 40': Peso 8 toneladas, volumen 63 metros cúbicos.

Carga promedio por embarque: 5 contenedores.

Madera aserrada: tablas unitizadas a través de slingas forman un paquete que es transportado en bodega, sus medidas más usuales mismo son:

- Alto: 0,8 metros
- Ancho: 1 a 1,1 metros
- Largo: 3 a 4,2 metros

Peso total: 350 a 370 kilogramos

Carga promedio por embarque: 80 paquetes.

Pasta celulósica: para hacer eficiente el manipuleo de este producto se acostumbra el unitizado de 8 fardos, surgiendo una carga tipo de las siguientes medidas y peso:

- Alto: 1,6 metros
- Ancho: 0,8 metros
- Largo: 1,6 metros

Peso total: 1600 a 1850 kilogramos.

Carga promedio por embarque: 150 Tns..

Jugos cítricos: usualmente se envían en tambores de hierro de 200 litros, en ambiente adecuadamente refrigerado.

Carga promedio por embarque: 250 barriles.

Aceites esenciales: básicamente se trata del derivado de la citronela, remitiéndose al exterior en tanques de 200 litros.

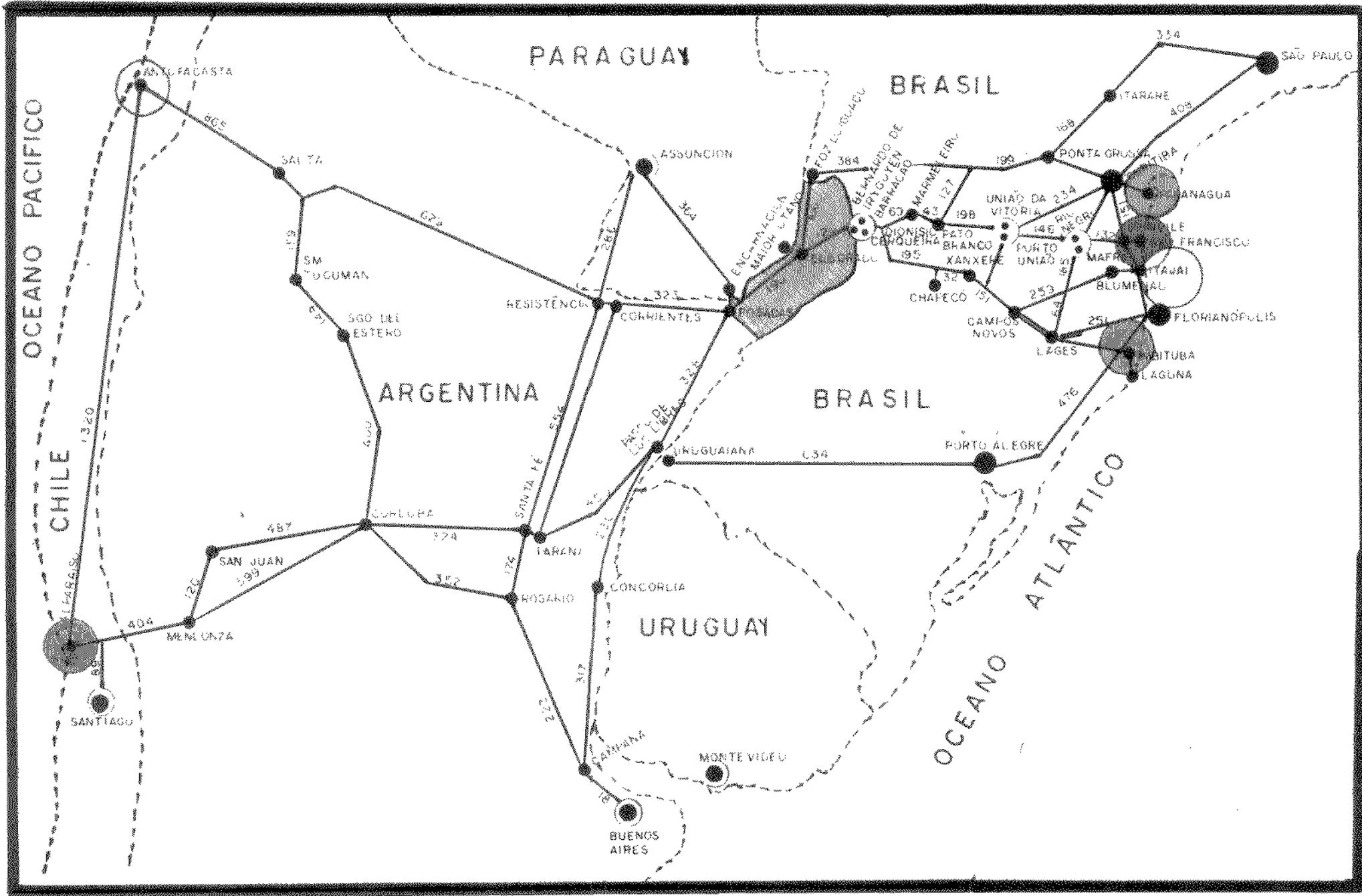
Carga promedio por embarque: 100 barriles.

### CAPITULO III

#### Puertos alternativos

##### 1. SELECCION:

Del mapa que se observa en la siguiente página, se puede deducir la conveniencia de analizar la factibilidad de utilización de los puertos brasileños de Paranaguá (Estado de Paraná), San Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba (Estado de Santa Catarina), debido a que constituyen puertos importantes ubicados a una distancia promedio inferior a los 850 Kilómetros de los centros de producción de la provincia. También queda de manifiesto la ubicación clave de los pasos de fronteras de Bernardo de Irigoyen y Puerto Iguazú, actualmente los de mayor importancia comercial. Asimismo, adquieren una proyección significativa en este esquema, el puente recién inaugurado sobre el Río Pepirí-Guazú entre San Pedro (Misiones) y San Miguel Oeste (Santa Catarina), y el que está en construcción con un importante grado de avance sobre el Río San Antonio, uniendo los municipios de Andresito (Misiones) y Capanema (Paraná). Existen otros pasos fronterizos, pero los



mencionados ofrecen en el presente, o en el futuro inmediato, las mejores condiciones para integrar el corredor bioceánico.

Sobre el Océano Pacífico, aparecen con mayores posibilidades los puertos chilenos de Antofagasta y Valparaíso, ubicados a una distancia de 2.000 y 2.400 kilómetros respectivamente. En segundo término se evaluará también la potencialidad del Puerto de Iquique, que por su ubicación y zona franca representa una buena oferta para los intereses de la Provincia de Misiones.

El Puerto de Antofagasta, ha sido tomado por la región como el punto de referencia sobre el Océano Pacífico del Corredor Bioceánico que se proyecta. Respecto del Puerto de Valparaíso, debe señalarse que si bien se encuentra al sur y más distante de la Provincia de Misiones, es importante su estudio en virtud de que ofrece el paso cordillerano (Cristo Redentor-Mendoza) en mejores condiciones de operación, tal como lo demuestran las estadísticas de tránsito y tráfico comercial entre los dos países.

El Puerto de Iquique al norte de Chile, se transforma hoy en una interesante alternativa con la sanción de la Ley de Zonas Francas en la República Argentina. La Provincia de Misiones contará con una zona franca como mínimo, la que podrá complementarse con la Zona Franca de Iquique, originando un corredor de cargas en el que los contenedores

que lleguen a Misiones procedentes de Iquique podrán volver a ese puerto con productos locales de exportación. Esta optimización del transporte de cargas se traducirá en una sustancial disminución de sus costos.

## 2. ACCESO A PUERTOS:

### 2.1- Puertos de Brasil:

Para arribar con cargas de exportación procedentes de Misiones a los puertos brasileños seleccionados, se cuenta con una importante y adecuada infraestructura vial. Saliendo por Puerto Iguazú (Puente Tancredo Neves) se toma la carretera BR 277 que llega al Puerto de Paranaguá. Por Bernardo de Irigoyen - o por Almirante Brown a través del futuro puente Andresito/Capanema- mediante las carreteras PR 482 y PR 280, bajando luego por la BR 101 y girando a la izquierda a la altura de Joinville (Estado de Santa Catarina) se arriba más directamente al Puerto de San Francisco do Sul. Mientras que por San Pedro - o bajando por la BR 163 luego de ingresar a Brasil por Dionisio Cerqueira frente a Bernardo de Irigoyen- a través de las carreteras BR 282 y BR 470 se llega al Puerto de Itajaí, doblando antes a la derecha y vía la BR 101 luego de recorrer 180 Kms se arriba al Puerto de Imbituba. (Ver mapa anterior).

<b>DISTANCIA A PUERTOS DE BRASIL</b>
--------------------------------------

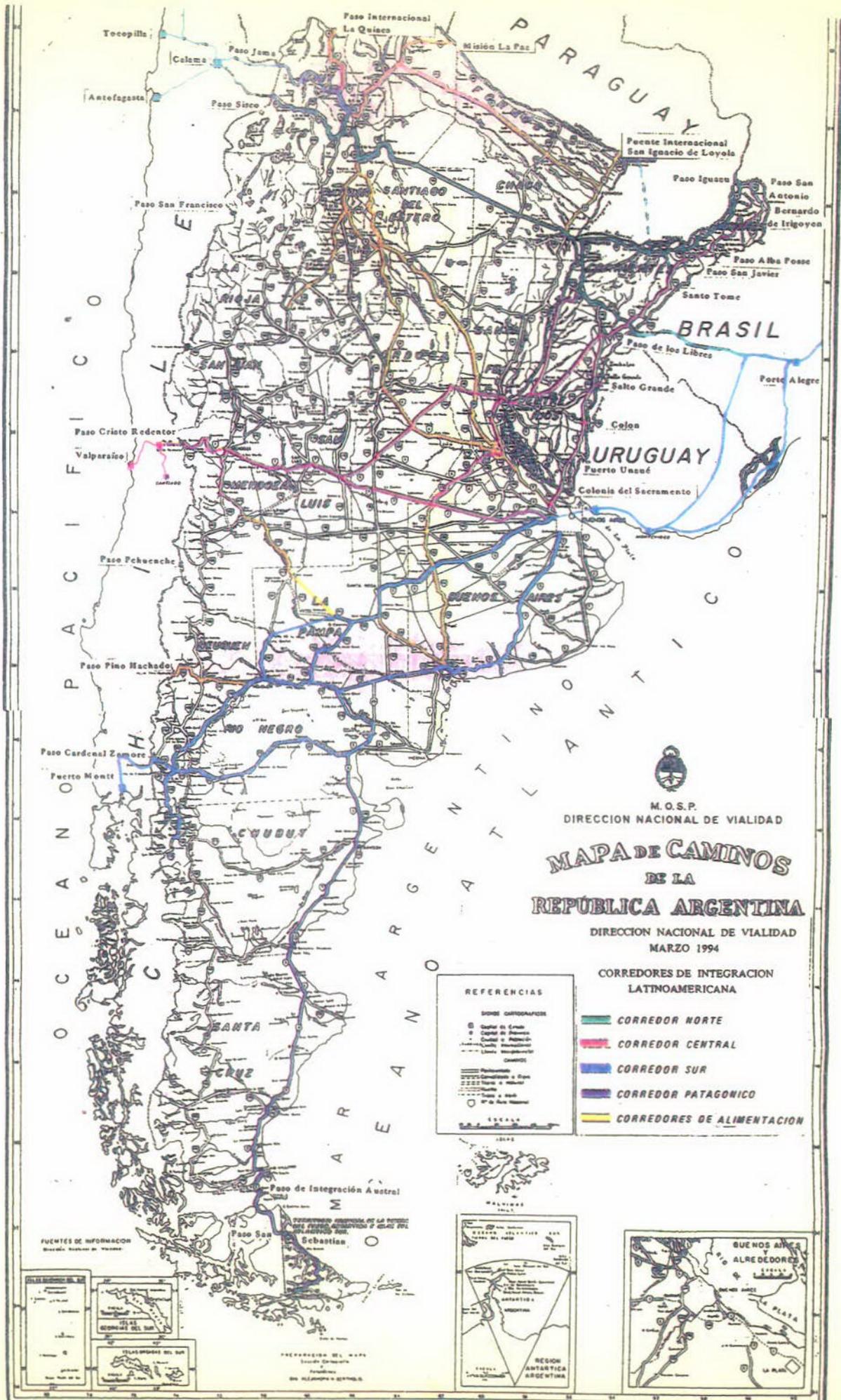
		Kilómetros
PUERTO IGUAZU	---> PARANAGUA	705
ANDRESITO	---> PARANAGUA	604
ANDRESITO	---> SAO FRANCISCO DO SUL	684
BERNARDO DE IRIGOYEN	---> SAO FRANCISCO DO SUL	653
BERNARDO DE IRIGOYEN	---> ITAJAI	721
PARAISO (San Pedro)	---> ITAJAI	678
BERNARDO DE IRIGOYEN	---> IMBITUBA	855
SAN JAVIER	---> IMBITUBA	940

Lo precedentemente descripto hace referencia solo algunas de las posibilidades de acceso con que se cuentan en materia vial para esa región de Brasil.

En el Estado de Paraná se construye la ampliación de la red ferroviaria que llegará a Cascavel (148 Km de Foz do Iguazú), en el futuro esta obra abrirá las puertas al sistema de transporte multimodal ya que por el transporte automotor de cargas se podrá llegar a esa ciudad, para posteriormente seguir por ferrocarril hasta el Puerto de Paranaguá u otro integrado al sistema ferroviario de ese país. Este ferrocarril es estadual, y la política del Gobierno de Paraná contempla su extensión hasta Foz de Iguazú. Gran parte del comercio exterior de Paraguay se realiza por el puerto de Paranaguá, por lo que también está previsto instalar una terminal de contenedores en esa ciudad fronteriza. Ambas perspectivas, ramal ferroviario y disponibilidad de contenedores, permiten avizorar una interesante alternativa económica para las cargas de exportación de Misiones.

## 2.2- Puertos de Chile:

2.2.1- Puerto de Valparaíso: la red vial (ver en la siguiente página mapa de caminos de la Dirección Nacional de Vialidad) desde Misiones a Mendoza ofrece distintas alternativas para realizar el tránsito hacia el Puerto de Valparaíso. Las posibilidades de salida de la mesopotamia se



PACÍFICO ATLÁNTICO OCEANO ANTÁRTICO

M.O.S.P.  
DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD

## MAPA DE CAMINOS DE LA REPUBLICA ARGENTINA

DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD  
MARZO 1994

**REFERENCIAS**

**SIGNOS CARACTERÍSTICOS**

- Capital de Estado
- Capital de Provincia
- Ciudad y Población
- Ciudad Intermedia
- Límite Municipal

**CAMINOS**

- Pavimentado
- Gravelado o Ripa
- Tierra o Asfalto
- Tercer o más
- 1º o 2º de Orden

ESCALA

**CORREDORES DE INTEGRACION LATINOAMERICANA**

- CORREDOR NORTE
- CORREDOR CENTRAL
- CORREDOR SUR
- CORREDOR PATAGONICO
- CORREDORES DE ALIMENTACION

**FUENTES DE INFORMACION**  
División de Estudios de Vialidad

ISLAS MALVINAS DEL SUR

ISLAS MALVINAS DEL NORTE

ISLAS MALVINAS DEL OESTE

PREPARACION DEL MAPA  
División de Estudios de Vialidad

ISLAS MALVINAS

ARGENTINA

REGION ARGENTINA

BUENOS AIRES ALREDEDORES

LA PLATA

restringen a tres puntos principales; Corrientes/Resistencia, Paraná/Santa Fé y Brazo Largo/Zárate. Saliendo de la misma por cualquiera de ellos, la distancia hasta el puerto de Valparaíso no supera los 2.450 Kms (Brazo Largo/Zárate).

En términos generales las rutas a Mendoza no ofrecen mayores dificultades, siendo Cristo Redentor el paso cordillerano más utilizado (ver cuadro en la página siguiente). Respecto al mismo, la Revista N°6 denominada "Escenarios de la Integración" del Consejo Federal de Inversiones en su página N° 45 expresa; " La aptitud en infraestructura rodo-ferroviaria del Paso Sistema del Cristo Redentor lo ubica como la salida transandina que focaliza, geográfica y funcionalmente, la comunicación terrestre bilateral de pasajeros y carga, incluida en el corredor utilizado por los camiones transportadores de cargas procedentes de Brasil ingresan al país por Paso de los Libres y lo cruzan en tránsito hacia Chile.

El proyecto del túnel Juncal-Los Horcones, acordado en protocolos firmados por ambas cancillerías en 1991 y en avances en sus estudios de prefactibilidad, beneficiará la comunicación de tránsito terrestre binacional argentino-chilena, aún cuando la construcción de este túnel ferrovial a 3.000 metros de altura, con extremos en Juncal (Chile) y los Horcones (Argentina, Mendoza) se ha estimado demandará un lapso de 10 años"....

Cabe recordar, que este paso cordillerano se encuentra

TRANSITO MEDIO DIARIO		
PASO	SECTOR ARGENTINO	SECTOR CHILENO
Jama	6 veh. (dic/91 a jul/92 G.N.)	18 veh. (1990, U.de C., D.V.)
Sico	3 veh. (dic/91 a jul/92 G.N.)	18 veh. (1990, U.de C., D.V.)
S.Francisco	2 veh. (valor estimado)	2 veh. (valor estimado)
Agua Negra	3 veh.	7 veh. (1991, Aduana)
Sist.del Cristo Redentor	845 veh. (1991)	681 veh. (km 28,21 Aduana,1990)
Pehuenche	3 veh. (nov/91 a mar/92)	s/d
Pino Hachado	250 veh.(valor estimado)	116 veh. (1990, Lonquimay) 20 veh. (1991, Aduana)
Puyehue	300 veh. (valor estimado)	200 veh. (1991, Aduana)
Coihaique	30 veh. (valor estimado)	s/d
Huemules	15 veh. (valor estimado)	38 veh. (1990, Paso)
Integración		
Austral	190 veh. (1988)	108 veh.
San Sebastián	90 veh. (1986)	99 veh. (1990, Cullen)

dentro del Plan Maestro General de Pasos Fronterizos, cuya formulación derivó de lo acordado en las Declaraciones Conjuntas Presidenciales de 1990 y 1991, que encomendó la creación del Grupo Técnico Mixto constituido por representantes de las Direcciones de Vialidad y de los Ministerios de Relaciones Exteriores de los dos países.

Sobre las posibilidades de acceso al Puerto de Valparaíso, solo resta agregar que recientemente la empresa Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza S. A. (opera actualmente en Misiones) ha iniciado la oferta de un servicio de transporte hasta ese puerto de ultramar. El mismo consiste en un enlace con la Línea Pacífico (Ex San Martín), en la localidad de Caseros (Buenos Aires) hasta Mendoza, donde una estación de transferencia permite continuar viaje en camiones que cruzan la Cordillera de los Andes, hasta el Puerto de Valparaíso u otro.

