

The Mercosur Gateway



Since America Latina Logistica (ALL) inaugurated its new integrated facilities at Uruguaiiana, cross border transit times have plummeted and the rail operator's Puerto Seco Ferroviario (Railway Dry Port - PSF) is currently handling more than 1 million tons a year of international rail borne freight moving between Mercosur member countries Argentina, Chile, Brazil and Paraguay.



> On a busy day, ALL's Uruguaiiana mixed gauge yard is chock-a-block with freight cars awaiting transfer of goods and customs clearance. ALL Brazil has at least two EMD GL8 switchers working around the clock, one at each end of the yard. Notice that the yard is fully ballasted, to keep personnel out of harm's way during wet spells.

Un día agitado en la playa de ALL en Uruguayana, que se encuentra atestada de vagones de carga esperando trasbordar sus cargas o la libración aduanera. Nótese que la playa se encuentra totalmente balastrada, para evitar accidentes personales durante los días de lluvia.

In 1991, Argentina, Brazil, Paraguay and Uruguay signed the "Treaty of Asuncion", which created the "Mercado Comun del Sur" (Southern Common Market - Mercosur), a trading zone among its member states. Its original purpose was that of promoting free trade and movement of goods and peoples, skills and money, between these countries. Later, Bolivia, Chile, Peru, Venezuela and Mexico became associate members. In pre-Mercosur days, regional trade between neighboring South American countries was virtually negligible and all export and import traffic was channeled through the major re-

gional maritime hubs of Buenos Aires, Santos and Valparaiso. Movement of International freight was mostly geared-up to flow between the individual South American countries and the European, Near East and USA markets. Years of intensely nationalistic economic policies, regional mistrust and petty rivalries had created extremely bureaucratic, inefficient and closed economies, and hence, hampered development of any significant volumes of trade between neighboring South American countries. Since Mercosur's inception in 1991 (and its later consolidation in 1994), trade between Argentina and Brazil has soared from a pal-



Informe Especial

El Portal del Mercosur

Desde que América Latina Logística (ALL) inauguró sus nuevas instalaciones integradas en Uruguai-ana, los tiempos de tránsito han caído dramáticamente y el Puerto Seco Ferroviario (PSF) se encuentra hoy movilizan- do más de un millón de toneladas anuales de tráfico ferroviario internacional entre Argentina, Brasil, Chile y Paraguay.

En 1991, Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay firmaron el Tratado de Asunción, creando el Mercado Común del Sur (Mercosur), una zona de libre comercio entre sus estados miembros. El propósito original fue el de promover el libre intercambio de bienes y mercaderías, personas, tecnologías y capitales, entre estos países. Luego, Bolivia, Chile, Perú, Venezuela y México se convirtieron en miembros asociados.

En épocas anteriores a la creación del Mercosur, el intercambio regional de mercaderías entre países Sudamericanos vecinos era prácticamente inexistente y todos los tráfcos de importación y exportación eran canalizados a través de los principales centros marítimos regionales de Buenos Aires, Santos y Valparaíso. El flujo del tráfico internacional de cargas se encontraba mayoritariamente armado para fluir entre los países individuales y los mercados de Europa, el Cercano Oriente y los EEUU. Años de políticas económicas nacionalistas, desconfianzas en el ámbito regional y rivalidades mezquinas habían creado economías extremadamente burocráticas, ineficientes y cerradas, y que, en consecuencia, habían dificultado el desarrollo de cualquier volumen significativo de negocios entre los países vecinos.

Desde la creación del Mercosur en 1991 (y su posterior consolidación en 1994), el intercambio de bienes entre Argentina y Brasil creció desde un muy bajo piso de USD 3 mil millo-

try USD 3 billion in 1991 to a record breaking USD 14.8 billion in 1998. A slowdown of both of South America's major economies and Argentina's crash landing in 2001/2002 seriously affected regional trade, and interchange volumes plummeted down to a low USD 7 billion in 2002.

