

# The MERCOSUR Railway



**ALL's standard gauge Mesopotámica Division plays a vital strategic role linking ALL's broad gauge (1676 mm) Division Central with ALL's meter gauge Brazilian Division. ALL's Mesopotámica Division is commonly known as the Railway of the Mercosur.**

**DURING ARGENTINA'S** 2001/2002 crisis, ALL Mesopotámica Division's freight business was badly hit and volumes plummeted from 1 million tons in 2000 to 650 thousand tons in 2002. This made ALL re-think and restructure its commercial strategy. Basically, commercial focus shifted and evolved from being considered "lowest cost provider" to being "best service provider". This change in strategy has paid-off. Today, first quarter results for 2004 indicate that ALL Mesopotámica's figures have improved vastly. During the first quarter of 2004, ALL Mesopotámica hauled 334 thousand tons of freight, 182 thousand tons more than in 2001, when the freight carrier hauled an all time low of 152 thousand tons. If the current trend is maintained, the railway might conservatively wrap-up 2004 by hauling at least a record breaking 1.3 million tons. A large percentage of this tonnage will move through the Paso de los Libres / Uruguaiana

*> A long southbound drag, in charge of two GMIC G22's, rolls over the Aguapey River viaduct. The turn-of-the-century viaduct, located between La Cruz and Alvear, is 1270 meters long and stands around 15 meters above river level. The locos are separated by two low side cars to spread the weight when traversing lightly built bridges. (M. Soto Photo)*

Un largo tren con rumbo sur, a cargo de dos GMIC G22, atraviesa el Puente sobre el Río Aguapey. El viaducto, que data de principios de los años 1900 se encuentra ubicado entre las estaciones de La Cruz y Alvear. El viaducto mide 1270 metros de largo y se yergue a 15 metros por sobre el nivel del río. Las locomotoras se encuentran separadas por dos vagones de borde bajo que ayudan a distribuir el peso. (Foto: M. Soto)

gateway.

While tonnage is an important business activity indicator, it could be misleading. Your Editor believes that carload information would be much better data for comparison, due to the nature of the freight hauled by the railway. Freight carried by today's Mesopotámica Division (with the exception of block pulpwood trains moving south to Concordia and some rock and aggregates traffic) is mostly lightweight, of high added value and voluminous, and a considerable percentage moves in 20 and 40 foot containers. This type of freight generates much more rail activity and traffic per ton than other railways moving almost exclusively bulk products.

Argentina's Mesopotamia, comprising the Provinces of Entre Rios, Corrientes and Misiones, is not what one could describe as being "railway friendly" territory. The railway's zone of influence is well served by navigable rivers and an excellent highway network; which makes short haul road transportation very flexible and cost competitive when compared with rail borne alternatives. These constraints have made the railway focus basically on long haul freight traffic flows moving south from its northernmost logistical base (located in Garupa, in the Province of Misiones) and on international bridge traffic moving between Buenos Aires, in Argentina, and Sao Paulo and Porto Alegre, in Brazil. Most of this international freight traffic is handled by ALL's Unidad de Negocios

Mercosur (Mercosur Business Unit).

## International Corridor

"Today, the company has organized business units that are focused on several market segments, where we are not only involved in the sale of freight car space, but also in designing tailor made products to suit our customers specific requirements", Unidad de Negocios Mercour Manager, Daniel Arye, told Latin Tracks.

"Not only do we provide rail transportation, we also arrange the different product positioning strategies at both ends, where we have logistical terminals prepared to cope with the handling and treatment of different types of freight consignments, that also have different requirements and specifications," added Arye, who also explained that the business unit responsible for traffic over the international rail corridor was split-up into four main segments: steel products, chemicals/petrochemicals, paper and consumer goods. Other specialized business units handle bulk shipments, like grain.

Most of the Mercosur Business Unit's traffic flows are door-to-door and the railway company takes care of all the necessary logistics required to successfully complete the operation. The international corridor's four logistical terminals (Tatuí in Sao Paulo, Director Pestana in Porto Alegre, and Zárate and Martín Coronado, in Buenos Aires) are fully



## Perfil

### El Ferrocarril del MERCOSUR

**La División Mesopotámica de trocha estándar desempeña un papel estratégico al enlazar a la División Central de trocha ancha con la División Brasileña (Ferrovia Sul Atlántico) de trocha métrica de ALL. La División Mesopotámica es conocida comúnmente como el Ferrocarril del Mercosur.**