2.2.2- Puertos de Antofagasta e Iquique: sobre las posibilidades de acceso a estos puertos las autoridades de la Dirección Nacional de Vialidad ante una consulta repondieron lo que a continuación se transcribe: ..." las rutas más adecuadas para unir la Provincia de Misiones con los puertos chilenos de Iquique y Antofagasta son las que forman el corredor del norte (ver el referido mapa de caminos). Es decir, las rutas N°12 y N°16 que en la Provincia de Salta empalma con la superposición de las rutas N°9 y N°34 a partir de las cuales

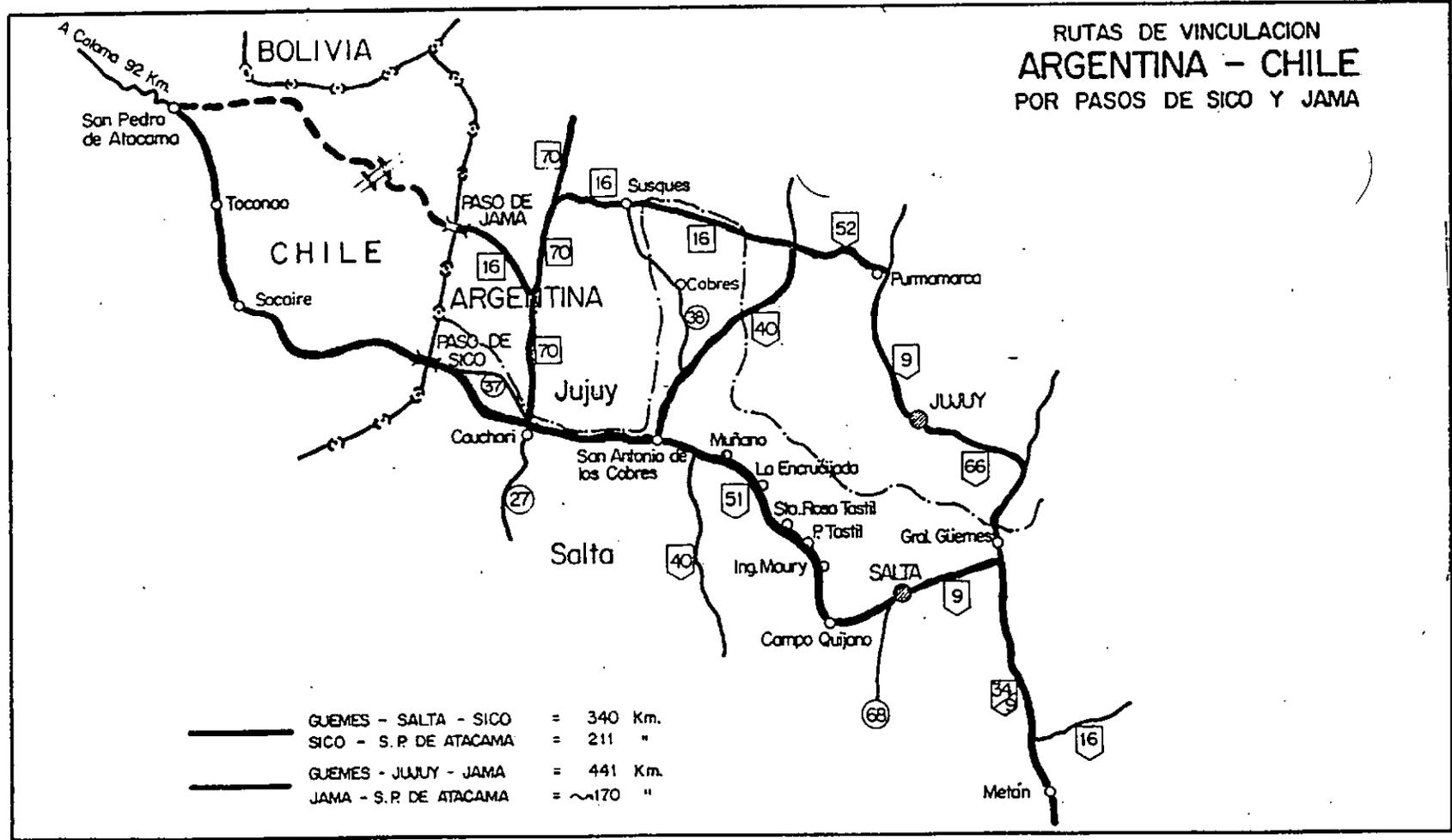
por las rutas nacional N° 51 y provincial N°16 puede llegarse a los pasos fronterizos de Sico y Jama, respectivamente"... (en la página siguiente se visualiza mapa de Rutas de Vinculación Arg.-Chile por pasos de Sico y Jama).

Con respecto a los tramos deteriorados de las Rutas N°16 y N°34 la citada Dirección Nacional respondió: "... se informa que en el Plan de obras del corriente año (1994) la Repartición tiene previsto la realización de obras faltantes y de mejoramiento en los siguientes tramos:

- Ruta 16 -Salta- Tramo: El Quebrachal-Coronel Olleros, a licitar el 31-05-94.
- Ruta 16 -Santiago del Estero- Tramo: El Caburé-Monte Quemado con fecha probable de licitación para el mes de junio próximo.
- Ruta 34 -Salta- Tramo: Río Moajoroto-General Güemes con fecha probable de licitación para el mes de junio próximo".

Con respecto a los Pasos Fronterizos de Sico y Jama (ambos incorporados al Plan Maestro General de Pasos Fronterizos) la Dirección de vialidad Nacional comunicó que se encuentra en trámite de contratación el "Estudio de Prefactibilidad del mejoramiento de la conexión vial norte grande de Chile y noroeste Argentino por los pasos de Jama y Sico", que entre sus objetivos tiene el evaluar la alternativa de paso internacional más favorable donde priorizar las futuras inversiones públicas.

RUTAS DE VINCULACION  
**ARGENTINA - CHILE**  
 POR PASOS DE SICO Y JAMA



Al margen del informe de ese organismo, es menester agregar que en el viaje de reconocimiento realizado con motivo de este estudio, y aún con el marcado deterioro de la Ruta Nº16, se observó el tránsito de camiones con cargas por ese corredor. Por otra parte, los pasos de Sico y Jama aún con la falta de una adecuada infraestructura se encuentran operando actualmente, y aquí vale la transcripción de un párrafo del informe técnico que se recepcionó de la Dirección de Vialidad de Salta: "... Hay que destacar que a pesar de todos los condicionamientos descritos, el tránsito pesado de camiones con acoplado circula desafiando todos los obstáculos y, únicamente no lo pueden hacer los equipos semirremolques, por los radios de curva que no le permiten girar. Apuntando con las próximas obras a la habilitación del tránsito de contenedores".

Con respecto al párrafo anterior, y a efectos de ratificar la operabilidad de esos pasos, es menester destacar que en la oportunidad de la visita al Puerto de Antofagasta se informó que en lo que va del año 1994 habían arribado al mismo 34 camiones con cargas procedentes del noroeste argentino.

Por último, las líneas férreas que llegan hasta la Estación Resistencia (Chaco), constituyen otra posibilidad de acceso a estos puertos de ultramar, ya que Paso Socompa (Salta) mediante se unen al sistema ferroviario chileno que se extiende hasta Antofagasta e Iquique. Las posibilidades de uso de este medio de transporte se ven reforzadas gracias a la total

<b>DISTANCIA A PUERTOS DE CHILE</b>
-------------------------------------

		Kilómetros
<b>POSADAS</b>	<b>----&gt; VALPARAISO</b>	
	por Túnel Subfluvial Paraná - Santa Fe	<b>2.360</b>
	por Puente Brazo Largo - Zárate	<b>2.451</b>
	por Puente Corrientes - Resistencia	<b>2.310</b>
<b>POSADAS</b>	<b>----&gt; ANTOFAGASTA</b>	
	por Paso de Sico (Salta)	<b>2.028</b>
	por Paso de Jama (Jujuy)	<b>2.080</b>
<b>POSADAS</b>	<b>----&gt; IQUIQUE</b>	
	por Paso de Sico (Salta)	<b>2.204</b>
	por Paso de Jama (Jujuy)	<b>2.264</b>

coincidencia de trochas que existe (ver en la siguiente página mapa del trazado de líneas férreas).

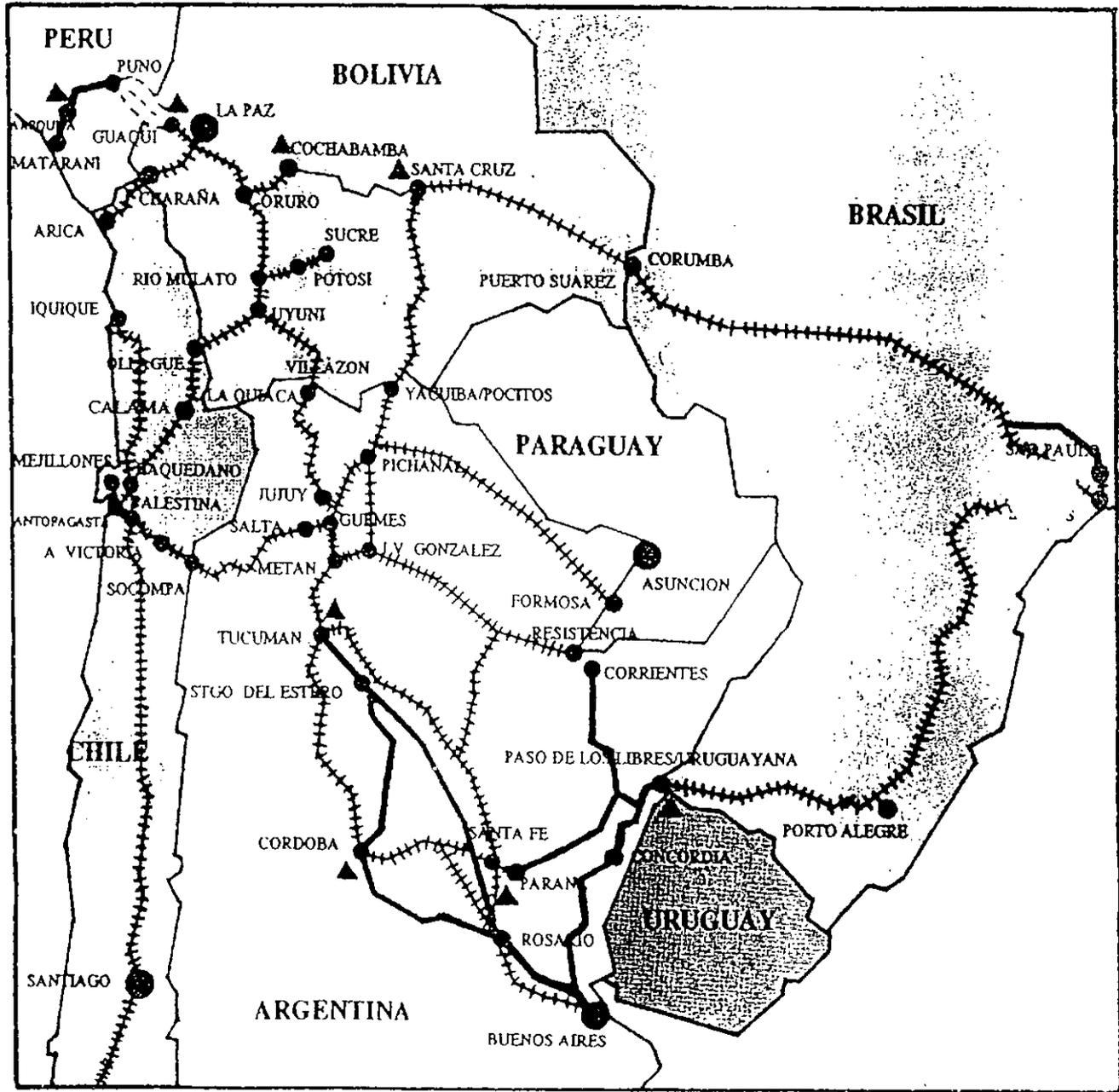
El trayecto Misiones - Chaco podría cumplirse a través de camiones o bien en barcazas por el Río Paraná hasta el Puerto de Barranqueras, para luego transferir las cargas al Ferrocarril que realizará el recorrido hasta el puerto chileno elegido.

2.3- Puerto de Buenos Aires: al puerto de Buenos Aires se puede llegar por transporte automotor a través de la ruta nacional Nº 14 y el puente Brazo Largo-Zárate. Es la vía actualmente más utilizada por cuanto permite evitar el flete muerto con cargas Buenos Aires-Misiones para el consumo interno de la Provincia, evitando además el cruce de las fronteras, hecho que por la intervención de los distintos agentes y la matrícula de transporte internacional encarece el flete terrestre en u\$s 300, independientemente de carga y distancia.

La distancia desde los principales centros productivos provinciales al puerto de Buenos Aires es entre 1.100 y 1.200 kilómetros. La no existencia de terminal de contenedores en la Provincia, hace que las cargas se consoliden en Buenos Aires y se trasladen hacia allá en bultos sobre camión.

El Ferrocarril Mesopotámico (ex General Urquiza) es otra medio de transporte al puerto de Buenos Aires, que actualmente se utiliza para exportaciones de tabaco y de rollizos de madera, así como de la soja de Paraguay con

# Mapa, rutas y distancias



—————	FC TROCHA 1.675
+++++	FC TROCHA 1.000
▲	PUNTOS DE TRANSBORDO
●	CAPITALES DE PAISES
●	CIUDADES

destino a Brasil por Paso de los Libres. Los planes de esta empresa, recién privatizada, es ir ampliando sus servicios hasta llegar a ofrecer un transporte multimodal con terminal de contenedores en la estación de Garupá (a 18 kilómetros de Posadas), compitiendo en calidad y precio con el camión.

Otra alternativa es el transporte por vía fluvial, que a partir del funcionamiento de las esclusas de la Represa de Yacyretá posibilitará el desplazamiento de barcazas con un calado de 10 pies desde cualquier puerto fluvial misionero (Iguazú, Eldorado, Puerto Rico, Santa Ana, Posadas, etc.) hasta el puerto de Santa Fé, donde podrán atracar buques de ultramar que ingresarán gracias al calado permanente de 32 pies que se logrará con las obras recientemente licitadas para el dragado y licitación del tramo Santa Fé-Oceáno Atlántico. Actualmente se realizan en forma esporádica, desde el puerto chaqueño de Barranqueras, algunos embarques de pasta celulósica de la empresa Alto Paraná (Puerto Esperanza) con destino al puerto de Buenos Aires para su exportación. Los costos se reducen en un 50% respecto al transporte automotor (18/20 u\$s/ton), pero la dificultad para conseguir barcazas, la irregularidad con la que operan los armadores y el tiempo del flete (4 días a toda máquina hasta Bs. As.), hacen que en la actualidad todavía siga siendo más una alternativa potencial que real. No obstante, cabe señalar que la hidrovía es utilizada en forma regular e intensa por Paraguay para su comercio exterior.

#### 2.4- Conclusión:

De lo anterior se denotan las numerosas posibilidades que se poseen para acceder a cualquiera de los puertos que se elija. Varios son los puertos de ultramar, los caminos y los medios de transporte que se pueden utilizar, por lo tanto la decisión final dependerá de la información que se maneje al momento de tomarla. Para ello, este estudio ofrece más adelante un directorio de empresas transportistas (automotor de cargas, ferroviarias y fluviales), como así también de operadores portuarios, con el objeto de que el interesado pueda recurrir a los mismos al momento de empezar a elaborar su decisión sobre la logística a implementar.

Además, en el marco de este estudio se ha elaborado un software (ver capítulo respectivo) que permite conocer la alternativa de transporte y salida más conveniente, luego de procesar datos sobre todas las alternativas posibles. Este programa se encuentra a disposición de los interesados en la Secretaría de Estado de Comercio Exterior e Integración de la Provincia de Misiones.

## CAPITULO IV

### PUERTO DE PARANAGUA

#### 1. LOCALIZACION GEOGRAFICA

Está ubicado en el Estado de Paraná -República Federativa del Brasil- a una distancia promedio de 700 km, de la frontera con la Provincia de Misiones. Sus coordenadas geográficas son 48° 31' W de longitud y 25° 30' S de latitud.

Esta localización se caracteriza por ser un abrigo natural para las embarcaciones, debido a la tranquilidad de las aguas de la bahía, lo que lo convierte en un excelente puerto sobre todo desde el punto de vista de la seguridad.

#### 2. ZONAS DE INFLUENCIA

La ubicación de este puerto es privilegiada, pues lo sitúa en forma estratégica, permitiendo distancias mínimas de acceso a grandes centros productivos brasileños.

Desde el punto de vista de las exportaciones, la terminal de Paranaguá mueve cargas provenientes de todo el

PARANAGUA - PARANA - BRASIL



territorio paranaense, como así también los estados de Santa Catarina, Mato Grosso do Sul y San Pablo. Los productos embarcados pueden ser destinados tanto para los Estados Unidos y Europa, como para Africa o los países del Oriente.

Además, por un convenio firmado en 1956, la República de Paraguay posee un puerto franco, convirtiéndose en el puerto de entrada y salida del comercio exterior paraguayo, que históricamente ha sido muy significativo.

En tal sentido, la zona de influencia atiende un área superior a 500.000 km<sup>2</sup>.

### 3. ACCESOS

#### 3.1. Accesos terrestres

El principal acceso terrestre al puerto es la ruta que une Paranaguá con Foz do Iguazú (ruta federal N°277 y se prolonga hasta Asunción por Ciudad del Este). Asimismo, Misiones se puede conectar a este puerto a través de Bernardo de Irigoyen, según se observa en el mapa referente a la localización geográfica de los puertos en estudio. Además la Red Rodoviara Estatal tiene cerca de 9.600 km de caminos.

Como apoyo al transporte terrestre, el puerto de Paranaguá posee una playa con capacidad para 1.400 camiones por día.

En cuanto al acceso ferroviario se cuenta con la Red Ferroviaria Federal.

Completando los medios de transportes terrestres, se cuenta con la línea de oleoducto, de 90 km de extensión, para devivados de petróleo, que une la terminal de Petrobras en Paranaguá con la refinería de Getulio Vargas en Araucaria.

### 3.2. Acceso Marítimo

El acceso marítimo se realiza actualmente a través del Canal de Galheta, principal ruta al puerto y permite la navegación de buques con hasta 78.000 toneladas de carga.

## 4. ATRACADEROS

El puerto cuenta con 3 atracaderos, a saber:

- \* **Muelle comercial:** tiene una extensión de 2.616m, con un límite de profundidad de 8m, 10m y 12m. Permite el atracado simultáneo de 10 a 13 buques.
- \* **Muelle para los inflamables:** formado por dos espigones, uno con 143 m y otro con 184m.
- \* **Terminal para carga líquida,** es privado, mueve aceites vegetales, está constituido por un espigón, dos espacios para atracar, comunicado con una red para almacenaje con capacidad de 68.000 toneladas.

## 5. EVOLUCION DEL TRAFICO PORTUARIO

### 5.1. Ciclos del Puerto

A lo largo de su historia, el Puerto de Paranaguá se ha caracterizado por ser principalmente un puerto de exportación, atravesando por ciclos diferenciados por los distintos productos que se comercializaban. Así tenemos cinco ciclos:

\* **Ciclo de oro (1620-1720):** la colonia portuguesa exportaba con destino a Portugal.

\* **Ciclo de la yerba mate (comienzos siglo XIX):** Las exportaciones aumentaron de 6.000 tn en 1860 a 80.000 tn en 1925. Los principales importadores eran de Argentina y Uruguay.

\* **Ciclo de la madera (1920-1955):** Fue un período próspero del puerto, sustentado por la exportación de ese producto.

\* **Ciclo del café (1960-1970):** Las exportaciones crecieron de 2 millones de sacos en 1960 a 6 millones en 1965, año en que Paranaguá se ubicó como el mayor puerto exportador de café del mundo.

\* **Ciclo de la diversificación:** Actualmente podría ser llamado el ciclo de la soja, producto que lidera las exportaciones, principalmente en harina.

A partir de 1967, se verifican elevadas tasas de crecimiento en el movimiento portuario. Esto se debe a la expansión y mejoras realizados en el puerto y la ejecución de la ruta que une Paranaguá/Curitiba/Foz de Iguazú.

## 6. MOVIMIENTO DE CARGAS Y PERSPECTIVAS

Durante 25 años, período comprendido entre los años 1935 a 1960, el movimiento de cargas del puerto fue lineal, registrando un pequeño aumento debido a las exportaciones de madera y yerba mate. La principal alteración, ocurre en la década del 50, con el aumento de la producción y exportación del café de Paraná.

En la década del 70 con el cambio del café a la soja, principalmente en 1975 con la pérdida de gran cantidad de café, el perfil del puerto cambió sustancialmente. La soja y sus derivados -harina y aceite- cambiaron los grandes volúmenes a granel, por operaciones mecanizadas, lo que trajo una fuerte presencia de inversiones privadas.

El 67% del movimiento del puerto corresponde a granos. Se preve una tendencia creciente de los volúmenes operados en Paranaguá, no solo por la expansión agrícola de la región -con mayor producción de soja, trigo, maíz, etc. y el consumo de fertilizantes- sino también por bienes industrializados o semi-industrializados, sector operado en contenedores.

El 75% del movimiento del puerto corresponde a exportaciones y el 25% restante a importaciones. Expandir la importaciones por Paranaguá pasó a ser una de la metas fijadas en los últimos años. Los resultados comenzaron a visualizarse

con el crecimiento de los volúmenes recibidos de fertilizantes y contenedores.

Históricamente preparado para exportar, el puerto enfrenta ahora el desafío de prepararse con tecnología y productividad que lo coloque al frente del ranking nacional también en las importaciones.

La concentración de movimiento de cargas en el puerto se observa en los meses de abril a octubre (cuando entra al mercado internacional la safra brasileña de soja) lo que en la década del 80 registraba una reducción de la actividad en los meses de verano.