In 2003, volumes once again began to recover and during the first six months of that same year interchange of goods between Argentina and Brazil totaled USD 4.2 billion. Of that total, USD 1.6 billion worth of goods (around 1.6 million tons and around 40 per cent of the total value) moved across the border over the international road and rail bridge linking Paso de los Libres, in Argentina, with Uruguai-ana, in Brazil. For 2004, international trade experts predict that the international bridge will be handling around 3 million tons of freight. The same experts estimate that two million tons will cross over by road and the remaining one million tons will move by rail. One hundred per cent of the rail borne freight traffic will move through Uruguai-ana's "Puerto Seco Ferroviario" (Railway Dry Port – PSF), operated by Brazilian based rail freight operator America Latina Logística (ALL).

In 1997, ALL was awarded a concession to operate and control a new integrated mixed

> View looking westwards along ALL's meter gauge main line at Nug station. The battery of ten grain silos can store up to 4500 tons of grain and transfer grain at a rate of 120 tons per hour.

Vista hacia el oeste por la vía métrica principal de ALL en la estación de Nug. La batería de diez silos pueden almacenar hasta 4500 toneladas de grano y transferir el grano a un ritmo de 120 toneladas por hora.



> Panoramic view of the recently extended container gantry. The photograph was taken on a relatively quiet day, otherwise this view would have been impossible.

Vista panorámica del recientemente prolongado pórtico de transferencia de contenedores. La imagen fue tomada en un día relativamente calmo, de otra manera hubiese resultado imposible.

gauge (meter and standard) railway yard aimed at streamlining cross-border railway and customs operations, which until then had been conducted separately by both countries on their own territories. The new facility was developed by Brazil's Receita Federal (the Brazilian IRS).

Uruguai-ana's Puerto Seco Ferroviario concentrates all Argentine and Brazilian private and public agencies responsible for supervising and taxing imports and exports in one single integrated facility that operates on a 24 hour a day basis and employs around 180 people. With full integration, achieved in 2002, ALL has managed to streamline transshipment of goods and speed-up the bureau-



> *The non-bonded backup area is used to transfer heavy steel bars from one gauge to the other.*

La retroárea es utilizada para el trasbordo de elementos pesados, en este caso barras de acero.



cratic process, and it's associated paperwork that had until then hindered the efficient flow of rail borne goods across the border.

The 500 car capacity, mixed gauge (meter and standard) "in-bond" railway yard was built at Nug station, on the outskirts of the City of Uruguaiana, on Brazilian territory. Nug is just a stone's throw from the City Paso de los Libres, on Argentine territory. Both cities are located on the banks of the mighty Uruguay River, which flows from its eastern Brazilian watershed down towards the River Plate and eventually, the Atlantic Ocean.

Paso de los Libres and Uruguaiana are linked by a 1419 meter long combined road and rail

bridge inaugurated back in the mid 1940's, which until the 70's was the only structure of its kind bridging the Uruguay River and is today a major gateway and intermodal hub for road and rail freight moving between Argentina, Brazil, Chile and Paraguay. The international connection has been aptly described by ALL's border operations supervisor, Miguel Angel Evangelista Jorge, as the "Corazón del Mercosur" (Heart of the Mercosur).

Before the new inland railway port went into operation, clearance of both Argentine and Brazilian customs delayed nearly 15 days. In 1997, when ALL commenced operating the

> *Looking east, from within Uruguaiana's mixed gauge bonded yard. The short roof sections are designed to protect doorways from the weather when transferring goods shipped in boxcars.*

Vista hacia el este, desde dentro de la playa fiscal de trocha mixta de Uruguayana. Las cortas secciones de techo de chapa se encuentran diseñadas para proteger a la zona de las puertas de los vagones durante el trasbordo de mercaderías despachadas en vagones cubiertos.



nes en 1991 a un valor récord en 1998, cuando se movilizaron USD 14.8 mil millones. Los problemas que aquejaron a las dos mayores economías sudamericanas y el aterrizaje forzoso de la Argentina en el 2001/2002 afectó seriamente el intercambio regional, y los volúmenes decayeron a un muy bajo nivel de USD 7 mil millones en el 2002.