Durante la crisis Argentina de 2001/2002, los negocios ferroviarios de ALL División Mesopotámica fueron muy golpeados y los volúmenes transportados cayeron de 1 millón de toneladas en 2000 a 650 mil toneladas en 2002. Este hecho obligó al operador a reelaborar y reestructurar su estrategia comercial. Básicamente, el enfoque comercial cambió y evolucionó de "proveedor de menor costo" a "proveedor de mejor servicio". Este cambio de estrategia ha dado muy buenos resultados. Hoy, las cifras para el primer trimestre de 2004 indican que el tráfico de la División Mesopotámica se ha incrementado en forma sustancial. Durante el primer trimestre de 2004, ALL Mesopotámica transportó 334 mil toneladas, 182 mil toneladas más que en 2001, año durante el cual el operador ferroviario movilizó un mínimo de 152 mil toneladas durante el primer trimestre. Si la tendencia actual se consolida, el ferrocarril podría llegar a cerrar 2004 transportando una cifra récord y muy conservadora de 1.3 millones de toneladas. Un muy importante porcentaje de este total será movilizadas a través del paso de frontera Libres / Uruguayana.

Aunque el tonelaje transportado es un buen indicador de la actividad comercial, puede resultar engañoso. Nuestro editor cree que las cifras de vagones despachados serían mucho más representativas, desde el punto de vista comparativo, debido a la naturaleza de las cargas movilizadas. Las cargas transportadas actualmente por la División Mesopotámica (con excepción de los trenes block cargados con áridos y raleo) son mayoritariamente livianas, de alto valor agregado y voluminosas, y un porcentaje considerable es movilizadas en contenedores de 20 pies. Este tipo de carga gene-

### La División Mesopotámica de ALL

En octubre de 1993, el Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza (FMGU) se hizo cargo de la concesión del Ferrocarril General Urquiza por un plazo de 40 años. Actualmente opera bajo el nombre comercial de ALL División Mesopotámica. La División Mesopotámica es un ferrocarril de vía sencilla y trocha estándar que se extiende hacia el norte, con base en la ciudad de Buenos Aires, hacia las ciudades nortenas de Posadas y Corrientes. Conecta directamente con las redes ferroviarias de trocha estándar de Paraguay y de Uruguay y también enlaza con la red ferroviaria brasileña de trocha métrica. La División Mesopotámica de ALL es propiedad de América Latina Logística, Railroad Development Corporation (RDC) y el Gobierno Argentino.

#### Datos Clave - 2003

Trocha: ..... 1435 mm  
 Longitud: ..... 2740 kilómetros  
 Tonelaje anual: ..... 1.2 millones  
 Locomotoras: ..... 31  
 Vagones de carga: ..... 1810  
 Principales flujos de tráfico:  
 Contenedores, granos, áridos y productos de origen forestal.

equipped and capable of handling cross-docking, consolidation and deconsolidation, container stuffing, storage, warehousing and distribution. Argentina's Martin Coronado and Zárate terminals also provide import and export customs clearance services and are permanently connected with the Administración Nacional de Aduana's IT based "María" customs clearance system.

"Every day, at 06:00 PM, a 75 car train leaves Zárate headed northwards and 36 hours later (at 06:00 AM) it arrives at Paso de los Libres. As soon as this train arrives, all freight cars that have cleared Argentine customs in Buenos Aires (either at Martin Coronado or Zárate) are hauled across the international bridge by the morning shuttle. Those that do not have export customs clearance are kept on hold till Argentine customs are cleared locally at Paso de los Libres. These cars usually cross the border on the afternoon shuttle or on the following day, delays usually depend on the speed with which the customer's customs broker prepares and presents the export documents."

Once customs have been cleared and freight has been transferred at Uruguayana, ALL Brazil reassembles the freight into 40 car meter gauge block trains. Seven trains a week leave Uruguayana headed for Sao Paulo.

### ALL Mesopotámica Division

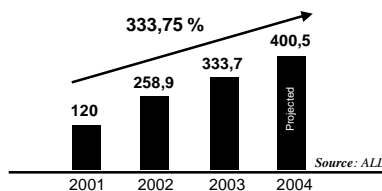
In October 1993, Ferrocarril Mesopotámico General Urquiza (FMGU) began operations under a concession providing for lease of Argentina's Urquiza Railway for 40 years. The Urquiza Railway is now operated under the commercial name of ALL Mesopotámica.

The Mesopotámica Division is a single-track standard gauge railway, which extends north from the city of Buenos Aires to the northeastern cities of Posadas and Corrientes. It connects directly with the Paraguayan and Uruguayan standard gauge railway networks and also links with the Brazilian meter gauge network. America Latina Logística, Railroad Development Corporation (RDC) and the Argentine Government own ALL Mesopotámica Division.