La ampliación del período de comercialización de la soja -en grano y en especial de la harina- y la capacidad operacional del puerto, sumado a la ampliación de la playa de estacionamiento para camiones, permitieron la disminución de fletes y la eliminación de las largas filas de espera.

Todo eso hizo disminuir el impacto de años anteriores que significaba trabajar en períodos de picos de demanda -abril a agosto- seguidos por la osiocidad de mano de obra, equipamientos e instalaciones en los meses subsiguientes.

Actualmente, se puede observar una creciente demanda de carga en contenedores, lo que obliga a retomar las obras de construcción de la Terminal de Contenedores, TECON. Para el año 2000, con la finalización de esta obra, el puerto podrá mover entre 250 mil a 300 mil contenedores por año, atendiendo con eficiencia a la clientela de su región de influencia .

## 7. PROYECCION DE CARGAS HASTA EL AÑO 2000

De acuerdo con proyecciones realizadas, teniendo en cuenta los datos de crecimiento entre los años 1988 a 1992, el puerto de Paranaguá deberá mover más de 20 millones de toneladas de mercaderías para el año 2000.

La formación del MERCOSUR, abre un mercado estratégico para el puerto de Paranaguá, lo que sumado a sus instalaciones físicas y el desarrollo de tecnología para operaciones con cereales, lo beneficia en gran medida.

El movimiento de carga general, que no superaba las 900 mil toneladas a mediados de los 80 llegó a 1,7 millones en el año 1992.

El crecimiento fue el resultado del cambio de política del puerto de Paranaguá, que pasó a priorizar, juntamente con el cereal, la clientela de carga general y containers.

Por trabajar con precios competitivos y productividad - que debe ser mejorada- equivalente al puerto de Santos, además de contar con el continuo proceso de industrialización del estado de Paraná y sus áreas de influencia, este puerto estima mover más de 20 millones de toneladas para el año 2000.

## 8. INSTALACIONES

El puerto de Paranaguá está dotado para trabajar con granos sólidos, granos líquidos y carga en general, de acuerdo a la siguiente descripción:

### 8.1. Carga sólida:

Las operaciones con estos productos representan el movimiento más significativo y más rentable para el puerto. El movimiento mayor es el de las exportaciones de soja -granos, harina- y trigo.

Las importaciones, sensiblemente menores, tienen como principales productos a los fertilizantes, sal y minerales.

El ciclo de operación de las exportaciones de sólidos comprende, la recepción, peso, almacenaje en silos y embarque, todo realizado automáticamente a través de equipos conectados a una central de comando.

El muelle comercial del puerto cuenta con 5 puntos de embarque de cereales, equipados con correas transportadoras y "ship-loaders"

### 8.2. Carga Líquida:

Los líquidos se mueven en otro muelle, con dos terminales distintas.

La principal corresponde al de los inflamables, con mayor movimiento. Opera con derivados de petróleo y está ligado

al parque de los inflamables por tuberías. La responsabilidad de las operaciones es de PETROBRAS.

La segunda corresponde a la terminal de aceite vegetal y la industria de fertilizantes.

Los embarques de aceites vegetales son hechos en el muelle comercial. En este caso, se carga en los navíos directamente de los camiones tanques, a través de moto-bombas móviles. Instalaciones que se adecúan a nuestras exportaciones de aceite tung.

### 8.3. Carga General

El movimiento de carga general se realiza en el muelle comercial, generalmente con el apoyo del transporte terrestre local, y ferroviario, grúas y almacenamiento en el patio cubierto. También cuenta con operaciones realizadas directamente al costado del buque, tanto para importación como para la exportación, sin la utilización de las dependencias internas del puerto.

Las principales mercaderías incluídas en este rubro son:

\* Exportación: algodón, café en grano, café soluble, congelados, cerámicas, madera y papel.

\* Importación: productos industrializados e implementos agrícolas.

Los productos frigoríficos son relevantes. El puerto cuenta con un moderno frigorífico, cuyo operación está a cargo

de Frigobras y tiene capacidad para 7.000 toneladas.

Completando las modalidades de operación de este rubro, el puerto posee sistema Roll-on Roll-off para el transporte de containers.

ADMINISTRACION PUERTO DE PARANAGUA

BR-277- KM 0-

TE: (0055-41) 422-0955/5551

FX: (0055-41) 422-5324

TX: 414182

CAPITULO V  
PUERTO DE IMBITUBA

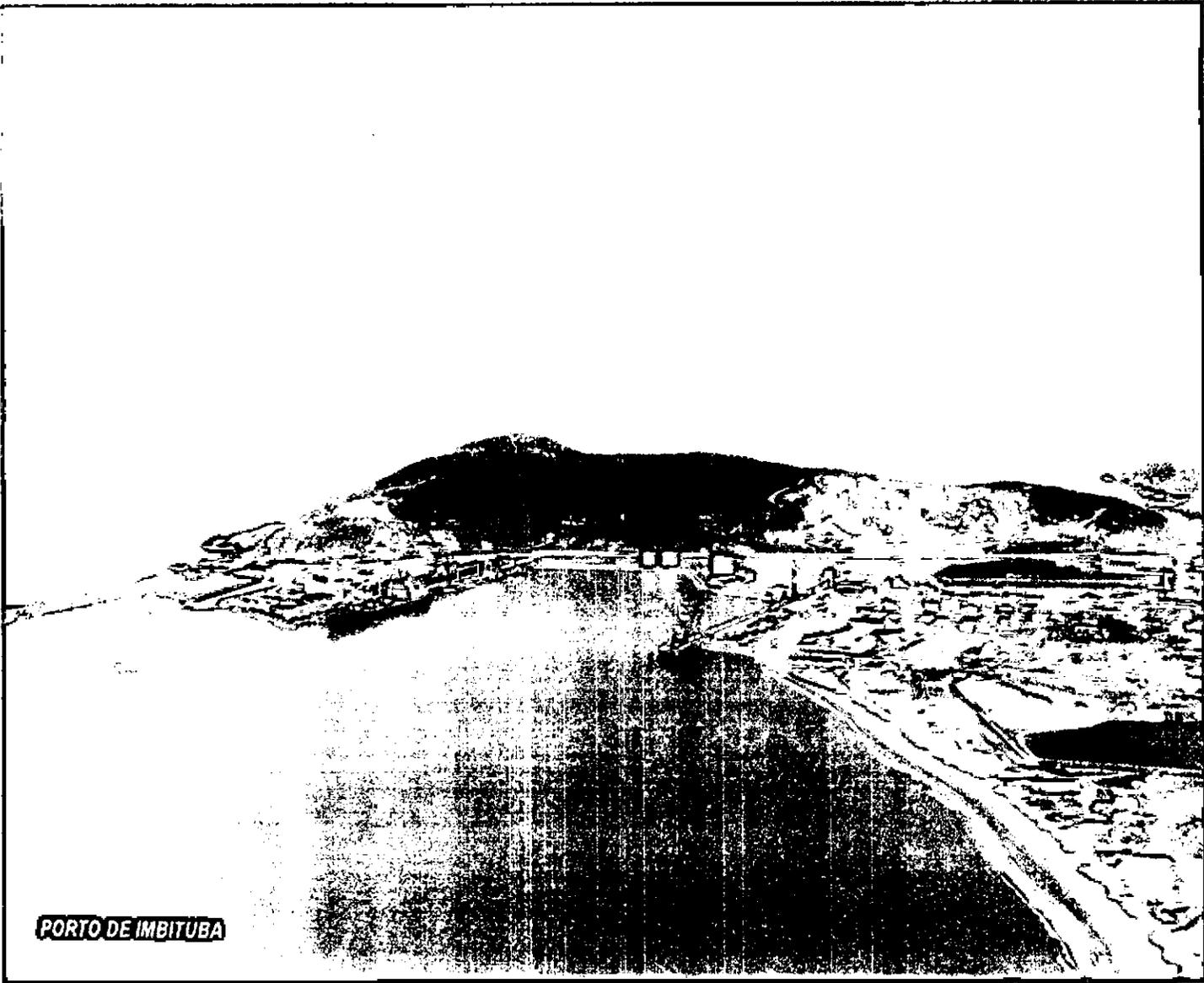


1. UBICACION GEOGRAFICA

Está ubicado en la zona sur del Estado de Santa Catarina, República Federativa del Brasil, a una distancia promedio del sur de nuestra provincia de 860 km.

Este puerto se encuentra a solo 380 km tanto de Porto Alegre, capital del Estado de Río Grande do Sul, como de Curitiba, capital del Estado de Paraná. Esta privilegiada ubicación en el litoral de la región sur, con aguas profundas y resguardadas, quedan más evidenciadas cuando se observan las comunicaciones con el norte de Río Grande do Sul, con el interior catarinense, de Paraná y de San Pablo, como así también de Mato Grosso do Sul, hasta donde llega el área de influencia del puerto de Imbituba.

Este puerto es la única concesión portuaria privada del Brasil.



PORTO DE IMBITUBA

## 2. ACCESOS

### 2.1. Aéreos:

El aeropuerto de Florianópolis se encuentra a 100 km. Cuenta con vuelos diarios a todo el Brasil y dos vuelos por semana a Buenos Aires y Montevideo.

### 2.2. Terrestres:

Ruta nacional 101 y la ruta provincial 482.

### 2.3. Ferroviario:

229 km desde Siderópolis a Imbituba.

## 3. INSTALACIONES Y EQUIPOS

### 3.1. Atracaderos.

\* Atracadero 1: sector sur del viejo muelle, 308 m

Calado máximo 9,5m

\* Atracadero 2: sector norte del viejo muelle.

Calado máximo 9,5m.

\* Atracadero 3: muelle nuevo, 250m de muelle, terminal de

contenedores.

Calado máximo 9,5m.

Instalaciones especiales:

\* cargas sólidas: importaciones

3000 a 4000 tn/día

\* cargas líquidas: exportaciones 380 tph

\* terminal de contenedores con un área

pavimentada de 13.400 m<sup>2</sup> y área total

de 75.000 m<sup>2</sup>.

\* Atracadero 4: Muelle Ro-Ro, 24 m.

Calado de 7m a 8m del muelle y 9,5 a 15m del mismo.

Movimiento de cargas en buques tipo

"Roll on/Roll of".

### 3.2. Embarcaciones:

2 remolcadores de 2x840 hp, fuerza estática 26,8tm

Draga de 110m<sup>3</sup>/h.

## 4. PRINCIPALES MERCADERIAS COMERCIALIZADAS

\* Granos: arroz, maíz y trigo

\* Contenedores: cerámica, accesorios para vehículos, calzados, carne y menudos, dulces y caramelos, equipamientos diversos, tabaco, hierro fundido, malta, cuero, pie, vino.

\* Cargas sólidas: azúcar, carbón, sal.

\* Carga general: azúcar, bobinas de acero, chapas de acero, pollos congelados, ladrillos, aceite de soja, pescado fresco y congelado, chatarra diversa.

\* Carga líquida: ácido fosfórico y soda cáustica.

ADMINISTRACION PUERTO DE IMBITUBA

Avenida Getulio Vargas, s/n

TE: (0055-482) 55-0080/0273

FX: (0055-482) 55-0701

TX: (482)421 DOIM BR

CAPITULO VI  
PUERTO DE ITAJAI

1. UBICACION GEOGRAFICA

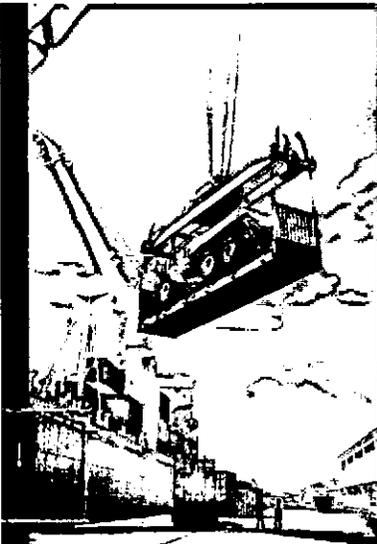
El puerto de Itajaí está localizado en el Estado de Santa Catarina, en la margen derecha del río Itajaí, siendo sus coordenadas geográficas las siguientes: 26°54,2' latitud sur y 48°39,4' longitud oeste. Se encuentra a 730 km de Bernardo de Irigoyen, Misiones.

Su zona de jurisdicción limita al norte por la división entre los municipios de Barra Velha y Pizarras, al sur la localidad de Garopaba, también con las márgenes del río Itajaí y la isla de Florianópolis.

2. ACCESOS

2.1 Aéreos:

El aeropuerto de Navegantes, localizado en el municipio de Navegantes, distante a 4 km de Itajaí, con conexiones a San Pablo y Río de Janeiro; y el aeropuerto de Florianópolis,



PORTO DE ITAJAÍ

PORTOBRÁS



distante 110 km de Itajaí, con mayor número de vuelos diarios.

## 2.2 Terrestres:

El puerto de Itajaí está conectado, a través de una importante red vial, con todas las regiones del Estado y estados vecinos.

## 3. EVOLUCION DEL TRAFICÓ PORTUARIO

El puerto de Itajaí, a partir de 1966 pasó a ser considerado como "puerto organizado", cuando fue instalada la Junta Administrativa de dicho puerto, dependiente del Departamento Nacional de Puertos y Vías Navegables. En 1976, con la creación de la Empresa de Puertos de Brasil S.A. PORTOBRAS, el gerenciamiento de la terminal itajaense pasó a ser ejercido por la Administración del Puerto de Itajaí, directamente vinculada con la empresa estatal.

A partir de ese período se registró un crecimiento en sus movimientos.

## 4. MOVIMIENTO DE MERCADERIAS

Siendo tradicionalmente un puerto de carga general, este puerto ha demostrado un crecimiento sorprendente en los

últimos años. En 1990, se movieron solamente en el muelle comercial, 732 mil toneladas, superando en 1992 la marca de 1 millón de toneladas. En 1993 el movimiento ascendió a 1,8 millones de toneladas.

Itajaí, se caracteriza por ser un puerto esencialmente exportador, donde solamente el 22% del movimiento corresponde a las importaciones. Este hecho refleja la característica económica del Estado de Santa Catarina, cuya producción agro-industrial tiene gran aceptación en los mercados internacionales. Los principales mercados de destino de los productos exportados a través de este puerto son Medio Oriente, Europa, América del Norte y Extremo Oriente.

A lo largo de los años las principales mercaderías operadas en este puerto son: pollos congelados (mayor puerto exportador de Brasil), textiles, madera y derivados, máquinas, motores y accesorios, cerámicos, tabacos, papel kraft.

Dentro de las importaciones podemos mencionar las de sulfato de sodio, máquinas y motores, productos químicos diversos, como así también derivados del petróleo, soda cáustica y sal.

Es importante destacar el movimiento de contenedores, especialmente teniendo en cuenta sus instalaciones y equipamiento especializados, por lo que este puerto es considerado el 5º del Brasil. De un movimiento de poco más de 26.000 TEU (unidades de contenedores) en 1990, se registró una

marca de 55.000 TEU en 1992. En 1993 el movimiento fue de 70.000 TEU. En tal sentido, del total de cargas operadas en este puerto, el 36% está representado por mercaderías en contenedores.

## 5. CONDICIONES DE NAVEGACION Y MANIOBRAS

El canal de acceso al puerto tiene una extensión de 3,2 km, con un ancho de 100m y calado de 8m; y el canal sobre el río Itajaí tiene una extensión de 1,5 km, ancho de 100 m y un sobre ancho de 50m y un calado de 8,5m.

## 6. INSTALACIONES

### 6.1. Atracaderos

El muelle del puerto de Itajaí cuenta con 740 metros, dividido en 5 atracaderos, siendo el primero prioritario para navíos "Full-containers", "Roll-on/Roll off"; el segundo preferentemente para navíos con cargas refrigeradas almacenadas en el frigorífico del puerto. El tercer atracadero es para los navíos "Full-containers" o de carga general. Los demás son utilizados según el orden de llegada de los navíos.

## 6.2. Depósitos

El puerto cuenta con tres almacenes para carga general con una capacidad total de 120.000 m<sup>3</sup> y un área de 15.000 m<sup>2</sup>.

## 6.3. Patio descubierto

Este puerto cuenta con un área totalmente pavimentada de 37.900 m<sup>2</sup> para almacenaje de contenedores y otras cargas.

## 6.4. Terminales especializadas

- \* Derivados del petróleo: gasolina - 14.060 m<sup>3</sup>
  - gas-oil - 6.988 m<sup>3</sup>
  - kerosene - 941 m<sup>3</sup>
  - fuel-oil - 6.686 m<sup>3</sup>
  - 28 tanques para gas - 3.112 m<sup>3</sup>
  
- \* Productos químicos: terminal - 12.000 tn (soda cáustica)
- \* Almacenes frigoríficos privados
- \* Terminales para contenedores

## 7. EQUIPAMIENTO DEL PUERTO DE ITAJAI

- \* Remolcador "Anápolis": largo total - 28m
  - boca máxima - 8,30m
  - motor principal - 1680 hp
  - tonelada bruta - 244 tn
  - bollard pull - 20 tn

- \* Grúas: 2 sobre carril - capacidad para 1,5 tn
  - 4 sobre carril - capacidad para 3,2 tn
  - 1 sobre carril - capacidad para 4,0 tn
  - 1 sobre carril - capacidad para 5,0 tn
  - 1 sobre ruedas - capacidad para 20 tn
- \* Elevadores: 4 - capacidad 1,0 tn
  - 13 - capacidad 1,8 tn
  - 7 - capacidad 3,0 tn
  - 4 - capacidad 3,5 tn
  - 2 - capacidad 5,0 tn
  - 4 - capacidad 7,0 tn
  - 1 - capacidad 7,5 tn
  - 1 - capacidad 12 tn
  - 3 - capacidad 37 tn
- \* Tractores: 3 con una potencia de 90 hp
- \* Transportadores de contenedores: 2 - capacidad 40 tn
  - 1 - capacidad 20 tn
  - 1 - capacidad 30 tn
- \* Cintas transportadoras: 5 con elevación de 7 a 9m y capacidad para aproximadamente 1.260 bultos de 60kg/h.
- \* Elevador de bobinas: 4 - capacidad 3 tn
- \* Balanza para camiones: 1 - capacidad 60 tn

## 8. SERVICIOS

El puerto de Itajaí dispone de 12 tanques que proveen 10m<sup>3</sup>/segundo de agua, y una reserva con capacidad para 200.000 litros.

Además cuenta con instalaciones adecuadas para la provisión de energía eléctrica para camiones frigoríficos, contenedores reefers y clipons, no así para navíos.

### ADMINISTRACION PUERTO DE ITAJAI

Avenida Coronel Eugenio Muller, 622

TE: (0055-473) 44-0722

FX: (0055-473) 44-0512

TX: (0473) 121

88301-090-Itajaí-SC

## CAPITULO VII

### PUERTO DE SAN FRANCISCO

#### 1. UBICACION GEOGRAFICA

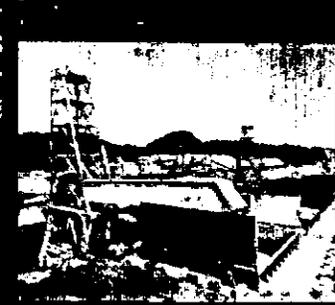
El puerto de San Francisco do Sul, está ubicado en la margen derecha del río San Francisco do Sul, en la Bahía de Babitogna, en el lado oeste de la isla de San Francisco, litoral norte del estado de Santa Catarina. Este puerto se encuentra a 660 km de Bernardo de Irigoyen, Misiones.

Su zona de influencia se extiende por todo el estado de Santa Catarina.

#### 2. CONSIDERACIONES GENERALES

La administración del puerto se encuentra dentro de un régimen de concesión, cedida al Estado de Santa Catarina a través de un contrato, a partir del año 1941 hasta el año 2011.

El Estado de Santa Catarina para administrar esta concesión, creó un ente autarquico denominado "Administaración del Puerto de San Francisco".



**GOVERNO DE ESTADO DE SANTA CATARINA**  
**SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES E OBRAS**  
**ADMINISTRAÇÃO DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL**

### 3. ACCESOS

#### 3.1. Terrestres:

A este puerto se puede acceder por la BR-280, totalmente asfaltada, también por la ruta transversal asfaltada que recorre el Valle de Itajaí, que la une con el litoral catarinense, importante región productora de productos agrícolas.