En 2003, los volúmenes del intercambio nuevamente comenzaron a recuperarse y durante los seis primeros meses de ese mismo año, totalizaron USD 4.2 mil millones entre Argentina y Brasil. De ese total, USD 1.6 mil millones (alrededor del 1.6 millones de toneladas y alrededor del 40 por ciento del valor total) fueron movilizadas a través de la frontera por el puente internacional que enlaza la ciudad de Paso de los Libres, en Argentina, con Uruguaiana, en Brasil. Para el 2004, los expertos en comercio exterior predicen que el puente internacional movilizará alrededor de 3 millones de toneladas de cargas. Los mismos expertos estiman que dos millones de toneladas cruzarán por vía carretera y el millón restante lo hará por ferrocarril. El cien por cien de este tráfico ferroviario de cargas se movilizará a través del Puerto Seco de Uruguaiana (PSF), administrado por América Latina Logística (ALL), una de las mayores empresas operadoras ferroviarias brasileñas de carga.

En 1997, ALL obtuvo la concesión para operar y controlar una nueva playa ferroviaria de trocha mixta (métrica y estándar), diseñada para agilizar las operaciones aduaneras y ferroviarias que hasta aquel momento habían sido gestionadas por cada uno de los países en forma individual. Las nuevas instalaciones fueron desarrolladas por la Receita Federal brasileña.

El Puerto Seco de Uruguaiana concentra todos los organismos públicos y privados, tanto de la Argentina como del Brasil, responsables de la fiscalización y supervisión de las exportaciones e importaciones en una única instalación integrada que funciona durante las 24 horas y emplea alrededor de 180 personas. Con la integración total, alcanzada en el 2002, ALL ha agilizado el trasbordo de mercaderías y redujo los tiempos de demora ocasionados por los procesos burocráticos y sus trámites asociados; que hasta ese momento dificultaban el flujo eficiente de las mercaderías transportadas por ferrocarril a través de la frontera. La moderna playa fiscal de trocha mixta (métrica y estándar), con capacidad para 500 vagones, fue construida en la estación de Nug, en los alrededores de la ciudad de Uruguaiana, en territorio brasileño. Nug se encuentra a apenas unos kilómetros de la ciudad de Paso de los Libres, en territorio Argentino. Ambas ciudades se encuentran ubicadas sobre las márgenes del Río Uruguay, que fluye desde



su nacimiento en el este brasileño hacia su desembocadura en el Río de la Plata y el océano Atlántico.

Paso de los Libres y Uruguiana se encuentran conectadas por un puente combinado carretero y ferroviario de 1419 metros de longitud inaugurado a mediados de la década de los 40, y que hasta los años 70 fue la única estructura de su tipo sobre el Río Uruguay y es hoy un importante enlace y centro intermodal para las cargas que se desplazan entre Argentina, Brasil, Chile y Paraguay. Esta conexión internacional ha sido bien descrita por el supervisor de operaciones de frontera de ALL, Miguel Ángel Evangelista, como el Corazón del Mercosur.

Antes que el nuevo puerto seco ferroviario fuese puesto en funcionamiento, la liberación de las mercaderías por parte de las respectivas aduanas demoraba alrededor de 15 días. En 1997, cuando ALL se hizo cargo de la operación de la nueva terminal, los procesos relacionados con la liberación aduanera, que involucraban la participación de cerca de diez organismos, cayeron a cinco días. Luego de 2002, cuando se logró la completa integración aduanera, este proceso fue dramáticamente reducido a apenas un promedio de 72 horas, lo cual ha dado al ferrocarril una ventaja competitiva cuando se lo compara con su más cercano competidor, el transporte automotor de cargas, y ha comenzado a atraer el interés de una creciente cantidad de embarcadores, quienes ahora están dispuestos a utilizar al ferrocarril y su puerto interior.

Para poder hacer frente a este flujo de negocios, que se incrementó de valores mínimos en 2002 a 887 mil toneladas de granos y manufacturas en 2003, (y que romperá la barrera del millón de toneladas en 2004), ALL ha invertido alrededor de BRP 500 mil (USD 160 mil) para mejorar las instalaciones y los equipos para el manejo de las cargas.