#### 3.2. Ferroviarios:

El puerto de San Francisco está ligado al sistema ferroviario de toda la región sur del país y se convierte en el punto más próximo de la frontera con nuestra provincia.

#### 3.3. Aéreos:

Los aeropuertos de Joinville y Navegantes se encuentran a 60 y 100 km respectivamente. También existe en San Francisco do Sul un campo de aviación distante a 8 km del puerto.

### 4. CARACTERISTICAS PORTUARIAS

#### \* Canal de acceso

Tiene una extensión de 9,3 km, un ancho de 150 m y el calado es de 10m.

\* Canal sobre el río

Con una extensión de 525m, ancho de 400m y una profundidad de 10 a 19m.

\* Amplitud del mar: 2,40m con una profundidad de 12m.

\* Muelle

Profundidad de 10 a 06m y longitud de 675m.

\* Atracaderos

1 de 225m - calado máximo 10m

2 de 150m - calado máximo 08m

3 de 150m - calado máximo 07m

4 de 150m - calado máximo 05m

## 5. CARACTERISTICAS OPERACIONALES DEL PUERTO

### 5.1. Depósitos

\* **Carga General:** almacén 1 - 4000 m<sup>2</sup> - 24.000 m<sup>3</sup>

almacén 2 - 4.000 m<sup>2</sup> - 24.000 m<sup>3</sup>

almacén 3 - 1.500 m<sup>2</sup> - 4.500 m<sup>3</sup>

almacén 4 - 4.000 m<sup>2</sup> - 24.000 m<sup>3</sup>

\* **Patios para contenedores**

Posee tres patios para contenedores con 15.000, 3.000 y 10.000 m<sup>2</sup> respectivamente.

\* **Patios para carga general:**

Posee dos de 15.000 y 20.000 m<sup>2</sup> respectivamente.

5.2. Equipamiento

\* **Remolcadores:** Posee dos unidades.

" Río Preto": largo total de 28 m

boca máxima 8,30 m

motor principal 1.680 hp

tonelada bruta 244

bollard pull 20 tn

"San José": largo total de 19 m

motor principal 850 hp

bollard pull 12 tn

\* **Locomotoras:** 2 unidades

\* **Grúas:** una unidad sobre ruedas, largo de la pluma 12,5m, con capacidad para 40 tn y 2 unidades sobre rieles, tipo

revolver, largo de la pluma 25 m, con 6m de radio y capacidad de 7,5 tn.

\* **Elevadores:** para movimiento de containers, 3 unidades con capacidad para 37 tn; 7 unidades con capacidad para 7 tn; 5 unidades con capacidad para 5 tn; 6 unidades con capacidad para 3,5 tn y 5 unidades con capacidad para 3 tn.

\* **Tractores:** 4 unidades con 45 hp de potencia y 7 unidades con 65 hp.

\* Carretas: para transporte de carga general, con capacidad para 3 tn, 25 unidades y con capacidad para 5/6 tn, 10 unidades.

\* Garras/clamps: una unidad para movimiento de bobinas de papel con capacidad para 3 tn.

\* Redler 's: dos unidades con capacidad para 150 tn/hora cada una.

\* Cintas transportadoras: con capacidad para 150 tn/h.

2 unidades - largo 20 m

2 unidades - largo 18 m

1 unidad - largo 16,87 m

1 unidad - largo 12,70 m

1 unidad - largo 12,22 m

\* Embudos: cuatro unidades para descarga de mercadería a granel.

\* Palas mecánicas: cinco unidades para movimiento de carga a granel de 4 hp.

\* Balanza para camiones: una unidad con capacidad para 60 tn.

## 6. TERMINAL DE CARGA SOLIDA Y LIQUIDA

### 6.1. Carga Sólida

\* Depósitos: Posee dos almacenes horizontales con capacidad para 115.000 tn.

- \* **Recepción:** tolva para camiones con capacidad estática de 500 t/h con dos plataformas de descarga y tolva para ferrocarril con capacidad estática de 500 t/h de 4 vagones simultáneamente.
- \* **Expedición:** dos Ship Loader's con capacidad estática individual de 500 t/h cada una.

## 6.2. Carga Líquida

- \* Cinco tanques con las siguientes capacidades, 4.500.000 m<sup>3</sup>, 1.500.000 m<sup>3</sup>, 1.500.000 m<sup>3</sup>, 750.000 m<sup>3</sup>, 750.000 m<sup>2</sup> y 9.000.000 m<sup>3</sup> respectivamente.
- \* **Recepción:** tres bombas con capacidad estática de 100 m<sup>3</sup>/h cada una.
- \* **Expedición:** capacidad estática de 500 m<sup>3</sup>/h.

## 7. MANO DE OBRA PORTUARIA

Este puerto tiene un total de 724 empleados excluidos los de las empresas privadas.

## 8. MOVIMIENTO DE MERCADERIAS

En el año 1992 se comercializaron a través de este puerto un total de 1.589.733 tn para exportación y 6.687.449 tn de mercaderías importadas.

Las principales mercaderías operadas en este puerto son:

- \* Granel: soja, maíz, trigo, harina de soja y aceite de soja.
- \* Carga general: pollos congelados, madera, motocompresores, manufacturas textiles, manufacturas de madera, papel, cerámica, resina sintética, autopartes, frutas congeladas, motores eléctricos, etc.

#### 9. MOVIMIENTO DE CONTENEDORES

En el año 1992 se movieron un total de 38.045 TEUS, entre containers de 20' y 40'.

ADMINISTRACION PUERTO DE SAN FRANCISCO  
Avenida Engenheiro Leite Ribeiro, 782  
C.P. 71

89.240.000 San Francisco do Sul-SC

TE: (0055-474)44-0200/0196/0115

FX: (0055-474)474348

TX: 440115

CAPITULO VIII  
PUERTO DE VALPARAISO

1. CARACTERISTICAS FISICAS

UBICACION GEOGRAFICA:      Latitud 33° 01' 33" S.  
  Longitud 71° 38' 22" W.

CLIMA:                              Templado.

NUBOSIDAD MEDIA:              4.8 a las 08:00 horas.

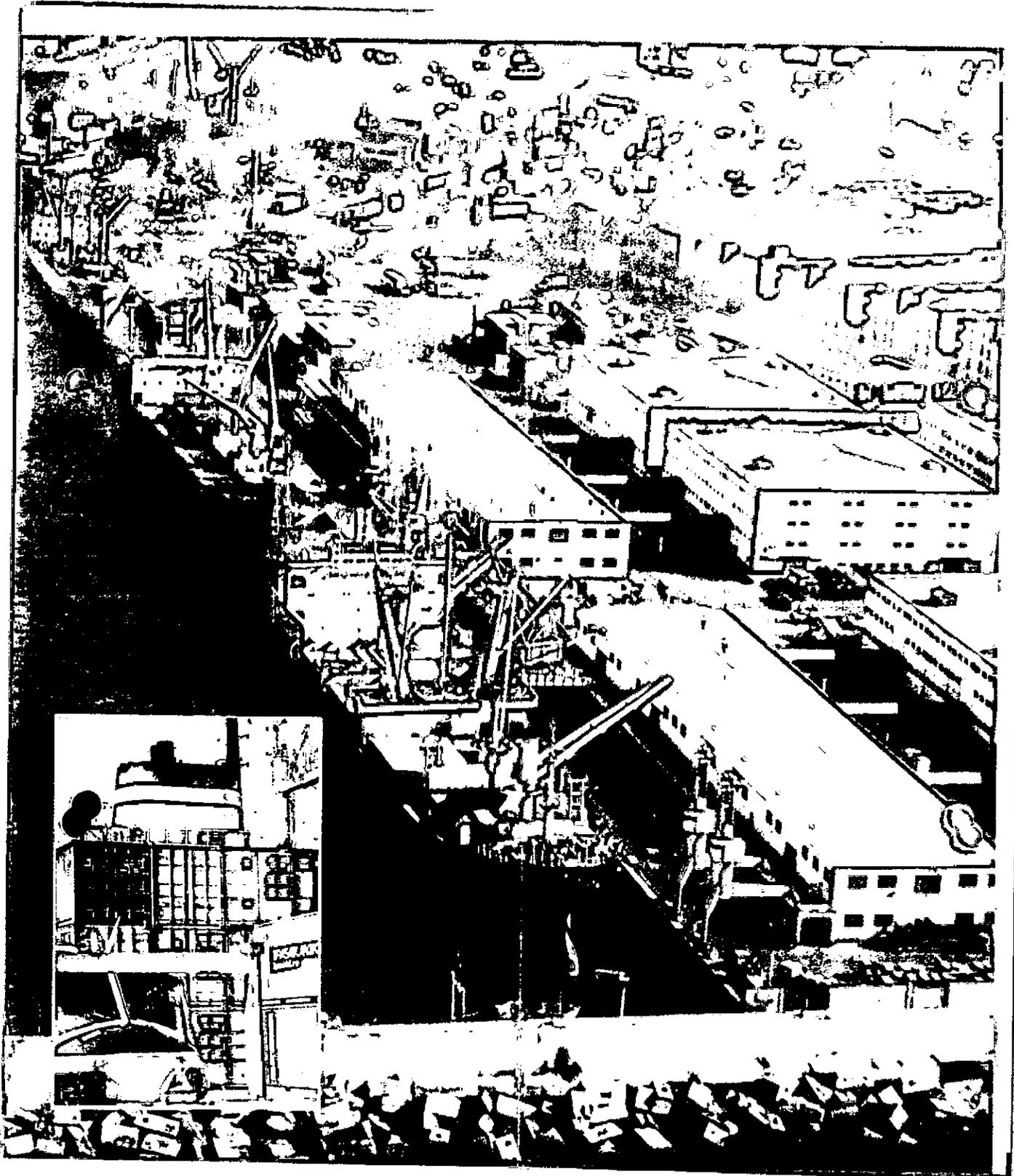
VIENTOS PREDOMINANTES:    Dirección S-W, N-W. Velocidad 23 Nudos.

LLUVIAS:                         360,2 mm/año.

TEMPERATURAS:                Máxima Promedio 19 grados C.  
  Mínima Promedio 11 grados C.

PROTECCIONES NATURALES: No existen

ZONA DE AGUAS ABRIGADAS: 50 Ha. aproximadamente.



SEDIMENTOS Y DRAGADOS: Sitios 5/6 y Muelle Barón (2 veces al  
año)

VARIACION DE MAREAS: 1,66 m. en sicigias.

MOLO DE ABRIGO: 1.000 m.

BOYAS: 2 boyas ubicadas en los sitios 9 y 10  
(Actualmente la del sitio 10 varada).

PUESTOS DE ATRAQUE: 10 sitios de atraque con una longitud  
total de 2.005 m. en muelles  
marginales, espigón de atraque y,  
muelle Barón.

ALMACENES Y PATIOS DE CARGA: 14 almacenes con 114.595 m<sup>2</sup> y  
85.463 m<sup>2</sup> de patios.

DIQUE FLOTANTE: "Valparaiso III" con capacidad de  
levante de 10.000 tns., operado por  
Sociber.

## 2. COMUNICACIONES

### TELEGRAFOS:

Telégrafos del Estado y Telégrafo Comercial. Además existen Cables Comerciales nacionales e internacionales.

### TELEFONOS:

Compañía de Teléfonos de Chile.

### RADIO COSTERA:

La Dirección del Litoral mantiene la Estación Central en el edificio de la Gobernación Marítima con características CBV-2 que atiende el servicio de naves nacionales y extranjeras.

### ENTEL:

El puerto posee servicio telefónico especial a través de ENTEL-CHILE.

TELEX: 230468 CL.

TELEFONO EMPRESA: 257167.

## 3. TRANSPORTE

### 3.1. Ferroviario:

El ferrocarril eléctrico de Ferrocarriles del Estado

une al puerto con Santiago. Este servicio se conecta con Galera, en la cual tiene su nacimiento la Red Norte que se extiende hasta Iquique con un tendido local de 1.880 Km. de vía férrea, que está limitada sólo al tráfico de carga. En la estación Puerto, nace la Red Sur, que tiene su punta de rieles en Puerto Montt, después de un tendido de 1.267 Km.

El ferrocarril internacional (Transandino), conecta a los Andes con Mendoza y Buenos Aires, Argentina. Tiene 70 Km. en la parte Chilena y está servido por modernos automotores.

### 3.2. Caminero:

Valparaíso está unido a Santiago por un camino pavimentado de 114 Km. También se conecta a la carretera Panamericana que une el Norte y Sur del país. La Red regional posee una alta densidad de buenos caminos. A 148 Km. del puerto, parte desde Los Andes el camino internacional que conecta a la Región con la ciudad Argentina de Mendoza. La parte chilena es de 71 Km. hasta la frontera, la que atraviesa por el Paso de Bermejo.

### 3.3. Aéreo:

En Valparaíso hay 4 canchas aéreas; Quintero de propiedad particular, Belloto de la Fuerza Aérea Naval, Aeródromo de Viña del Mar (Sector Torquemada Con-Con) y Rodelillo de la aviación civil. Este último es administrado por el Club Aéreo de Valparaíso. Su pista de asfalto tiene 900 m.

de largo por 20 m. de ancho. El aeropuerto de Los Cerrillos está a 125 Km. de Valparaíso y atiende sólo al tráfico nacional. El Aeropuerto internacional "Comodoro Arturo Benitez" está a 95 Km. de distancia de Valparaíso.

#### 4. PRACTICAJE

Hay dos prácticos autorizados por la Gobernación Marítima de Valparaíso. La recepción de las naves se hace como a 2.5 cables fuera del molo de abrigo. (Al 009º y a 456 m. de faro extremo molo de abrigo).

#### 5. APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE

Existe una bomba expendedora (DIPEVAL LTDA.) ubicada en el espigón, sólo para el abastecimiento de goletas pesqueras. Abastecimiento en sitios comerciales mediante camiones.

#### 6. INFRAESTRUCTURA BASICA

##### 6.1. Obras de Defensa

El puerto de Valparaíso está constituido en su parte más importante por la poza, abrigada por el Molo que, partiendo desde la punta Duprat, se interna en dirección N.N.E. hasta una

distancia de 300 m. y continua en dirección S.E. en otros 700 m.

La primera parte del Molo está constituida por cajones monolíticos de concreto de 25 m. de largo por 16 m. de ancho sobre una fundación que llega a la cota - 14 metros, donde las profundidades del agua eran mayores de 18 m. Donde las profundidades eran menores se adoptó un sistema de bloques de hormigón protegido por una escollera de bloques de 60 toneladas p.m.l.

Para evitar que la acción de olas pasara sobre esta obra se construyó un parapeto de defensa de 6 m. de altura por 3 m. de ancho.

En la parte principal del Molo se elevó la cota del prisma de fundación a la cota 12 metros ya que está menos expuesta a la acción frontal de las olas. La estructura misma está formada por bloques de mampostería arrimados en capas inclinadas. Sobre ellos se colocó una capa de hormigón en sitio hasta la cota de + 4. El ancho de esta parte del Molo es de 12 metros.

## 6.2. Obras de Atraque

Dentro de las obras de abrigo se desarrollaron las siguientes obras de atraque:

1. Un Malecón Marginal construido con bloques de mampostería de 60 tn. de peso, fundados sobre un prisma de rocas y arena,

excepto en la parte ocupaba el Muelle Fiscal, cuya infraestructura se aprovechó para constituir el Sitio 4. El malecón tiene en total una longitud de 980 m. hasta el Muelle Prat.

2. El Espigón que es una estructura maciza de 240 m. de largo y 100 m. de ancho, está ubicado frente a la actual estación Terminal de ferrocarriles y arranca desde la Costanera en dirección N.N.E.

Los muros están contruidos en bloques de mampostería en capas inclinadas (para mantener su acomodación durante el asentamiento del fondo fangoso), fundados sobre un prisma de sección variable a la costa de - 10 m. Tras de ellos hay un prisma de bolones y piedrecillas, cuyo volumen encerrado entre ellos está relleno con arena.

3. El Muelle Barón fue construido fuera de la poza abrigada, hacia el Este y está orientado normal a las defensas de enrocados de la Costanera, en dirección al Norte. Tiene 200 m. de largo útil y 30 m. de ancho. Su construcción es del tipo abierto sobre columnas de concreto que permiten su dragado hasta la cota - 10 metros.

7. TRANSFERENCIA DE MERCADERIAS

Se registra una leve baja en el movimiento de carga en el puerto, ello debido en parte a la depresión económica de los mercados internacionales y a que una porción de la carga se ha desviado hacia el puerto de San Antonio en forma transitoria por la remodelación de Valparaíso.

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES TEU's (enero-octubre)

AÑO 1992: 203.382

AÑO 1993: 214.094

MOVIMIENTO DE CARGA EN TONELADAS (enero-octubre)

	1992	1993
Cobre	253.200	266.745
Fruta	945.988	876.011
Carga Cont.	2.127.677	2.009.775
Otros	719.943	761.727
<b>TOTAL</b>	<b>4.046.808</b>	<b>3.914.258</b>

8. AREAS DE ALMACENAMIENTOAREAS CUBIERTAS: 114.595 m2.

Almacén de Tránsito	2 P* x 25 x 130	= 6.500 m2
Almacén Posterior	4 P* x 45 x 60	= 10.800 m2
Almacén Posterior	4 P* x 45 x 60	= 10.800 m2
Almacén de Tránsito	2 P* x 25 x 130	= 6.500 m2
Almacén Posterior	4 P* x 45 x 60	= 10.800 m2
Almacén Posterior	4 P* x 45 x 60	= 10.800 m2

## Terminal de Contenedores

Almacén Posterior Subt.	+4 P* x 26 x 73	= 9.490 m2
Almacén Posterior Subt.	+4 P* x 26 x 73	= 9.490 m2
Almacén Posterior Subt.	+4 P* x 26 x 73	= 9.490 m2
Almacén Posterior (Bis)	4 P* x 19 x 103	= 7.828 m2
(Cuerpos A-B y C)		
Almacén de Tránsito	2 P* x 25 x 70	= 3.500 m2
Almacén de Tránsito	2 P* x 25 x 100	= 5.000 m2
Almacén Celular	1 P* x 15 x 55	= 825 m2
(Carga Peligrosa)		
Bodega Simón Bolívar		= 12.772 m2

## Notas:

(\*) Niveles de Almacén.

(+ ) Tienen un subterráneo de 26 x 73 m. (1.898 m3)

AREAS DESCUBIERTAS: 85.463 m2.

Patio Lateral Almacén	19 x 87 m.	=	1.653 m3
Patio Lateral Almacén	37 x 40 m.	=	1.480 m3
Patio de Tránsito	25 x 40 m.	=	1.000 m3
Patio de Tránsito	25 x 40 m.	=	1.000 m3
Patio Lateral Almacén	37 x 40 m.	=	1.480 m3
Posterior			
Ex Almacenes de Tránsito	25 x 135 m.	=	3.375 m3
Patio de Contenedores	Irregular	=	52.300 m3
Patio de Carga		=	500 m3
Patio de Carga		=	5.500 m3
Andenes Carga Peligrosa	Irregular	=	2.025 m3
Parqueo Bellavista	38 x 225 m.	=	6.750 m3
Parqueo ex Carbonera	28 x 300 m.	=	8.400 m3

9. EQUIPAMIENTOREMOLCADORES

Existen 7 remolcadores particulares, cuyas potencias varían entre 750 a 4.000 HP.

GRUAS DE MUELLE ELECTRICAS

- 4 - unidades con capacidad de 10 tns. - 18 m.
- 6 - unidades con capacidad de 5 tns. - 18 m.

9 - unidades con capacidad de 3 tns. - 22 m.

4 - unidades con capacidad de 5 tns. - 22 m.

#### GRUAS MÓVILES DE PATIO

1 - unidad con capacidad de 113,5 tns.

#### ELEVADORES DE HORQUILLA FRONTALES

8 - capacidad 6.000 lbs. - 24" (Yale)

15 - capacidad 5.000 lbs. - 24" (Yale)

4 - capacidad 1.200 lbs. - 24" (yale)

1 - capacidad 16.000 lbs. - 24" (Pettibone)

2 - capacidad 25.500 lbs. - 24" (Pettibone)

7 - capacidad 6.000 lbs. - 24" (Yale)

1 - capacidad 6.000 lbs. - 24" (Yale)

#### PORTA CONTENEDORES

1 - capacidad 52.000 lbs. - 48" (Taylor)

#### TRACTORES INDUSTRIALES DE ARRASTRE

3 - con capacidad 4,0 tns. (Fuerza de Tracción)

#### VAGONETAS

166 - capacidad 2 tns.

2 - capacidad 10 tns.

5 - capacidad 20/30 tns.

1 - capacidad 10 tns.

**GRUAS MURALES**

4 - capacidad 1 tn.

**ASCENSORES**

14 - capacidad 1 tn.

**10. JORNADAS NORMALES DE TRABAJO DEL PUERTO****ATENCION DE NAVES**

(Todos los días)

1ª Turno	:	08:00 a 15:30 Hs.
2ª Turno	:	15:30 a 23:00 Hs.
3ª Turno	:	23:00 a 06:30 Hs.
Prolongación	:	06:00 a 08:00 Hs.

**ADMINISTRACION**

(Atención Público en Oficinas)

En General	:	Lunes a Viernes: 08:00 a 17:15 Hs.
Tesorería	:	Lunes a Viernes: 08:00 a 13:30 Hs. 14:00 a 16:00 Hs.

**DESPACHO DE CARGA**

Lunes a Sabados	:	08:00 a 20:00 Hs.
Domingo	:	Habilitación.

ADMINISTRACION PUERTO DE VALPARAISO

Errázuriz 629

Casilla 25-V

Tel.: 257167

Fax.: 234427

Telex: 2300468

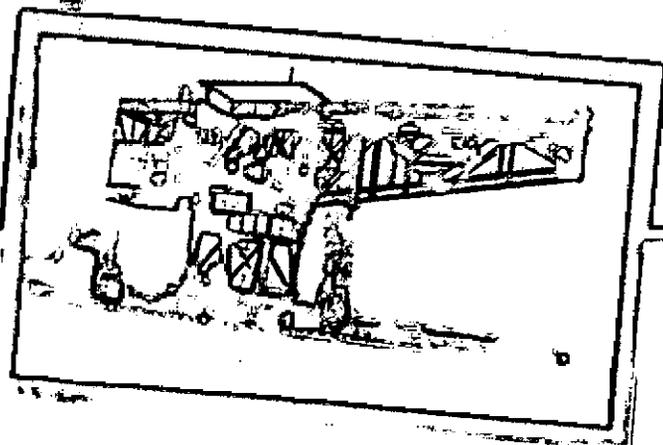
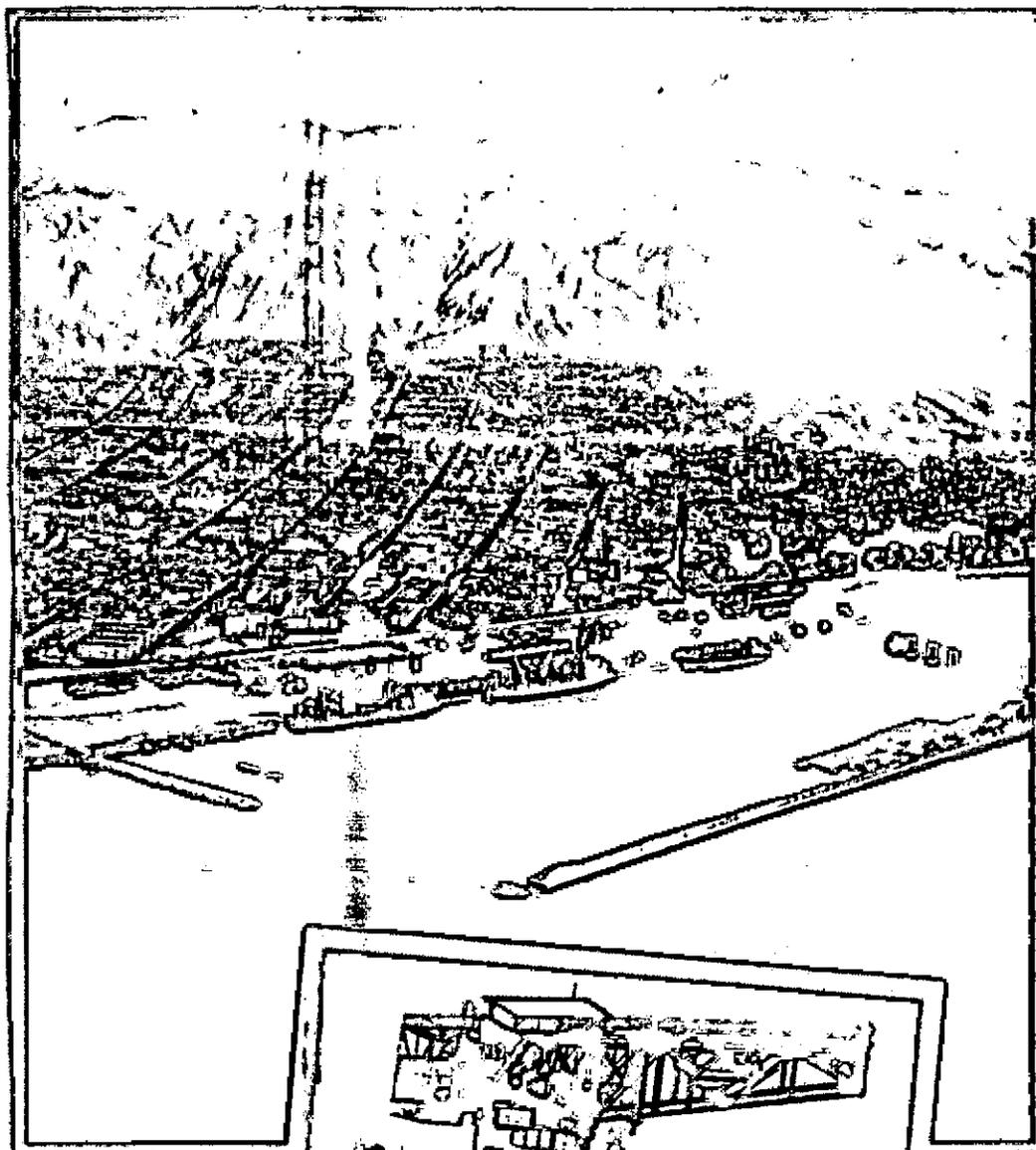
CAPITULO IX  
PUERTO DE ANTOFAGASTA

1. ANTECEDENTES GENERALES

El puerto de Antofagasta debido a su entorno internacional constituye uno de los puertos chilenos más importantes. Sus modernas instalaciones lo convierten en un terminal marítimo expedito, donde las naves no tienen demora por espera, y las faenas se realizan en tres turnos que cubren las 24 horas del día.

El Puerto posee grandes proyecciones internacionales, pues es la puerta de salida hacia el Pacífico de países como Bolivia y del Noroeste de Argentina.

La superficie que abarca el recinto portuario es de 319.000 m<sup>2</sup> y el terreno es de relleno, asentado sobre pesadas rocas depositadas en su base. La poza interior del Puerto está conformada por tres frentes de atraque y tiene una superficie de 31 hectáreas de aguas abrigadas, lo que posibilita la atención de 7 naves simultáneamente. Las excelentes condiciones



climáticas de la zona permiten un normal desarrollo de la faena de transferencia de carga durante todo el año.

Los vientos más fuertes ocurren en primavera y verano; en la mañana son débiles hasta alcanzar una mayor intensidad a las 18:00 horas aproximadamente, con una velocidad máxima de unos 10 nudos de dirección S.W. La variación de mareas es de 1,6 metros en sicigias.

## 2. DESARROLLO PORTUARIO

La construcción del Puerto de Antofagasta se remonta al año 1.918 con la construcción del molo de abrigo. En el año 1.925 se comenzó la construcción de las obras de atraque y complementarias.

Finalmente, con la recuperación de la crisis de la década de 1.930, la actividad portuaria experimentó una reactivación, y fue así como a partir del año 1.942 se efectuó la terminación de las obras de atraque del Puerto, quedando concluidas el día 14 de febrero de 1.943.

A partir de esa fecha permanentemente se han realizado obras de mantención, adecuación y ampliación de la infraestructura, de acuerdo a los requerimientos de las nuevas

tecnologías del transporte naviero y terrestre.

Junto a su infraestructura, el Puerto dispone de un moderno sistema de alumbrado, que proporciona una excelente iluminación para las faenas nocturnas.

La administración del Puerto de Antofagasta está empeñada en obtener una máxima eficiencia de sus instalaciones. Para ello cuenta con un equipo de técnicos y profesionales calificados que permanentemente están capacitándose en diferentes áreas inherentes al quehacer marítimo-portuario. Diariamente las faenas son planificadas y coordinadas con las diferentes agencias y clientes, tanto para la asignación de sitios de atraque, como para la programación del equipo requerido para la movilización de la carga nacional, boliviana y argentina.

El ferrocarril constituye un importante medio de transporte de la carga y el Puerto cuenta con accesos ferroviarios hasta el costado de la nave en sus siete sitios, permitiendo efectuar la transferencia de carga en forma directa, desde las bodegas del buque hasta los vagones y viceversa. Además, se cuenta con parrillas ferroviarias que permiten el parqueo de vagones cargados y vacíos, existiendo una capacidad para parquear 500 carros ferroviarios en el

interior del recinto portuario.

La amplitud del recinto portuario, permite otorgar cómodas facilidades para acopio de carga y disponer otras áreas para otorgarlas en concesión con tarifas muy convenientes.

### 3. CONTROL AMBIENTAL

Se ha asignado especial preocupación por el cumplimiento y actualización del Plan, procurando atenuar a su mínima expresión la polución que se produce por efecto de las faenas portuarias a través de las siguientes medidas:

- \* Cordones ecológicos.
- \* Cubierta en zona de concesión a Mantos Blancos.
- \* Nebulizadores y dispersadores de agua.
- \* Empleo de aspirador industrial.
- \* Manta de malla Raschell para acopios.
- \* Malla atenuadora de viento Nexport.
- \* Cinta transportadora protegida.
- \* Empleo de camiones con carga protegida.
- \* Direccionadores eólicos.
- \* Cubierta ventilada en zona de trigo.
- \* Control de emisión de gases.
- \* Aplicación de productos matapolvo en áreas terradas

\* Empleo de BIG-BAG.

#### 4. CARACTERISTICAS FISICAS

##### UBICACION GEOGRAFICA:

Latitud: 23° 38' 43" S.

Longitud: 70° 25' 32" W.

##### CLIMA:

Sub Tropical.

##### NUBOSIDAD MEDIA:

5.1 a las 08:00 horas.

##### VIENTOS PREDOMINANTES:

Dirección S-W

Velocidad 18 Nudos.

##### LLUVIAS:

1.5 mm/año.

##### TEMPERATURAS:

Máxima Promedio 20°

Mínima Promedio 13°.

PROTECCIONES NATURALES:

No existen.

ZONA DE AGUAS ABRIGADAS:

30 Ha. aproximadamente.

SEDIMENTOS Y DRAGADOS:

No hay.

VARIACION DE MAREAS:

1,4 m. en sicigias.

MOLO DE ABRIGO:

1.110 m.

BOYAS:

Existen tres grupos de boyas para el atraque de naves en las terminales petroleras.

PUESTOS DE ATRAQUE:

7 sitios de atraque para naves mayores, 1 sitio embarcaciones menores y una zona de embarcaciones pesqueras con una longitud total de 1.572 metros, distribuidos en el molo de abrigo y

muelles marginales.

ALMACENES Y PATIOS DE CARGA:

3 almacenes para carga nacional y un  
almacen de carga en tránsito a Bolivia  
con 18.000 m<sup>2</sup> y 70.801 m<sup>2</sup> de patios y  
explanadas para el depósito de cargas.

Reja para carga peligrosa 1.362 m<sup>2</sup>.

PRACTICAJE

Hay un práctico oficial y dos prácticos particulares de  
la Gobernación Marítima de Antofagasta.

Las naves se reciben al 239° y a 480 metros del faro del  
extremo del molo de abrigo.

APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE

Cuenta con facilidades necesarias para el  
aprovisionamiento de las naves para operar sin dificultad  
dentro de los Recintos Portuarios. No existen bombas  
expendedoras de combustibles.

## 5. AREAS DE ALMACENAMIENTO

### AREAS CUBIERTAS: 18.300 m2

- 1 Almacén 50 x 100 = 5.000 m2 Acopio graneles
- 1 Almacén 50 x 100 = 5.000 m2 Carga General
- 1 Almacén de Tránsito (Bolivia) 30 x 100 = 3.000 m2  
Carga General
- 1 Almacén 50 x 100 = 5.000 m2 Acopio Generales
- 1 Almacén Carga Peligrosa de 300 m2 Carga General

### AREAS DESCUBIERTAS: 70.801 m2

#### Zona Pesquera:

- \* Patio área triguera 16.848 m2
- \* Patio entre área trigo y almacén N° 1

5.580 m2.

- \* Parqueo camiones 3.976 m2.
- \* Reja carga Peligrosa 1.362 m2.

Áreas posteriores Almacén N° 1:

a) área consolidación y desconsolidación

1.200 m2.

b) depósito contenedores vacíos 3.200 m2

c) depósito contenedores vacíos/cargados

4.223 m2.

Playa 1/2:

a) área lateral sur Almacén N°1 2000 m2.

b) área lateral norte Alm. tránsito

1.600 m2.

Sitio 2:

\* Area posterior Almacén N° 2:

a) área consolidación y desconsolidación

1.200 m2.

Playa 2/3:

\* Area lateral sur Almacén N°2 2000 m2.

\* Area posterior Almacén Tránsito:

Depósito contenedores vacios 1.673 m2.

Sitio 3:

Area posteriores Almacén N° 3:

a) área consolidación y desconsolidación

1.200 m2.

b) área consolidación contenedores

1.880 m2.

c) área depósito contenedores vacíos

1.880 m2.

d) área depósito contenedores vacíos

2.000 m2.

e) área lateral sur Almacén N°3 1564 m2.

**Embarcadero:**

a) área depósito contenedores vacíos

1.780 m<sup>2</sup>.

b) área parqueo camiones lado poniente

720 m<sup>2</sup>.

\* Almacén de Materiales:

**Sitio 4/5:**

a) área depósito carga gral./granel

9.718 m<sup>2</sup>.

**Sitio 6/7:**

a) depósito de graneles 8.540 m<sup>2</sup>.

**6. EQUIPAMIENTO****REMOLCADORES**

Existen 3 remolcadores para las operaciones de atraque y zarpe de naves, cuyas potencias varían entre 970 y 4.100 HP.

**GRUAS DE MUELLE**

- 6 Grúas de muelle eléctricas con capacidad de 6/12

tn.- 25 m.

- 8 Grúas de muelle eléctricas con capacidad de 5

tn.- 18 m.

**GRUAS HORQUILLAS**

- 1 Grúa horquilla, capacidad 7,3 tn.- 24"
- 1 Grúa horquilla, capacidad 7,5 tn.- 24"
- 1 Grúa horquilla, capacidad 23,6 tn.-48"
- 8 Grúas horquilla, capacidad 2,8 tn.-600 m.

**GRUA MOVIL DE PATIO**

- 1 Grúa móvil con capacidad de 35 tn.-3,5 m.

**TRACTORES INDUSTRIALES DE ARRASTRE**

- 1 Tractor con capacidad 2,3 tn.(Fuerza Tracción)
- 1 Tractor con capacidad 2,1 tn.(Fuerza Tracción)
- 2 Tractores con capacidad 3,5 tn.(Fuerza Tracción)

**LOCOMOTORAS DE PATIO**

- 2 Locomotoras de patio capacidad de 400 tn.

**CINTAS TRANSPORTADORAS**

- 2 Juegos de cintas con capacidad de transporte de 700 tn/hora.

**CARGADORES FRONTALES**

- 1 Cargador con capacidad de 3,4 tn.

**VAGONETAS**

- 6 con capacidad de 10 tn.

- 8 con capacidad de 30 tn.

#### BASCULA MECANICA

- 1 con capacidad de 60 tn.
- 1 con capacidad de 100 tn.

### 7. JORNADAS NORMALES DE TRABAJO DEL PUERTO

#### A) Atención de Naves:

Todos los días.

1º Turno: 08:00 a 15:30 hs.

2ª Turno: 15:30 a 23:00 hs.

3º Turno: 23:00 a 06:00 hs.

#### B) Despacho y Recepción de carga:

Carga gral. y Reconocimiento

(De lunes a sábado días hábiles)

1º Turno: 08:00 a 15:30 hs.

2º Turno: 15:30 a 23:00 hs.

3º Turno: - -

Carga Granel (De lunes a sábado días hábiles)

1º Turno: 08:00 a 15:30 hs.

2º Turno: 15:30 a 23:00 hs.

3º Turno: 23:00 a 06:00 hs.

### Administrativa Operacional

Lunes a Viernes: Mañana 08:00 a 13:30 hs.

Tarde 14:00 a 17:30 hs.

Sábado: 09:00 a 13:00 hs.

### C) Administrativa:

Lunes a Viernes: 08:00 a 17:30 hs.

(Atención Usuarios)

Ingresos - Tesorería: 08:00 a 13:00 hs.

14:00 a 17:00 hs.

### 8. TRANSFERENCIA DE MERCADERIAS AÑO 1992

IMPORTACION: 218.564 Tns.

Productos Químicos.....	109.259 tns.
Productos Industriales....	64.818 tns.
Maíz / Trigo.....	24.045 tns.
Otros Productos.....	20.442 tns.

TRANSITO INTERNACIONAL: 323.796 Tns.

Trigo Boliviano (Des.)....	119.918 tns.
----------------------------	--------------

Mineral Boliviano (Emb.)..	174.253 tns.
Otros Boliviano.....	25.324 tns.
Productos Argentinos.....	4.301 tns.

**EXPORTACION: 1.068.345 Tns.**

Cobre Metálico.....	775.032 tns.
Conc. de Cobre.....	203.099 tns.
Harina de Pescado.....	36.611 tns.
Productos Mineros.....	30.939 tns.
Otros.....	22.664 tns.

**CABOTAJE: 109.550 Tns.**

Carboncillo.....	68.889 tns.
Cobre Anodos.....	21.233 tns.
Prod. Industrial.....	14.576 tns.
Otros.....	4.852 tns.

**9. DISTANCIAS DESDE ANTOFAGASTA**

**9.1. Territorio Nacional:**

Mejillones.....	69 Km.
Tocopilla.....	185 Km.
Chuquicamata...	230 Km.
Iquique.....	490 Km.
Santiago.....	1.370 Km.

**9.2. DISTANCIAS A TRAVES DEL FERROCARRIL A:****BOLIVIA:**

Potosí..... 895 Km.  
Oruro..... 930 Km.  
Sucre.....1.069 Km.  
La Paz.....1.173 Km.  
Santa Cruz.....1.638 Km.

**ARGENTINA:**

Salta..... 906 Km.  
Jujuy.....1.018 Km.  
Tucumán.....1.241 Km.  
Rosario.....1.733 Km.  
Buenos Aires...2.466 Km.