La inversión principal ha sido enfocada hacia la expansión de la capacidad de manejo de contenedores. Esto ha sido logrado agregando 50 metros más de extensión a la grúa pórtico de 35 toneladas de capacidad montada sobre rieles. Ahora, con un largo de 186 metros, el pórtico ha incrementado la productividad en un 40 por ciento y hoy es capaz de atender formaciones de hasta 30 vagones a la vez, generalmente cargados con contenedores y productos siderúrgicos, sin la necesidad de contar con una locomotora de maniobras en forma permanente para la movilización de los vagones. Además, la prolongación del pórtico le ha permitido a ALL almacenar hasta 140 contenedores en piso mientras se realizan los trámites aduaneros, liberando material rodante e incrementando la rotación de los vagones.

La retro área también ha sido ampliada y ahora comprende unos 7 mil metros cuadrados. Aquí, el ferrocarril también puede almacenar contenedores vacíos, contenedores de exportación brasileños que aguardan el inicio del trámite aduanero y contenedores de importación brasileños que ya han sido liberados. Además del almacenaje de contenedores, la retro área (también servida por ambas trochas) es utilizada para la transferencia y tras-

> From left to right: container gantry and integrated Argentine and Brazilian customs offices.

De izquierda a derecha: el pórtico para contenedores y las oficinas de las aduanas integradas de Argentina y Brasil

new railway terminal, customs clearance procedures involving intervention of close to ten different administrative bodies, dropped down to five days. After 2002, when full customs integration was reached, this clearance process was dramatically pruned down to an average 75 hours, which has given rail an extremely competitive edge when compared with its major competitor, road transportation, and has begun to attract the interest of an increasingly large quantity of shippers who are now willing to use the railway and its in-

land port.

To handle this throughput, which increased from an all-time low in 2002 to 887 thousand tons of grain and manufactured goods in 2003, and will break the 1 million ton mark in 2004, ALL has invested around BRP 500 thousand (around USD 160 thousand) to improve the terminal's freight handling facilities.

Major investment has been primarily focused at expanding the terminal's container handling capabilities. This has been accom-

> Most of the yard is landscaped and criss-crossed by clearly marked footpaths.

Casi toda la playa se encuentra parqueada y cruzada por caminos peatonales bien definidos.



> Nug station building looking west. Notice ALL's standardized building designs. In the background, gray liveried GL8 No. 4014.

El edificio de la estación Nug visto hacia el oeste. Nótese el diseño estandarizado de los edificios. Atrás, la GL8 No. 4014 aun pintada con el esquema gris y negro.

plished by adding another 50 meters to its originally 136 meter long rail mounted container transfer gantry. The now extended 186 meter long, 35 ton capacity, gantry has boosted productivity by 40 per cent and is currently capable of handling 30-car rakes at one time, usually loaded with both containers and steel products, without the need to have a switcher permanently on call to move the cars. The gantry's extension also allows ALL to store up to 140 containers on the ground while customs are cleared, freeing up badly needed rolling stock and increasing car turnaround. The backup or "non-bonded" storage area has also been expanded and now comprises around 7 thousand square meters. Here, the railway can store empty containers, Brazilian export containers awaiting customs clearance and Brazilian import containers that have already been cleared through customs. Besides storage of containers, the "non-bonded" area (also served by both gauges) is used for transferring heavy items that require special handling procedures, such as steel bars and fiberboard, and for roadtrailer truck swap-



> To be able to increase efficiency when handling fertilizers moving from Brazil towards Paraguay and bagged rice imports moving from Argentina to Brazil, ALL has installed a new 2500 ton "inflatable" warehouse and car washer.

Para incrementar la eficiencia en el manejo de fertilizantes que se desplazan desde el Brasil hacia el Paraguay e importaciones de arroz embolsado desde la Argentina hacia el Brasil, ALL ha instalado un nuevo almacén del tipo "inflable" y una lavadora de vagones

ping operations.

The inland port is also equipped with a battery of ten high capacity grain storage silos (4500 tons total storage capacity), whose loadout facilities are capable of transferring up to 120 tons of grain per hour. The silos

bordo de elementos pesados que necesitan de procedimientos especiales de manipuleo, tales como las barras de acero y los tableros de madera, y para las operaciones de retrocambio de roadtrailers.