ADMINISTRACION PUERTO DE ANTOFAGASTA

Av. Grecia s/n - Casilla 190

Tel.: 223171 - 251737

Fax.: 055.223171

Telex: 225232

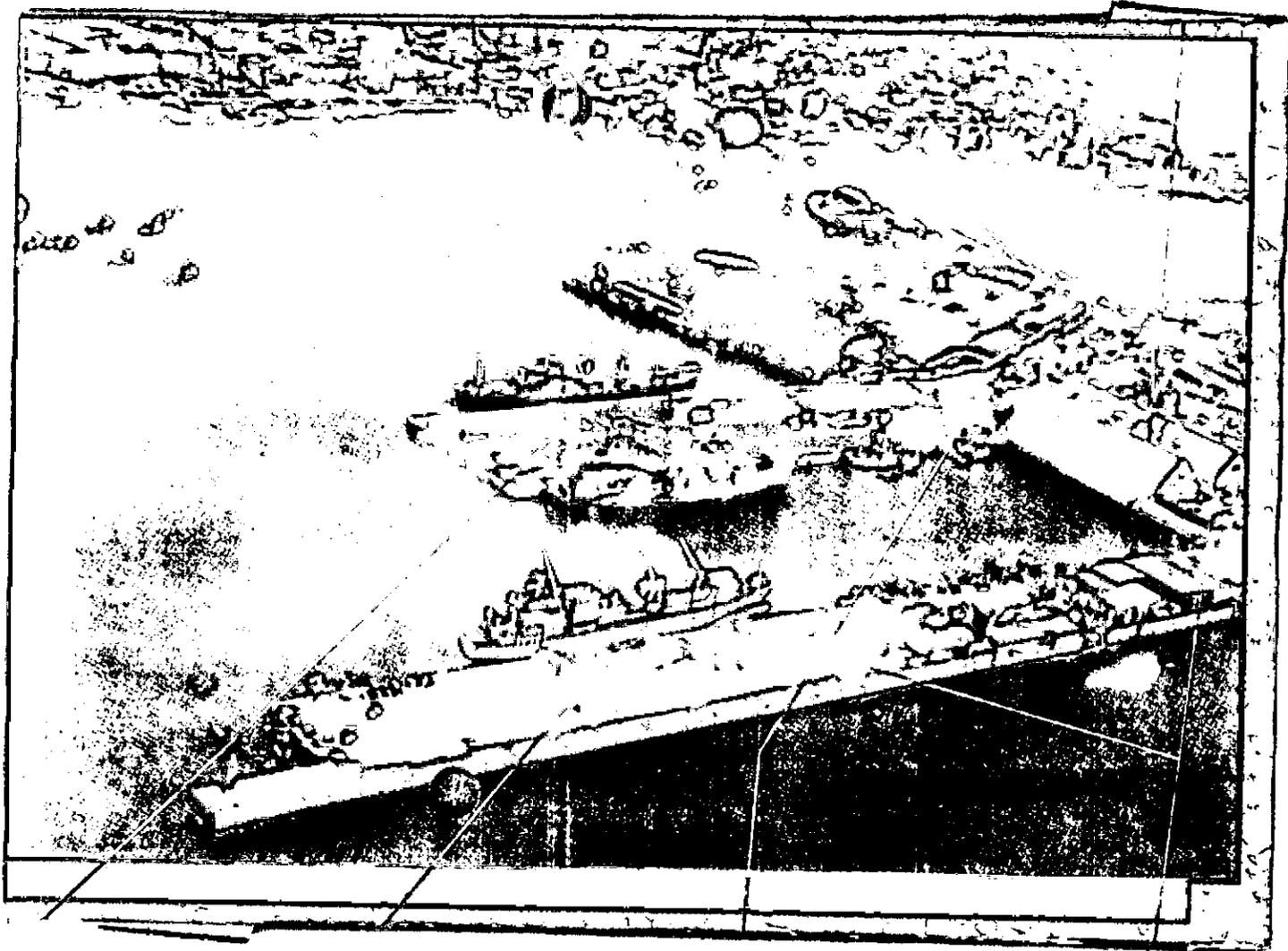
CAPITULO X  
PUERTO DE IQUIQUE

1. ANTECEDENTES GENERALES

Histórico puerto del Norte Grande de Chile en cuya rada se llevó a cabo una de las epopeyas más gloriosas de la Historia de Chile, tal es el Combate Naval de Iquique el 21 de mayo de 1.879.

Las obras de construcción del Puerto se realizaron entre 1.928 y 1.932, durante el Gobierno del General Carlos Ibáñez del Campo en una fuerte voluntad de incentivar la exportación salitrera y consistieron en el aprovechamiento de la ex isla Serrano para formar una protección de 20 hectáreas de aguas abrigadas abierta hacia el Norte.

Estas obras nos permiten contar hoy, con tres frentes de atraque, con lo cual se tiene una capacidad de atención anual de 650 naves comerciales, pudiéndose transferir hasta 1.500.000 toneladas/año.



El Puerto de Iquique no cuenta con grúas eléctricas de muelle, razón por la cual depende de los elementos de las naves para la transferencia de carga general y contenedores y de cintas transportadoras para el embarque de graneles. Cabe señalar que los rendimientos obtenidos en la transferencia de contenedores son altos y del mismo orden que aquellos que se logran con equipos de muelle. Por otra parte, el Puerto opera cubriendo 22,5 horas diarias, en tres turnos continuados, con posibilidad de prolongar faenas para el remate de las naves.

### 1.1. Plan de Desarrollo del Puerto

En 1.988 se concluyó el estudio del Plan Maestro del Puerto cuyo objetivo es proponer un programa de inversiones tendientes a maximizar la utilización de las facilidades con que cuenta el Puerto de Iquique en el largo plazo (25 años) y que le permitan a éste atender eficientemente las necesidades futuras de servicios portuarios de su zona de influencia.

Una de las conclusiones del estudio se refiere a que la capacidad de atención de naves de los frentes de atraque es suficiente para la demanda futura y actualmente la ocupación de los sitios es del 34% con alrededor de 550 naves comerciales por año, lo que permite atender un margen de 100 naves adicionales sin causar espera por falta de sitio. Por lo tanto

los problemas operacionales futuros que se esperan, se refieren a circulación interna y control de vehículos en momento de gran actividad y requerimientos de ampliación de la capacidad del patio de contenedores llenos. Ambos aspectos serán solucionados mediante un plan quinquenal de obras de inversión.

El estudio del plan de desarrollo contiene las proyecciones de demanda sectorial del Puerto. Los sectores relevantes son el sector pesquero, la Zona Franca y el sector minero.

## 2. CARACTERISTICAS FISICAS

### UBICACION GEOGRAFICA:

Latitud 20° 12' 30" S.

Longitud 70° 10' 36" W.

### CLIMA:

Sub Tropical

### NUBOSIDAD MEDIA:

6.3 a las 08:00 horas

### VIENTOS PREDOMINANTES:

Dirección S-W

Velocidad 22 Nudos

LLUVIAS:

1,5 mm/año

TEMPERATURAS:

Máxima Promedio 22°

Mínima Promedio 15°

PROTECCIONES NATURALES:

Ex Isla Serrano que constituye la

base del molo de unión y el molo de

abrigo.

ZONA DE AGUAS ABRIGADAS:

20 Ha. aproximadamente.

SEDIMENTOS Y DRAGADOS:

No hay.

VARIACION DE MAREAS:

1,5 en sicigias.

MOLO DE ABRIGO:

846 m.

BOYAS:

Existen dos grupos de boyas para el atraque de naves petroleras pertenecientes a las compañías Esso Standard Oil Co. (Chile) y a la de Petr6leos de Chile (COPEC). Adem6s de Shell en convenio con ambas.

PUESTOS DE ATRAQUE:

7 sitios con una longitud de 1.128 m. distribuidos en el espig6n de atraque y molo de abrigo.

ALMACENES Y PATIOS DE CARGA:

2 almacenes con 9.680 m<sup>2</sup> y 64.315 m<sup>2</sup> de patios y explanadas para el dep6sito de cargas.

3. SECTOR PESQUERO:

En Iquique se han establecido 19 empresas pesqueras, con una flota industrial de 184 embarcaciones.

Los Principales Productos son:

Harina de pescado.....	183.387 Tn.
Aceite de pescado.....	30.366 Tn.
Productos congelados y conservas....	3.513 Tn.

4. COMERCIO INTERNACIONAL

El Comercio Exterior representa el 95% del tonelaje anual transferido por el puerto. El intercambio comercial se ha desarrollado fuertemente en los últimos años con Bolivia, Perú, Argentina y en menor medida con Brasil, lo que ha sido posible mediante las reexpediciones de la Zona Franca de Iquique.

Iquique es el puerto más próximo a Oruro (500 Kms) versus 945 Kms., hasta Matarani, 930 hasta Antofagasta y 530 Kms. por carretera o 618 Kms. por ferrocarril a Arica.

5. EL PUERTO EN DETALLE

El Puerto de Iquique sirve una vasta zona económica en la Región Norte de Chile, siendo los principales productos atendidos los del sector pesquero y de la Zona Franca, cuya distribución mediante reexpediciones se extiende a toda la

región Norte y Centro de Sudamérica.

En el corto plazo se exportará cobre metálico procedente de dos empresas mineras que producirán cátodos, siendo éstos los primeros proyectos cupríferos que se desarrollan en la zona.

## 6. SITIOS DE ATRAQUE

El puerto cuenta con tres frentes de atraque que permiten el atraque de naves comerciales de hasta 30.000 DWT, siendo su amplia profundidad un factor importante para la operación de naves de gran calado.

## 7. EQUIPAMIENTO

Las operaciones portuarias son efectuadas principalmente por empresas privadas, las que poseen equipos para manipular carga general fraccionada, contenedores y graneles.

Aún cuando el puerto no cuenta con grúas eléctricas de muelle, los rendimientos de transferencia de carga alcanzados con las grúas de las naves son igualmente altos, logrando que

aquellas que desembarcan contenedores llenos sean atendidas en menos de 15 horas como máximo.

A continuación se muestran los equipos disponibles en el puerto, tanto de propiedad de EMPORCHI como de empresas particulares.

### 7.1. Remolcadores

Existen tres remolcadores particulares cuyas potencias varían entre 680 y 1.200 HP.

### 7.2. Equipos de propiedad de EMPORCHI:

- 4 Grúas Horquillas con capacidad de 3 tns.
- 1 Grúa Horquilla con capacidad de 7 tns.
- 1 Grúa Portacontenedores con capacidad de 23 tns.
- 1 Grúa Romana para bultos con capacidad de 1,3 tns.

### 7.3. Equipos de propiedad de particulares:

- 12 Grúas Horquillas con capacidad de 3 tns.
- 5 Grúas Horquillas con capacidad de 7 tns.
- 3 Grúas Portacontenedores con capacidad de 35 tns.
- 2 Grúas Portacontenedores con capacidad de 7 tns.
- 4 Grúas Móviles con capacidad de 25-90 tns.

## 8. AREAS DE ALMACENAMIENTO

Las facilidades de almacenamiento del puerto están destinadas al depósito temporal de mercancías mientras se completa su trámite aduanero, incluyendo los procesos de revisión intermedios.

Las áreas descubiertas disponibles son del orden de los 64.000 m<sup>2</sup>, que se distribuyen de la siguiente manera:

Contenedores:.....	25.000 m <sup>2</sup>
Patio Autos:.....	20.000 m <sup>2</sup>
Acopios de Embarque.....	15.000 m <sup>2</sup>
Otros Servicios.....	4.000 m <sup>2</sup>

Las áreas cubiertas están compuestas por dos almacenes de 4.840 m<sup>2</sup> cada uno y se utilizan para carga general fraccionada y paletizada, cargas delicadas y proxicamente cobre en cátodos.

Estos almacenes son de estructura metálica y su gran altura permite la operación de cualquier tipo de equipos de manipulación.

## 9. SERVICIOS

### 9.1. Atención a la Nave

Todos los días del año en tres turnos de trabajo que cubren de 08:00 a 06:30 horas, (22,5 horas en total), con

posibilidad de prolongación de faenas hasta dos horas para remate de transferencia.

Diariamente se efectúa una reunión de Planificación Naviera con las Agencias Navieras y bajo presidencia de esta Administración de Puerto, con el objeto de coordinar y optimizar el uso de los muelles.

### 9.2. Atención a la Carga

La recepción de carga se atiende directamente desde las naves en forma programada, con la entrega del documento de recepción que se distribuye en siete ejemplares (D.P.U.)

Se reciben alrededor de 5.000 tns. mensuales de carga vía terrestre procedentes de otros puertos.

La entrega de mercancías a los consignatarios tiene dos alternativas de ejecución:

#### - CARGA VIA DIRECTA

La Agencia Naviera o de Estiba entrega la carga desembarcada de la nave, directamente sobre el medio de transporte dispuesto por el consignatario, y EMPORCHI emite el documento de acuerdo con el Manifiesto.

#### - CARGA VIA INDIRECTA

Las mercancías recibidas y bajo custodia de EMPORCHI se entregan en horario continuado de 08:00 a 21:00 horas, con

posibilidad de habilitación para prolongar las actividades.

### 9.3. Practicaje

Es obligatorio el servicio prestado por la Armada de Chile a través de la Gobernación Marítima de Iquique, el cual está disponible las 24 horas del día para maniobras de atraque/desatraque.

Se cuenta con un Práctico oficial y autorizados. La recepción de naves se hace a tres cables fuera del cabezo del molo de abrigo (al 030º y al 1.570 m. de la torre del faro ex-isla Serrano).

Comunicación vía VHF canal 16.

### 9.4. Aprovechamiento de Combustible

Existen tres Compañías que proveen el servicio a naves comerciales (ESSO - COPEC - SHELL). En sitio o a la gira.

## 10. TRANSPORTE

La ciudad de Iquique y su puerto tienen enlaces ferroviarios y carreteros con todo el país y las naciones limítrofes. La red ferroviaria es operada en la zona por FERRONOR. Bolivia se puede enlazar a través de las carreteras de ARICA y la de COLCHANE, esta última en etapa de pavimentación. A 43 Km. de la ciudad se encuentra el Aeropuerto Internacional.

11. DISTANCIAS11.1. DISTANCIAS FERROVIARIAS DE IQUIQUE A:

Antofagasta.....	520 Km.
Salta.....	1.120 Km.
Jujuy.....	1.229 Km.
Santa Cruz de la Sierra.....	2.064 Km.
Santos.....	4.400 Km.

11.2. DISTANCIAS CAMINERAS DESDE IQUIQUE A:PERU

Tacna.....	308 Km.
Arequipa.....	676 Km.
Cuzco.....	1.194 Km.
Lima.....	1.685 Km.

PARAGUAY

Asunción.....	2.100 Km.
Ciudad del Este.....	2.427 Km.

ARGENTINA

Jujuy (por Jama).....	1.044 Km.
Salta (por Sico).....	947 Km.
Santiago del Estero.....	1.407 Km.

Cordoba..... 1.836 Km.  
Paso de los Libres..... 2.163 Km.  
Buenos Aires..... 2.480 Km.

BOLIVIA

Oruro..... 500 Km.  
La Paz..... 725 Km.  
Sucre..... 870 Km.  
Santa Cruz..... 1.210 Km.

BRASIL

Corumba..... 1.860 Km.  
Sao Paulo..... 3.300 Km.  
Curitiba..... 3.140 Km.  
Porto Alegre..... 2.896 Km.

ADMINISTRACION PUERTO DE IQUIQUE

Av. JORGE BARRERA Nº 62

CASILLA: 47 D

TEL.: 422848 - 411340 - 422312

FAX.: 413176

TELEX: 223054 EMPOR CL

CAPITULO XI  
COSTOS Y SOFTWARE PARA LA TOMA DE DECISIONES

1. INTRODUCCION

En este capítulo se entra en un aspecto crucial del estudio, como es procurar hacer números y evaluar económicamente las alternativas existentes.

Si bien los valores aquí descriptos no se pueden tomar como costos cerrados ni definitivos, permiten hacerse una idea de los criterios a tener en cuenta para la toma de decisiones, de la factibilidad actual de las diferentes rutas analizadas y de la potencialidad futura de las mismas.

En todos los casos son valores de referencia, suministrados a título ilustrativo por las empresas consultadas. Todos estos costos sin excepción, están sujetos a las variaciones propias de toda operación comercial: volumen, continuidad, confianza entre partes, disponibilidad de bodega o de transporte en el momento en que se solicita el servicio, situación coyuntural de los puertos, competencia entre empresas o servicios alternativos, etc.

En el mismo sentido es el ejemplo de una hipotética exportación de té, analizada al final de este capítulo. Es decir, tomando un caso concreto, se intenta poner de manifiesto las distintas vías posibles y los diferentes costos que ello implica. La practicidad del software desarrollado para este ejercicio, reside en que modificando los datos y poniendo los costos reales de una operación, se puede obtener el camino más económico para el despacho de una exportación desde la Provincia hasta el país de destino.

A fin de brindar una utilidad práctica al sector productivo y no quedarnos en la mera especulación teórica, hemos incluido como apéndice del trabajo un Directorio de Operadores Portuarios, Empresas de Transporte y otros agentes de servicios al Comercio Exterior de los tres países en estudio, con el objetivo de facilitar el contacto con quienes resulten de interés para nuestros exportadores. A estas empresas deberán dirigirse para cualquier consulta y básicamente para cualquier cotización en firme de los diferentes servicios que prestan.

## 2. COSTOS DE TRANSPORTE HASTA PUERTO

Las cargas de exportación de la Provincia de Misiones tienen 3 alternativas para llegar hasta los puertos de ultramar: ferrocarril, camión o el transporte fluvial por el

río Paraná. Si bien existen dos aeropuertos internacionales, Posadas y Puerto Iguazú, esta vía se descarta porque el tipo de exportaciones no soporta el costo del flete aéreo.

Una vez terminada la pavimentación de las rutas nacionales 12 y 14 hasta Posadas, a principios de los años setenta, y las habilitaciones del túnel subfluvial Paraná-Santa Fé, así como el puente Brazo Largo-Zárate, el camión fue desplazando a los otros medios en el transporte de cargas. Las ventajas que ofrece en tiempo, seguridad de la mercadería y en el servicio integral desde la fábrica al puerto sin manipulación intermedia de las cargas, compensaron con creces las ventajas relativas de los otros medios en los precios del servicio. Esta ventaja se consolidó con el asfaltado de la ruta 12 hasta Iguazú (sobre el río Paraná) y de la 14 por el centro de la Provincia y la interconexión entre una y otra y la ribera del Uruguay con las rutas provinciales. La administración actual ha hecho un considerable esfuerzo por completar la integración caminera provincial, ligándola además a las otras obras viales que acompañan el proceso de integración regional con los países vecinos.

El transporte automotor además, es hoy la única vía que puede ofrecer un servicio de flete a cualquiera de los puertos objeto de este estudio. Debido a la inexistencia en la región de una terminal de contenedores, la modalidad del flete es por carga suelta a consolidar en el puerto de destino. De ese modo se ahorra el costo del flete en vacío del contenedor hasta

Misiones, posibilitando además un volúmen de cargas de hasta 30 toneladas por equipo. Sólo dos empresas consolidan cargas en Misiones, y en los dos casos por la necesidad de garantizar la calidad del producto: la Cooperativa Tabacalera y la empresa MBM que exporta tableros y partes de muebles a Europa. La primera de ellas carga en camiones el tabaco hasta la estación de Garupá (a 18 kilómetros de Posadas) y allí consolida los contenedores que envía por ferrocarril hasta Buenos Aires. La empresa maderera consolida en fábrica y envía directamente en camión hasta el puerto.

Se describen a continuación los diferentes costos del flete según cotización de la Cámara de Empresarios Misioneros de Autotransporte de Cargas (C.E.M.A.C.), para un equipo con capacidad para 30 toneladas:

	Distancia promedio (km)	Carga líquida (dólares)	Carga sólida
Buenos Aires	1.000	1.300	1.000
Brasil	1.100	1.800	1.500
Chile	2.500	3.200	2.800

En el caso del puerto de Buenos Aires, existe la alternativa de usar la hidrovía, que con las esclusas de la represa Yacyretá, se hace navegable hasta Puerto Iguazú para un calado de 10 pies. Es interesante destacar que Paraguay utiliza intensivamente este medio de transporte para sacar sus exportaciones de soja, algodón y madera, hacia el puerto franco que tiene en Rosario. Eso se explica tanto por la diferencia de precios ( de u\$s 18/25 la tonelada contra 46/58 del medio terrestre), como por el acondicionamiento del puerto de Asunción y el flujo regular de cargas.

En el caso de Misiones, si bien existen puertos fluviales, el más cercano equipado con un guinche y motoestibadora es el de Barranqueras en Chaco. No funcionan en este puerto líneas regulares, sino que para cada operación hay que convocar a los armadores con sede en Buenos Aires o Rosario, para que envíen los buques que tienen disponibles a Barranqueras. Eso vuelve bastante aleatoria la operación, que de por sí implica un tiempo de 4 días a toda máquina entre Chaco y Buenos Aires. Los costos de este trayecto oscilan entre 18 y 20 u\$s/ton, más los gastos de ginche (55 u\$s/hora), de motoestibadora (42 u\$s/hora), de almacenaje (0,0183 u\$s/ton/día) y un impuesto indirecto de 1,43 u\$s/ton para exportaciones y 3,23 u\$s/ton para importaciones.

Con el ferrocarril se llega a Buenos Aires desde Posadas, lo que implica un transporte en camión previo desde

fábrica a la estación de Garupá (acondicionada para cargas). Recientemente privatizado, el nuevo "Ferrocarril Mesopotámico" está empeñado en ofrecer un servicio de transporte multimodal, con terminal de contenedores en Garupá, lo que permitiría incluso el despacho aduanero de las cargas desde la Provincia con la mercadería en tránsito hasta su embarque con destino definitivo. Todavía está en proceso de reacondicionamiento como empresa, y de la infraestructura de vías y material rodante. Potencialmente puede llegar a constituirse en una alternativa atractiva para alguna de las exportaciones provinciales. Hoy se despachan por este medio los contenedores de la Cooperativa Tabacalera y cargas de rollizos para exportación. También se usa en parte para sacar la cosecha de soja paraguaya.