El puerto seco también se encuentra equipado con una batería de diez silos de alta capacidad para el almacenaje de granos (4500 toneladas de capacidad total), con una capacidad de transferencia de hasta 120 toneladas de grano por hora. Los silos son necesarios para el almacenaje de granos importados desde la Argentina y el Paraguay hasta

Meter Gauge Superpower

Since privatization of southern Brazil's meter gauge railway network, freight volumes have been increasing at a steady pace and with its fleet of 450 locos the railway's concessionaire, América Latina Logística (ALL), had been hard pressed to keep all that additional freight business on the move. In 2003, when this situation reached a critical level, ALL took the plunge and acquired 30 second hand 3000 HP GE C30-7s in the USA. The loco's trucks were re-gauged to meter and the locos were lightened to tip the scales at 173 tons. They also got a repaint and an upgrade.

Today, these locos are operating over ALL's major export corridor linking Apucarana with Curitiba. ALL runs an average 26 daily trains over this very busy section of the railway,

between Punta Grossa and Eng. Bley junction, where the line splits and branches off towards Curitiba and Rio Negro. Today, 50 per cent of these trains are powered by the new GE locos.

On average, Apucarana dispatches five trains a day with distributed traction. To help best the stiff grades and reduce strain on couplers, these 140 car drags (grossing around 11 thousand tons) are usually powered by four C30-7s, two at the head end and two in mid-train.

This year, ALL will acquire a further batch of 35 units and in addition to feeding the Port of Rio Grande, the company is planning to deploy them on other sections of the network, such as: between Maringa and Apucarana and between Cascavel and Guarapuava.

Superpotencia en Trocha Métrica

Desde la privatización de la red de trocha métrica del sur del Brasil, los volúmenes de las cargas se han visto incrementadas de manera continua y el concesionario, América Latina Logística, se ha visto en dificultades para mantener a todo este volumen adicional en movimiento con su flota de 450 locomotoras. En 2003, cuando esta situación llegó a un nivel crítico, ALL tomó el toro por las astas y adquirió 30 locomotoras GE C30-7 de segunda mano y 3000 HP en los EEUU. Los bogies fueron re-trochados a métrica y las maquinas fueron alivianadas a 170 toneladas. También fueron repintadas y modernizadas.

Hoy, estas locomotoras se encuentran operando en el principal corredor de exportación de ALL enlazando Apucarana con Curitiba. ALL opera en promedio unos 26 trenes diarios sobre esta muy transitada sección de ferrocarril, entre Punta Grossa y el empalme Ing. Bley, en donde la vía se bifurca hacia Curitiba y Rio Grande. Actualmente, el cincuenta por ciento de estos trenes son arrastrados por las nuevas locomotoras GE.

En promedio, Apucarana despacha unos cinco trenes diarios con tracción distribuida. Para superar las fuertes pendientes y reducir los esfuerzos sobre los enganches, estas formaciones son generalmente arrastradas por cuatro locomotoras GE C30-7, dos a la cabeza del tren y dos en el medio. Generalmente, se tratan de formaciones de hasta 140 vagones con un peso bruto de 11 mil toneladas. Este año, ALL adquirirá otras 35 locomotoras adicionales y la compañía esta planeando ponerlas en servicio en otras secciones de la red, como ser: Maringa - Apucarana, Cascavel - Guarapuava, y en la alimentación del Puerto de Rio Grande.