Permite hacer la combinación a Mendoza, para cruzar a Chile en camión, sea con destino final en el país trasandino o en tránsito para embarcarse por alguno de los puertos del Pacífico.

Otra alternativa ferroviaria es el ramal de la Línea General Belgrano, que permitiría el enlace desde Chaco hasta Antofagasta, pasando por Salta y Socompa. Actualmente se utiliza esa vía para transportar porotos desde Salta con destino a Brasil y minerales con destino a Buenos Aires. Tampoco es una alternativa utilizada en la actualidad en sentido contrario, al menos desde Resistencia. Sí se envían cargas de minerales desde Salta a Antofagasta. Los fletes Resistencia-Socompa cuestan 758 u\$s por contenedor de 40 pies,

la mitad para los de 20 pies enviando de a dos en la misma plataforma, o 41,40 u\$s la tonelada en vagones comunes cerrados con puerta corrediza con capacidad hasta 40 toneladas.

Aunque todavía en construcción, el ferrocarril del Estado de Paraná está llegando a Cascavel (a 148 km. de Iguazú), con planes de terminar en Foz de Iguazú, a fin de captar todo el comercio exterior paraguayo que se realiza por el puerto de Paranaguá y, potencialmente, las cargas de exportación hacia el Atlántico del noreste argentino. Sin lugar a dudas, que los intereses comerciales y geopolíticos del sur de Brasil, ejercen una fuerte presión para la interconexión transversal entre el Atlántico y el Pacífico.



### 3. COSTOS PORTUARIOS:

U\$S por Contenedor

Puertos	20'	40'
Argentina (Buenos Aires)	75	85
Brasil (Itajaí - Sao Francisco Paranaguá - Imbituba)	59	64
Chile (Valparaíso - Antofagasta - Iquique)	50	60

Los costos del cuadro son por contenedor que entra a

puerto ya consolidado y se refieren a los gastos de descarga del camión, manipuleo hasta depósito, estiba, desestiba y manipuleo hasta ubicarlo al lado del buque.

En el caso de Chile y Brasil se tomaron valores de referencia promedio, por cuanto los costos son similares entre los puertos en estudio.

No incluyen los gastos de almacenaje, por cuanto se observó que en este rubro, tanto los puertos de Chile como de Brasil presentan una gran flexibilidad, ya que tienen espacio disponible y les interesa promover el uso del puerto. Además, los tiempos de espera de los buques son mínimos, debido a la agilidad operativa con que se trabaja. Podemos acotar que en el Puerto de Buenos Aires, de acuerdo con la información suministrada por usuarios de la provincia, también se está avanzando mucho en ese sentido.

#### 4. FLETES MARITIMOS

En los cuadros que siguen se detallan por tipo de producto y según el destino, los diferentes valores de los costos del flete marítimo, suministrados por agencias marítimas que operan en los puertos analizados.

Cabe reiterar que son valores de referencia a los fines ilustrativos, en ningún caso se trata de costos definitivos pues éstos dependen de la negociación entre partes y de las

Producto:

**TE**

FLETES MARITIMOS MINIMOS POR CONTENEDOR (U\$S)

EMBARQUE	Argentina (Buenos Aires)		Brasil		Chile		
	20'	40'	(Paranagua-Ibitaja-Ibituba-S.Francisc	40'	(Valparaiso-Antofagasta-Iquique)	20'	40'
USA costa Este	1.800	3.150	1.800	3.600	2.515	4.170	
USA costa Oeste	2.600	4.000	S/D	S/D	S/D	S/D	
Kobe	3.000	5.800	2.500	5.000	2.100	3.500	
Tokio	3.000	5.800	2.710	5.400	2.100	3.500	
Taiwan (Kaosh.)	3.000	5.800	2.710	5.400	1.750	3.000	
Italia/Francia	S/D	S/D	1.700	3.400	S/D	S/D	
Bélgica/Alemania	954	1.965	1.300	2.601	1.400	2.500	
San Petersburgo	S/D	S/D	2.080	3.352	S/D	S/D	

# YERBA MATE

Producto:

FLETES MARITIMOS MINIMOS POR CONTENEDOR (U\$S)

EMBARQUE	Argentina (Buenos Aires)		Brasil (Paranagua-Itajaí-Imbituba-S.Francisc)		Chile (Valparaíso-Antofagasta-Iquique)	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'
USA costa este	2.360	4.800	S/D	S/D	2.515	4.170
Kobe	2.600	5.800	2.650	4.800	2.100	3.500
Tokio	2.600	5.800	2.750	4.900	2.100	3.500
Taiwan (Kaosh.)	2.600	S/D	2.600	4.650	1.750	3.000
Italia/Francia	S/D	S/D	1.700	3.400	S/D	S/D
Bélgica/Alemania	1.160	2.190	1.330	2.660	1.400	4.170
San Petersburgo	S/D	S/D	2.196	4.050	S/D	S/D

# TABACO

Producto:

FLETES MARITIMOS MINIMOS POR CONTENEDOR (US\$)

EMBARQUE	Argentina (Buenos Aires)		Brasil (Paranagua-Itajaí-Imbituba-S. Francisco)		Chile (Valparaíso-Antofagasta-Iquique)	
	20'	40'	20'	40'	20'	40'
USA costa este	1.890	2.400	1.800	2.200	2.515	4.170
Kobe	2.600	S/D	2.550	4.200	2.600	3.800
Tokio	2.600	S/D	2.500	4.200	2.600	3.800
Taiwan (Kaosh.)	2.600	S/D	2.800	S/D	2.400	3.100
Italia/Francia	S/D	S/D	1.700	3.400	S/D	S/D
Bélgica/Alemania	1.150	2.200	1.329	2.658	1.400	2.500
San Petersburgo	S/D	S/D	2.196	4.050	S/D	S/D

variables a tener en cuenta en la operación comercial concreta de que se trate.

## 5. SOFTWARE DE COSTOS DE TRANSPORTE

Ante la gran cantidad de variables que intervienen en la determinación de los costos de transporte, tanto nacional como internacional; y la exigencia de actualización permanente de las mismas, se hace necesario contar con una herramienta adecuada para obtener la información de forma rápida y sintética.

Con este objetivo, y a fin de tener una visión comparada aproximativa de los diferentes costos de transporte para las operaciones de exportación desde la provincia de Misiones, con el apoyo del Ing. Jorge CASTELLUCCI del CFI se viene desarrollando un software que permite ofrecer un ranking de las mejores alternativas.

Se contemplan numerosos datos en torno a dos variables: costo y tiempo.

Por un lado se determinan las cotizaciones de venta de las mercaderías exportadas, en puerto de embarque (Libre a Bordo FOB), y en puerto de destino (Costo y Flete - CyF), a partir del precio de fábrica (EX-WORK) del Flete y de los costos asociados.

Paralelamente se determina la duración de la operación

desde la salida de fábrica hasta el arribo al puerto de desembarque, dada la importancia de las demoras en la concreción de la exportación, como su influencia en los costos financieros.

A su vez, el proceso se divide en dos grandes etapas: **TRANSPORTE PRIMARIO** o terrestre y desde **PUERTO DE EMBARQUE**.

### 5.1. Ingreso de Datos:

Se elaboró un programa que permite cargar y actualizar la base de datos en forma permanente, con los siguientes campos que se describen brevemente a continuación:

#### 0) MERCADERIA A TRANSPORTAR:

Para cada uno de los principales productos que constituyen la Oferta Exportable de la Provincia de Misiones, (te, yerba mate, madera, pasta celulósica, tabaco, aceite de tung, jugos cítricos, muebles de madera), se establecen los parámetros básicos como punto de partida: unidad de medida, factor de estiba, unidades por contenedor (20' y 40') y precio del producto (EXW).

#### 1) TRANSPORTE PRIMARIO O TERRESTRE

Desde fábrica hasta puerto de embarque internacional, el cálculo del flete depende de las diversas modalidades disponibles para seleccionar: medio de transporte (camión,

tren, fluvial, combinado) modo (a granel, en bolsas, en palets, en contenedores de 20' ó 40'), frecuencia de partida, velocidad media y distancia a recorrer. El calculo del costo del flete propiamente dicho parte del dato del precio por unidad de medida por kilómetro a recorrer.

Se incluyen también gastos de consolidación para el caso de que el medio utilizado sea el contenedor.

## 2) PUERTO DE EMBARQUE

Para seleccionar el puerto de embarque más adecuado, se cargan las diferentes alternativas posibles, teniendo en cuenta: país y puertos de destino, flete marítimo y tiempo de viaje. Se ingresan gastos portuarios como almacenaje, manipuleo y consolidación, en base a los cuales se calcula un valor de preexportación.

## 3) GASTOS Y BENEFICIOS SOBRE EL FOB

En este campo se incluyen valores porcentuales que incidirán en la determinación del valor de exportación, como ser las comisiones bancarias, los gastos de aduana y del despachante y algún otro gasto de operatoria. Como contrapartida, también se incluyen en el caso de corresponder, los reintegros a las exportaciones vigentes en Argentina.

#### 4) CALCULO DE LAS COTIZACIONES FOB y CyF

Una vez ingresados todos los datos de los campos anteriores, el software está preparado para calcular automáticamente los valores correspondientes a las cotizaciones 'Libre a Bordo' (FOB puerto de embarque) y 'Costo y Flete' (CyF puerto de destino). Como la combinación de las variables en las distintas etapas genera un gran abanico de posibilidades, el programa efectúa por pantalla o impresora un listado o ranking de alternativas, priorizando los menores costos y la menor duración de manera combinada y en este orden de importancia.

Si bien los resultados no constituyen un costo preciso, ya que para cada caso en particular pueden variar algunos datos (bonificaciones, negociación de mejores precios, eventuales demoras, etc), este software ofrece una orientación rápida para que los exportadores interesados puedan comparar las distintas posibilidades de transporte que se presentan para sus productos en la operatoria de comercio exterior.

**CALCULO DE VALORES FOB / CyF POR PUERTOS ALTERNATIVOS**

Puerto de Embarque:	<b>BUENOS AIRES</b>
País de Destino:	<b>EEUU</b>
Puerto Destino:	<b>MIAMI</b>
Peso a exportar:	<b>120</b> Toneladas
Volúmen a exportar:	<b>10</b> Cont. 20'

	Datos	SUBTOTAL (\$)
Precio en Fáb (\$/Um):	650	78.000
<b>TRANSPORTE INTERNO: BOLSAS en CAMION</b>		
Distancia a recorrer (km)	1100	
Flete (\$/Um/Km)	0,0400	5.280
Consolidación (\$/Cont.)		0
<b>GASTOS PORTUARIOS:</b>		
Consolidación (\$/Cont.)	55	550
Almacenaje (\$/Cont./día)	6	120
Días de estadía:	2	
Manipuleo, (\$/Cont.)	75	750
<b>SUBTOTAL PRE-EXPORTACION</b>		<b>84.700</b>

<b>CARGOS S/ FOB (%):</b>		
Gastos de Aduana		
Despachante de Aduana	1,50%	
Comisiones Bancarias	1,00%	
Otros	0,50%	
<b>BENEFICIOS S/ FOB (%):</b>		
Reintegros	5,00%	

<b>FOB (\$) =</b>	<b>83.039</b>
-------------------	---------------

<b>TRANSPORTE MARITIMO: CONTENEDORES 20'</b>		
Flete (\$/Cont.)	1.800	18.000

<b>CyF (\$) =</b>	<b>101.039</b>
-------------------	----------------

Provincia de Misiones:

**CALCULO DE VALORES FOB / CyF POR PUERTOS ALTERNATIVOS**

Puerto de Embarque:	<b>BUENOS AIRES</b>
País de Destino:	<b>EEUU</b>
Puerto Destino:	<b>MIAMI</b>
Peso a exportar:	<b>120</b> Toneladas
Volúmen a exportar:	<b>10</b> Cont. 20'

	Datos	SUBTOTAL (\$)
Precio en Fáb (\$/Um):	650	78.000
<b>TRANSPORTE INTERNO: CONTENEDORES 20' en TREN</b>		
Distancia a recorrer (km)	1100	
Flete (\$/Um/Km)	0,0417	5.500
Consolidación (\$/Cont.)	50	500
<b>GASTOS PORTUARIOS:</b>		
Consolidación (\$/Cont.)		0
Almacenaje (\$/Cont./día)	6	120
Días de estadía:	2	
Manipuleo (\$/Cont.)	75	750
	<b>SUBTOTAL PRE-EXPORTACION</b>	<b>84.870</b>
<b>CARGOS S/ FOB (%):</b>		
Gastos de Aduana		
Despachante de Aduana	1,50%	
Comisiones Bancarias	1,00%	
Otros	0,50%	
<b>BENEFICIOS S/ FOB (%):</b>		
Reintegros	5,00%	

<b>FOB (\$) =</b>	<b>83.206</b>
-------------------	---------------

<b>TRANSPORTE MARITIMO: CONTENEDORES 20'</b>		
Flete (\$/Cont.)	1.800	18.000

<b>CyF (\$) =</b>	<b>101.206</b>
-------------------	----------------

Provincia de Misiones:

CALCULO DE VALORES FOB / CyF POR PUERTOS ALTERNATIVOS

Puerto de Embarque:	<b>ITAJAI</b>
País de Destino:	<b>EEUU</b>
Puerto Destino:	<b>MIAMI</b>
Peso a exportar:	<b>120</b> Toneladas
Volúmen a exportar:	<b>10</b> Cont. 20'

	Datos	SUBTOTAL (\$)
Precio en Fáb (\$/Um):	650	78.000
<b>TRANSPORTE INTERNO: BOLSAS en CAMION</b>		
Distancia a recorrer (km)	920	
Flete (\$/Um/Km)	0,0652	7.200
Consolidación (\$/Cont.)		0
<b>GASTOS PORTUARIOS:</b>		
Consolidación (\$/Cont.)	45	450
Almacenaje (\$/Cont./día)	3	60
Días de estadía:	2	
Manipuleo (\$/Cont.)	59	590
<b>SUBTOTAL PRE-EXPORTACION</b>		<b>86.300</b>

<b>CARGOS S/ FOB (%):</b>		
Gastos de Aduana		
Despachante de Aduana	2,50%	
Comisiones Bancarias	1,00%	
Otros	0,50%	
<b>BENEFICIOS S/ FOB (%):</b>		
Reintegros	5,00%	

<b>FOB (\$) =</b>	<b>85.446</b>
-------------------	---------------

<b>TRANSPORTE MARITIMO: CONTENEDORES 20'</b>		
Flete (\$/Cont.)	1.800	18.000

<b>CyF (\$) =</b>	<b>103.446</b>
-------------------	----------------

Provincia de Misiones:

**CALCULO DE VALORES FOB / CyF POR PUERTOS ALTERNATIVOS**

Puerto de Embarque:	<b>ANTOFAGASTA</b>
País de Destino:	<b>EEUU</b>
Puerto Destino:	<b>MIAMI</b>
Peso a exportar:	<b>120</b> Toneladas
Volúmen a exportar:	<b>10</b> Cont. 20'

	Datos	SUBTOTAL (\$)
Precio en Fáb (\$/Um):	650	78.000
<b>TRANSPORTE INTERNO: BOLSAS en CAMION</b>		
Distancia a recorrer (km)	2200	
Flete (\$/Um/Km)	0,0509	13.438
Consolidación (\$/Cont.)		0
<b>GASTOS PORTUARIOS:</b>		
Consolidación (\$/Cont.)	55	550
Almacenaje (\$/Cont./día)	2	40
Días de estadía:	2	
Manipuleo (\$/Cont.)	50	500
<b>SUBTOTAL PRE-EXPORTACION</b>		<b>92.528</b>

<b>CARGOS S/ FOB (%):</b>		
Gastos de Aduana		
Despachante de Aduana	3,00%	
Comisiones Bancarias	1,20%	
Otros	0,80%	
<b>BENEFICIOS S/ FOB (%):</b>		
Reintegros	5,00%	

<b>FOB (\$) =</b>	<b>92.528</b>
-------------------	---------------

<b>TRANSPORTE MARITIMO: CONTENEDORES 20'</b>		
Flete (\$/Cont.)	2.515	25.150

<b>CyF (\$) =</b>	<b>117.678</b>
-------------------	----------------

Provincia de Misiones:

CALCULO DE VALORES FOB / CyF POR PUERTOS ALTERNATIVOS

Puerto de Embarque:	<b>ANTOFAGASTA</b>
País de Destino:	<b>EEUU</b>
Puerto Destino:	<b>MIAMI</b>
Peso a exportar:	<b>120</b> Toneladas
Volúmen a exportar:	<b>10</b> Cont. 20'

	Datos	SUBTOTAL (\$)
Precio en Fáb (\$/Um):	650	78.000
<b>TRANSPORTE INTERNO:</b>	<b>BOLSAS CAMION - CONT 20' TREN</b>	
Distancia a recorrer (km)	2200	
Flete (\$/Um/Km)	0,0473	12.479
Consolidación (\$/Cont.)	55	550
<b>GASTOS PORTUARIOS:</b>		
Consolidación (\$/Cont.)		0
Almacenaje (\$/Cont./día)	2	40
Días de estadía:	2	
Manipuleo (\$/Cont.)	50	500
<b>SUBTOTAL PRE-EXPORTACION</b>		<b>91.569</b>

**CARGOS S/ FOB (%):**

Gastos de Aduana	
Despachante de Aduana	3,00%
Comisiones Bancarias	1,20%
Otros	0,80%

**BENEFICIOS S/ FOB (%):**

Reintegros	5,00%
------------	-------

<b>FOB (\$) =</b>	<b>91.569</b>
-------------------	---------------

**TRANSPORTE MARITIMO:****CONTENEDORES 20'**

Flete (\$/Cont.)	2.515	25.150
------------------	-------	--------

<b>CyF (\$) =</b>	<b>116.719</b>
-------------------	----------------

ANEXONOMINA DE AGENCIAS MARITIMAS Y OPERADORES PORTUARIOS1. BRASIL1.1. PUERTO DE ITAJAI

- ADMINISTRACION DEL PUERTO DE ITAJAI-BRASIL

Av. Cel. EUGENIO MULLER, 622

Telefono : (0473) 440512

Fax: (0473) 44 0512

Telex: (0473) 121

Casilla Correo : 244

1.1.1. ASTILLEROS

- CORENA - Met. E Cont. Naves S/A

Rua Herta Thieme ,244

Telefono (0473) 44-1100

88300-Itajaí-SC

- EBRASA- EMP. BRASILEIRA DE CONSTRUCCION NAVAL

Km 112- BR-101

Telefono (0473) 44-3522

88300-Itajaí-SC

- MATALURGIÇA REIMAR HOFFMANN Ltda.

Rua Blumenau s/n

88300-Itajaí-SC

- DOUSUL- OFICINA DE REPAROS NAVALES

Rua Alfredo Eicke, 350

Telefone (0473) 44-0966

88300- Itajaí- SC

- OFICINA AURELIO ALVES CUNHA

Rua do Rosario , 71

88300-Itajaí-SC

### 1.1.2. OPERADORES PORTUARIOS

- AGENCIA MARITIMA ORION LTDA.

Rua Silva, 628

Telefone (0473) 44-6112

Fax: (0473) 44-6858

88.300-000-Itajaí SC

- AGENCIA MARITIMA OSNY S.A.

Rua Alfredo Eicke, 341

Telefone (0473) 44-2032

Fax: 44-6803

88.300-000-Itajaí-SC

- ROCHA AGENCIA MARITIMA Ltda.

Rua Almirante Tamandaré, 100

Telefone (0473) 44-6511

Fax: (0473) 44-6803

88.300-000 Itajaí-SC

- PORTOBELLO-COM. TRANSP. DIST. E ARMAZENS GERAIS LTDA.

Estrada General Pedra de Amolar, s/n

Telefone: (0473) 46-1200

Fax: (0473) 44-4293

Ilhota-SC

- LITORAL AGENCIA MARITIMA LTDA.

Rua Adebai Ramos da Silva, 70

Telefone (0473) 44-1559

Fax: 44-6717

88.300-000-Itajaí -SC

- LACHAMANN AGENCIA MARITIMA S.A.

Av. Marcos Konder, 888

Telefone : (0473) 44-5222

Fax: 44-5940

88.300-000 Itajaí-SC

- BRASFRIGO S.A.

Av. Adolfo Konder, 250

Telefone : (0473) 44-1033

Fax: 44-1525

88.300-000-Itajaí- SC

- AGENCIA MARITIMA UNIVERSAL LTDA.

Rua José Quirino, 465

Telefone (0473) 44-3042

Fax: 44-6035

88.300-000- Itajaí-SC

- EMPRESA MARITIMA E COMERCIAL LTDA.

Rua Samuel Heusi, 94

Telefone (0473) 44-6211

Fax: 44-6689

88.300-000-Itajaí -SC

- MARCON SERVICIO DE DESPACHO EM GERAL. LTDA.

Rua Pedro Ferreira, 155 sala 1.201

Telefone: (0473) 44-6088

Fax: (0473) 44-1082

88.300-000-Itajaí SC

- BRASCON CIA. BRASILEIRA DE TRANSPORTE E CONTEINERIZACAO

Rua República Argentina, 110

Telefone (0473) 44-2044

Fax: (0473)-44-0633

88.300-000 Itajaí-SC

- SERNAVAL SERV. REPAROS NAVAIS E. AGEN. MARITIMO ASS LTDA.

Rua Lauro Muller, 925

Telefone: (0473) 44-0527

Fax: (0473) 44-4869

- AGENCIA DE VAPORES GRIEG S.A.

Av. Joca Branco, 1313 sala 801/804

Telefone: (0473) 44-4869

Fax: 44-3664

88.300.000-Itajaí-SC

- SAMARCO-AGENCIA MARITIMA E COMERCIAL LTDA.

Av. Cel. Marcos Konder, 22/42

Telefone: (0473)44-3664

Fax: (0473) 44-0035

88.300-000 Itajaí-SC

- G. MIRANDA AGENCIA MARITIMA LTDA.

Av. República Argentina, 388

Telefone: (0473) 44-0477

Fax: (0473) 44-0035

88.300-000 Itajaí-SC

- OPERATOR operadora POTUARIA LTDA.

Av. Cel. Eugenio Muller, s/n

Telefono: (0473)-44-0789

Fax:(0473) 44-2913

88.300 Itajaí-SC

NOTA: POR RAZONES DE PRACTICIDAD Y A EFECTOS DE QUE NO  
RESULTE EXTENSO EL DIRECTORIO, SE HAN CONSIGNADO SOLO LAS  
DIRECCIONES DEL PUERTO DE ITAJAI, PERO CABE DESTACAR QUE LAS  
AGENCIAS ARRIBA MENCIONADAS OPERAN EN LOS DEMAS PUERTOS  
BRASILEÑOS BAJO ESTUDIO.

## 2. CHILE

### 2.1. PUERTO DE VALPARAISO

#### 2.1.1. AGENTES DE ESTIBA/DESESTIBA

- RAUL MATELUNA LABARCA

Dirección: Leonidas Valenzuela 1208

Telefono: 663487

- HERMAN EDUARDO PARRA LLANOS

Dirección: Cochrane 813 oficina 301

Telefono: 210538

Fax: 254753

- PABLO SEGOVIA BOBADILLA

Dirección: Blanco 995

Telefono: 234151

- EDUARDO MONTES MARTINEZ

Dirección Prat 725 oficina 208

Telefono: 215816

Fax: 251671

- HUGO N. PROVOSTE GALLEGOS AG.AD.

Dirección: Plaza Aduana 141

Telefono: 254067

- GUILLERMO GERMAIN GAUCHE

Dirección: Errazuriz 390

Telefono: 257688

- JORGE SILVA ARDITO

Dirección: Blanco 1067-oficina 218

Telefono: 233913

- ROSA AMELIA GONZALEZ BORQUEZ SERV.

Dirección: Blanco 995-oficina 312

Telefono: 214690

- ALVARO VALDEZ MARABOLI

Dirección: Blanco 889-piso 2 oficina 7

Telefono: 217055

Fax: 219953

- FRANCISCO FIGUEROA NUÑEZ

Dirección: Prat 827 oficina 1004

Telefono:251475

- ROBERTO HERNAN VALLEJO RAMOS

Dirección: Cochrane 553-oficina 91

Telefono:259884

Fax: 254914

- CLAUDIA LORENA CARVAJAL QUIÑONES

Dirección: Blanco 999

Telefono: 254358

- CRISTIAN ORLANDI VERGARA

Dirección: Blanco 995-oficina 205

Telefono: 231685

Fax: 212366

- CARLOS COLLADO WESTPHAL

Dirección: La Virgen 680 c.Merced

Telefono: 230773

- JORGE VELASQUEZ MOLINA

Dirección: Blanco 1663 oficina 1604

Telefono: 216573

fax: 251125

- MANDIOLA Y GAUNA LTDA. AUTOMAQ

Dirección :Gral. Cruz 661-663

Telefono: 258058

- UNISERVICIOS PORTUARIOS CAP.

Dirección: Serrano 591 oficina 23

Telefono:234268

- FRANCISCO ARAYA SOLIS Y OTROS

Dirección: Blanco 1067 oficina 204

Telefono: 211820

- SERMEJ LTDA.

Dirección: Esmeralda 973 oficina 803

Telefono:250350

Fax: 233440

- FRUCHILE LTDA.

Dirección: Blanco 654 oficina 807

Telefono: 233159

Fax: 233159

- SERMATEC LTDA.

Dirección: Prat 827 oficina 505

Telefono: 214385

Fax: 254753

- SERVIMEQ LTDA.

Dirección: Bellavista 168 oficina 1303

Telefono: 233473

Fax: 233473

- MONTES & HERNANDEZ LTDA. SIPROMOVAL

Dirección: Cochrane 667-oficina 506

Telefono: 211890

Fax: 231944.

- SIERRA Y CIA. LTDA

Dirección: Cochrane 667-oficina 301

Telefono: 211890

Fax: 231944

- SERCOMEX LTDA.SOCIED.SERV. CO.

Dirección: Condell 1190 Dto. 41

Telefono: 213989

Fax: 252556

- MASTER SERVICE CIA LTDA.

Dirección: 2 Febrero 375-dto. 2

Telefono:235980

- CATRIMAR CIA LTDA.

Dirección: Blanco 889-oficina 1

Telefono: 233160

- ALFA Y OMEGA CIA LTDA.

Dirección: Pasaje Pob. J. Bello P. Anch

Telefono: 238349

- TRINTSUD LTDA.

Dirección: Prat 725-oficina 214-piso 2

Telefono: 258273

Fax: 217703

- LAMAR OPERACIONES PORTUARIAS LTDA.

Dirección: Prat 749 oficina 2

Telefono: 258812

Fax: 211234

- FRUTAMAR EMBARQUES LTDA.

Dirección: Blanco 979- 3 piso

Telefono: 211902

Fax: 217124

- AG. DE EST. Y DEST. MAR CHILE LTDA.

Dirección: Blanco 625 oficina 53

Telefono: 255501

Fax: 214079

- NOSAPOR LIMITADA

Dirección: Cochrane 813 oficina 406

Telefono: 214092

- PLEAMAR SUR AGENCIAS MARITIMAS LTDA.

Dirección: Blanco 1215 oficina 608 piso 6

Telefono: 211766

Fax: 215120

- JORGE CARLE FERNANDEZ Y CIA LTDA.

Dirección: L. Cochrane 667 oficina 1002

Telefono: 213540

- SOC. PORTUARIA MAR DEL SUR S.A.

Dirección: Blanco 1303 Oficina 508

Telefono: 257693

- SERVICIO ACUARIUM LTDA.

Dirección: Molina 30-A

Telefono: 215819

- AG. EST. DES. JORGE CARLE Y Cia. Ltda.

Dirección: Prat 827 of. 1104

Telefono: 212980

Fax: 257079

- ESTIBAMAR Ltda.

Dirección: Prat 827 of. 402

Telefono: 251176

Fax: 210539

- AG. EST. DES. FAMEX y Cia.

Dirección: Blanco 1623 of. 801

Telefono: 256888

Fax: 210261

- DAVAGNINO Y ARAYA Ltda.

Dirección: Errazuri 1178 of. 106

Telefono: 259440

Fax: 257260

- SERMAC Ltda.

Dirección: Cochrane 667-6\* piso. of. 607

Telefono: 215816

Fax: 251671

- EXPORTADORA ACONCAGUA Ltda.

Dirección: Blanco 1215 of. 1204

Telefono: 215860

- SEGETRANS S.A.

Dirección: Cochrane 887

Telefono: 257485

Fax: 252747

- SERVICIOS MARITIMOS Y TRANS. Ltda.

Dirección: Blanco 853

Telefono: 259000

Fax: 256607

- PORTUARIA ANDES Ltda.

Dirección: Alte. Señoret 70 piso 10

Telefono: 251962

Fax: 212127

- AGROSERVICIOS MARITIMOS Ltda.

Dirección: Esmeralda 1074 of. 1108

Telefono: 254501

Fax: 217485

- SOSAPOR

Dirección: Cochrane 553 of. 1

Telefono: 255582

- DAVID DEL CURTO S.A.

Dirección: Blanco 625 of. 111

Telefono: 256151

- SOC. MARITIMA CHARTCHIL Ltda.

Dirección: Esmeralda 840 of. 1402

Telefono: 255294

Fax: 255294

- EMPRESA PESQUERA CHRIS Ltda.

Dirección: Cochrane 445

Telefono: 216800

Fax: 216800

- COMERCIAL RAPEL Ltda.

Dirección: Blanco 1663 of. 1202

Telefono: 231004

Fax: 233365

- MARITIMA ALTISOL Ltda.

Dirección: Cochrane 667 p. 11 Ed. ANG.

Telefono: 210909

Fax: 210908

- SOC. MARITIMA Y COMERCIAL SOMARCO LT.

Dirección: Errazuriz 441

Telefono: 213113

Fax: 255082

SERVICIO: Agencia Naviera Remolcador

- ULTRAMAR AGENCIA MARITIMA LTDA.

Dirección: Cochrane 813-piso 8

Telefono: 259051

Fax: 256607

SERVICIO: Agencia Naviera-Portuario-Remolcador

- KENRICK Y CIA. S.A.

Dirección: Blanco 737

Telefono: 259011

Fax: 255365

- IAN TAYLOR Y CIA S.A.

Dirección: Prat 827, piso 3, oficina 301

Telefono: 259096

Fax: 214904

SERVICIOS: Agencia Naviera-Remolcador

- AGENCIA MARITIMA AMBO LTDA.

Dirección: Plaza Sotomayor 33 local 9

Telefono: 215116

Fax: 253167

- DAERIM FISHERY CO. LTDA. CHILE Y CIA.

Dirección: Esmeralda 1107, oficinas 6/7

Telefono: 213203

Fax: 255591

SERVICIOS: Agencia Naviera

- TRANSCONTAINERS S.A.

Dirección : Prat 772 piso 5

Telefono: 254352

Fax: 255727

SERVICIOS: Agencia Naviera y Servicios Portuarios

- DAM Y CIA. LTDA.

Dirección: Blanco 570

Telefono: 257639

Fax: 257639

- THE PACIFIC STEAM NAVIGATION COMPANY

Dirección: Blanco 625-piso 6

Telefono: 213191

Fax: 259408

- A.J. BROOM Y CIA. S.A.C.

Dirección: Blanco 951

Telefono: 251001

Fax: 213308

SERVICIOS: Agencia Naviera y Portuaria

- NAVIERA CHILEÑA DEL PACIFICO S.A.

Dirección : Errazuriz 556

Telefono: 250563

Fax: 253869

- AGENCIA UNIVERSAL S.A.

Dirección: URRIOLA 81-3 PISO

Telefono: 210933

Fax: 254261

- S.A.A.M

Dirección: Tomas Ramos 12

Telefono: 253077

Fax: 219172

SERVICIOS: Agencia Naviera-Portuario y Remolcador

- ANTARES S.A.

Dirección: AV. ERRAZURIZ 401

Telefono: 257179

SERVICIOS: Agencia Naviera

- INTERMARES

Dirección: Blanco 891

Telefono: 253131

Fax: 216129

SERVICIOS: Agencia Naviera-Portuaria

- MARITIMA SANTA S.A.

Dirección: ESMERALDA 973, of 303

Telefono: 212127

Fax: 255781

SERVICIOS: Agencia Naviera

- NAVIERA DEL SUR S.A.

Dirección: Prat 814 oficina 511

Telefono: 2314964

Fax: 2314964

- MARINSULAR S.A.

Dirección: Prat 749 oficina 1 piso 2

Telefono: 256363

Fax: 233363

- SUR AMERICA AG. MART. S.A. (SURAMSA)

Dirección: Prat 814 oficina 308

Telefono: 213057

Fax: 258730

- MARITIMA VALPARAISO CHILE S.A.

Dirección : Av. Errazuriz 1236-oficina 104

Telefono: 234124

Fax: 230359

- AGENCIA DEL PACIFICO S.A.

Dirección: Blanco 625 oficina 51

Telefono: 253343

Fax: 253343

- A.P. CONTULMO S.A.

Dirección: Esmeralda 973, of 503

Telefono: 252569

FAX: 253825

SERVICIOS: Portuarios

- NAVELCO S.A.

Dirección: Blanco 1041-oficina 49

Telefono: 252751

- INTEGRAL CHILE S.A.

Dirección: Prat 856-oficina 710

Telefono: 255893

Fax: 250245

- SOCIEDAD COMERCIAL BENDYFRUT S.A.

Dirección: Blanco 1623, of 1403

Telefono: 217789

Fax: 257349

- MOVIPORT S.A.

Dirección : Errazuriz 1178-oficina 91

Telefono: 213322

- AGUNSA

Dirección: Plaza Justicia 45, piso 2

Telefono: 210935

Fax: 254261

Servicios: Agencia Naviera-Portuarios

## 2.2. PUERTO DE ANTOFAGASTA

### 2.2.1. AGENCIAS DE NAVES ESTIBAS/ DESESTIBA

- AGUNSA

Dirección: Condel 1949

Telefono: 251712

Fax: 225487

- A BROOM Y CIA.

Dirección: Latorre 2274

Telefono: 221452

fax: 265765

- P.S.N.C.

Dirección: O'Higgins 1906

Telefono: 251635

Fax: 222668

- S.A.A.M.

Dirección: Matta 1919

Telefono: 263327

Fax: 251392

- SOMARCO

Dirección: Copiapo 555

Telefono: 263696

Fax: 263704

- TAYLOR

Dirección: Av. Grecia 583

Telefono: 265580

Fax: 265580

- M. BASCUÑAN

Dirección: Edificio Mar 571

Telefono: 223595

Fax: 251402

- TRANSCONTAINER

Dirección: Condell 2035

Telefono: 262807

Fax: 262803

- TRANSANDES

Dirección: Copiapo 739 oficina 301

Telefono: 266180

Fax: 227869

- ULTRAMAR LTDA.

Dirección: Copiapo 574

Telefono: 227341

Fax: 227341

- ANTARES

Dirección: San Martín 2390

Telefono: 223132

Fax: 223133

Servicio: Agencia Naviera

- SERCABOL

Dirección: Av. Grecia 563-Dto.45

Telefono: 262575

Fax: 262575

- INDUSERVCOM

Dirección: Lima Nº 381-oficina 2

Telefono:269089

Fax: 251814

- RAUL GUTIERREZ

Dirección: Paraguay Nº 156

Telefono: 223358

- F.C.A.B.

Dirección: Bolivar s/n

Telefono: 206430

Fax: 206255

- PLEAMAR

Dirección: Copiapo Nº 740

Telefono: 268890

Fax: 267835

- NAVELGO

Dirección: Prat 214-oficina 506

Telefono: 231964

Fax: 226986

## 2.3. PUERTO DE LOUIQUE

### 2.3.1. AGENCIAS DE NAVES ESTIBA/DESESTIBA Y PORTEO

- SOMARCO

Telefonos: 424753/ 424091

Télex: 623130

- SAGEMAR

Telefonos: 423669/ 421779/ 421566

Fax: 421566

Télex: 223016/223013/323013

- DELMAR

Teléfono: 425598

Fax: 425598

Télex: 323151

- S.A.A.M.

Telefonos: 424804-424782

Fax: 429035

Télex: 223012

- TAYLOR

Telefonos: 4222-423505

Télex: 223152

- PLEAMAR

Telefono: 425425

Télex: 323214

- ULTRAMAR

Telefonos: 422598-426423

Fax: 423652

Télex: 223053

- AGUNSA

Telefonos: 421265-424041-428266

Fax: 28230

Télex: 223064-623126

- MARIO RAVE CARDOSO

Telefono: 425209

Télex: 223055

BANCOS QUE OPERAN EN COMERCIO EXTERIOR EN LA PROVINCIA DE  
MISIONES

- BANCO PROVINCIA DE MISIONES

Dirección: Santa Fé 1630

Telef. 31111-24081-22042

Fax: 24081

Responsable: MARTINEZ RAUL ALBERTO

Posadas-Misiones

- BANCO NACION ARGENTINA

Dirección: Bolivar 1797

Telef. 30411-30227-25799

Fax: 31480

Responsable: BARBERAN RUBEN

Posadas-Misiones

- BANCO GALICIA Y BUENOS AIRES

Dirección: Félix de Azara 1553

Telef. 33235-32814-38812

Fax: 38812-32814

Responsable: RAUL AIANI

Posadas-Misiones

- BANCO PROVINCIA DE CORRIENTES

Dirección: Félix de Azara 1511

Telef. 25653-31840-32440

Fax: 32440

Responsable: ROBERTO CIOTTI

Posadas-Misiones

- BANCO RIO DE LA PLATA

Dirección: Colón 1845

Telef. 36403-36427

Fax: 38255

Responsable: OSCAR CERDAN

Posadas-Misiones

- BANCO DEL IBERA

Dirección: Bolivar 1821

Telef. 27294-22194-26310

Fax: 22194

Responsable: JUAN CARLOS TELECHEA

Posadas-Misiones

- BANCO DE QUILMES

Dirección: Colón 1778

Telefax: 26169-20232-20233

Responsable: PARDINI MIGUEL OSCAR

Posadas-Misiones

- BANCA NAZIONALE DEL LAVORO

Dirección: Félix de Azara 299

Telef. 36647-36525

Fax: 36620

Responsable: ADOLFO GREGORI

Posadas-Misiones

- BANCO DE CREDITO ARGENTINO

Dirección: Félix de Azara 1848

Telef. 36378-36385-

Fax: 32200

Responsable: MARIO URQUIZO

Posadas-Misiones

- BANCO FRANCES

Dirección San Lorenzo 1702

Telef. 32622-32641-27520

Fax: 30668

Responsable: LUIS BLAZQUE

Posadas-Misiones

- BANCO COINAG CTVO. LTDO.

Dirección: Rivadavia 1841

Telef. 34188-35485

Fax: 35483

Responsable: ROGELIO CIAMPECINI

Posadas-Misiones

EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL DE LA  
PROVINCIA DE MISIONES

- F.J.W.S.A.T.

Domicilio: Alicia M. de Justo 6950

Telef. 37938-20065-20066

Fax: 33307

Posadas-Misiones

- SAUER S.R.L.

Domicilio: Av. Uruguay 5839

Telefax: 27024-33475-33478-39118

Posadas-Misiones

- AVELLI S.A.

Ruta 12 km 7 1/2

Telefax: 80262-80530

Posadas-Misiones

- PETROVALLE S.A.

Domicilio: Ruta 14 km. 203

Telefax: 0755-90344-90390

Arístobulo del Valle-Misiones

- GARAY, HUGO OSCAR

Domicilio: Ruta 14 lote 18

Telefax: 0755-22576

Oberá-Misiones

- SARTORI ADOLFO

Domicilio: Av. Belgrano y Angel Corti

Telefax: 0754-20053-20795

L.N. Alem-Misiones

- TRANSPORTE MISIONES

Domicilio: Av. Uruguay 5884

Telefax. 33701-32901

Posadas-Misiones

NOTA: este directorio será actualizado periódicamente por la Secretaría de Comercio Exterior e Integración de la Provincia de Misiones. Para cualquier aclaración o dificultad de comunicación con quienes forman parte del mismo, los interesados podrán recurrir a:

JUNIN 2472 - (3300) POSADAS  
TE/FX 0752-30400/33343/24681