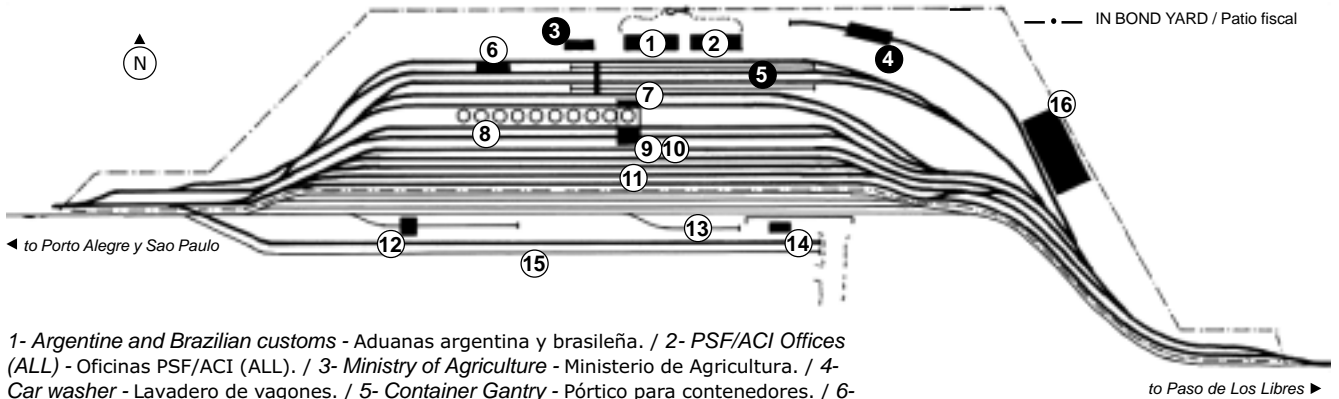


> Three GE C30-7s get ready to haul a long freight drag out of ALL's Punta Grossa yard. The standard gauge locos look enormous on meter gauge track.

Tres de las nuevas GE C30-7 se alistan para remolcar un largo y pesado carguero en el patio de Punta Grossa de ALL. Las locomotoras diseñadas para la trocha estándar se ven enormes en la trocha angosta.

Uruguiana Intermodal Terminal - Inland railway port - Integrated control area
Terminal intermodal de Uruguayana - Puerto seco ferroviario - Area de control integrada

— MIXED GAUGE / Vía combinada
 — METER GAUGE / Vía métrica
 - - - IN BOND YARD / Patio fiscal



1- Argentine and Brazilian customs - Aduanas argentina y brasileña. / 2- PSF/ACI Offices (ALL) - Oficinas PSF/ACI (ALL). / 3- Ministry of Agriculture - Ministerio de Agricultura. / 4- Car washer - Lavadero de vagones. / 5- Container Gantry - Pórtico para contenedores. / 6- Transfer ramp - Rampa de transferencia. / 7- Meter gauge weighbridge- Báscula métrica. 8- Storage silos - Silos de almacenaje. / 9- Grain transfer - Transferencia de granos. / 10- Mixed gauge weighbridge - Báscula trocha mixta. / 11- Bagged sugar transfer - Transferencia de azúcar embolsada. / 12- Grain transfer - Transferencia de granos. / 13- Loco pit stop - Puesto de abastecimiento. / 14- Nug station - Estación nug. / 15- Roadrailer gauge transfer - Traslado roadrilers. / 16- Inflatable warehouse - Almacén inflable.

tanto las autoridades sanitarias brasileñas liberen los cargamentos -Brasil prohíbe la importación de granos transgénicos-. En promedio, la liberación aduanera de los granos puede llegar a demorar hasta diez días.

Hoy, los silos del PSF contribuyen a la movilización de alrededor de 500 mil toneladas de soja, arroz y mijo; un incremento del 40 por ciento sobre los tonelajes movilizados en 2003. Este total incluye alrededor de 300 mil toneladas de soja paraguaya que se moviliza desde Encarnación, en el Paraguay, hacia el Puerto de Río Grande, en el Brasil, para su posterior embarque hacia los mercados europeos.

Para optimizar el manejo de fertilizantes procedentes de Brasil con destino a Paraguay, y del arroz embolsado que se desplaza desde Argentina hacia Brasil, ALL instaló recientemente un nuevo depósito del tipo "inflable" con una capacidad de 2500 toneladas y un lavadero de vagones. Su utilización permitirá al operador liberar unos 50 vagones, que anteriormente habían ocupado valioso espacio en la playa (de hecho sirviendo como depósitos), mientras se procedía a la liberación aduanera, comercial y sanitaria.

El efecto combinado de todas estas inversiones y mejoras han contribuido a reducir las demoras de 96/100 horas, en promedio, durante 2003, a cerca de 75 horas durante el mes de julio de 2004. Hoy, la terminal esta manejando un promedio de 140 vagones diarios. ◇

are needed to store imported Argentine and Paraguayan grain till Brazilian health and sanitation authorities clear the shipments – Brazil has banned imports of genetically modified grain. On average, clearance of grain shipments can delay up to ten days.

This year, the PSF's silos will be handling a throughput of around 500 thousand tons of soy, rice and millet; a 40 per cent increase over tonnages handled in 2003. This total includes around 300 thousand tons of Paraguayan soy moving from Encarnación, in Paraguay, to the Port of Rio Grande, in Brazil, for further export to European markets.

To more efficiently handle fertilizers moving from Brazil towards Paraguay and bagged rice imports moving from Argentina to Brazil, ALL has recently installed a new 2500 ton "inflatable" warehouse and car washer. Use of the newly erected warehouse allows the railway to free up around 50 cars, which until now had taken up valuable yard space while awaiting commercial, customs and sanitary clearance, serving as "de facto" ware-

ALL – Key Facts (2003)

América Latina Logística (ALL) provides a complete range of road and rail based integrated supply chain management solutions over South America's most extensive private railway network, comprising the now merged broad gauge Buenos Aires al Pacífico (ALL Central Division), the standard gauge Mesopotámico General Urquiza (ALL Mesopotámica Division), and the meter gauge Ferrovía Sul Atlántico, in Brazil.

Route length	15 000 km.
Consolidated Billing 2003 ... BRP 1 billion	
Freight:	27 million tons
Locomotives:	580
Freight cars:	17 000
Highway trucks:	3 000
Employees:	4 000

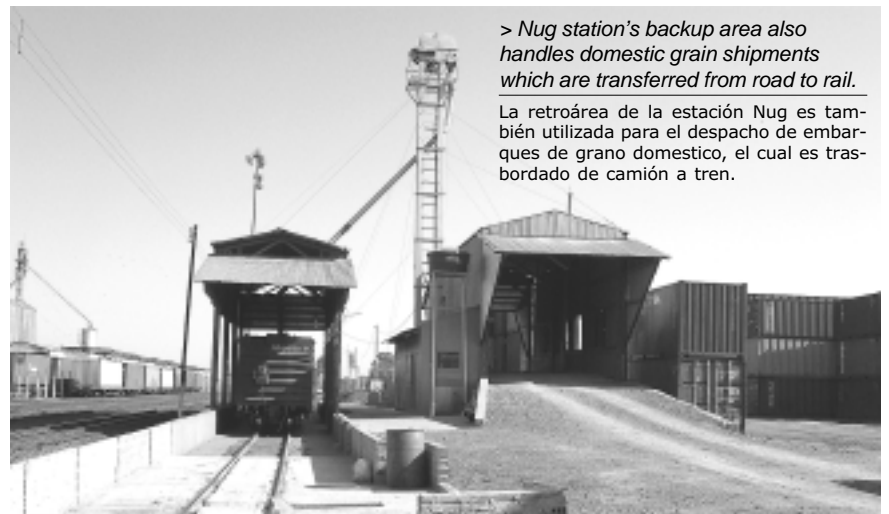
houses.

The combined effect of all of these improvements have contributed to cutting down average car layover times from 96/110 hours in 2003 to an average 75 hours for the month of July 2004. Today, the terminal is handling an average throughput of 140 cars a day. ◇

ALL - Datos 2003

América Latina Logística (ALL) brinda una completa gama de soluciones logísticas integradas tanto ferroviarias como carreteras sobre la red ferroviaria privada más extensa de Sudamérica, que comprende al Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico de trocha ancha, el Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza de trocha estándar, y la Ferrovía Sul Atlántico de trocha métrica en el Brasil.

Longitud de la red:	15 000 km.
Facturación Consolidada 2003 - Cargas transportadas ...	27 millones de toneladas
Locomotoras	580
Vagones de Carga	17000
Camiones	3000
Empleados	4000



> Nug station's backup area also handles domestic grain shipments which are transferred from road to rail.

La retroárea de la estación Nug es también utilizada para el despacho de embarques de grano domestico, el cual es trasladado de camión a tren.