### Key Facts (2003)

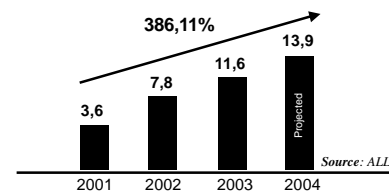
Gauge: ..... 1435 mm  
 Length: ..... 2740 kilometers.  
 Annual tonnage: ..... 1.2 million  
 Locomotives: ..... 31  
 Freight cars: ..... 1810  
 Major traffic flows: Containers, grain, aggregates, forestry products.

MERCOSUR BUSINESS UNIT - Tonnage  
 UNIDAD DE NEGOCIOS MERCOSUR - Tonelaje transportado  
 TONS. (Thousands) - Toneladas (miles)



Does not include bulk shipments - (No incluye graneles)

MERCOSUR BUSINESS UNIT - Growth in TEUS  
 UNIDAD DE NEGOCIOS MERCOSUR - Crecimiento en TEUS



➤GE U13C No. 6966 rolls through Rio Tala station at the head end of a train loaded with rock and aggregates. The train is headed for Ramon A. Parera, a few kilometers north of the City of Paraná, where it is being used on a riverbank protection project. (G. Bonetto photo)

La GE U13C No. 6966 a la cabeza de un tren cargado con piedra y balasto en la estación Río Tala. El tren se dirige a Ramón A. Parera, ubicada unos pocos kilómetros al norte de la ciudad de Paraná, en donde esta siendo utilizada en un proyecto de defensa costera. (Foto: G. Bonetto)



Three of them are express trains that delay 4.5 days in reaching Tatuí and the balance are regular services that delay up to 6 days. Four trains a week also leave Uruquaiiana headed for Porto Alegre. Transit time for this last service is 2 days. Generally speaking, total transit time between Sao Paulo and Buenos Aires is 12 days, including processing

by Argentine and Brazilian customs at Uruquaiiana.

"Currently, we are developing a new product for shipments originating at our Tatuí terminal and headed for Argentina. Brazil's Receita Federal has recently authorized Tatuí to clear Brazilian exports through customs. We can now clear Brazilian customs at Tatuí



> Every day, at 06:00 PM, a 75 car train leaves Zárate headed northwards and 36 hours later (at 06:00 AM) it arrives at Paso de los Libres. The trains are usually double headed by two GMIC G22s separated by three low side freight cars, to spread the weight when traversing some of the old lightweight turn of the century iron pillared bridges. The two locos are capable of handling 4800 gross ton trains over ALL's Mesopotámica Division main line.

Todos los días, a las 18:00 horas, un tren de 75 vagones parte de la estación Zárate con rumbo al norte y 36 horas más tarde hace su arribo a Paso de los Libres. Los trenes generalmente corren con dos locomotoras GM G22 separadas por tres vagones de borde bajo, para distribuir el peso al pasar sobre algunos de los antiguos puentes de columnas de hierro fundido de principios de siglo. Las dos locomotoras están habilitadas para arrastrar trenes de hasta 4800 toneladas brutas sobre las vías principales de la División Mesopotámica de ALL.

ra mucha más actividad y tráfico por tonelada que otras transportadas por ferrocarriles casi exclusivamente graneleros.

La Mesopotamia Argentina, que comprende a las provincias de Entre Ríos, Corrientes y Misiones, no es lo que uno calificaría como territorio favorable para la actividad ferroviaria. Además de la inexistencia de importantes volúmenes de cargas a granel, la zona de influencia del ferrocarril se encuentra bien servida por ríos navegables y una excelente red de carreteras, lo que favorece al transporte automotor de corta distancia, muy flexible y competitivo cuando se lo compara con las alternativas ferroviarias de la zona. Estas desventajas competitivas han hecho que el operador se concentre básicamente en el tráfico ferroviario sobre largas distancias, que se movilizan desde su base logística más alejada (ubicada en Garupá en la Provincia de Misiones) hacia el Puerto de Buenos Aires y en el tráfico internacional ferroviario que se desplaza entre Buenos Aires, en Argentina, y Sao Paulo y Porto Alegre, en Brasil. El mayor porcentaje de este tráfico internacional de cargas es manejado por la Unidad de Negocios Mercosur de ALL.

### El Corredor Internacional

"Hoy, la compañía ha creado unidades de negocios enfocadas hacia varios segmentos del mercado, en donde no sólo estamos involucrados en la venta del transporte, sino que diseñamos productos a la medida de las necesidades específicas de nuestros clientes", dijo Daniel Arye, Gerente de la Unidad de Negocios Mercosur a Latin Tracks.

"No solamente proveemos el transporte ferroviario, sino que también delineamos las distintas estrategias de posicionamiento de los productos en ambas puntas, donde poseemos terminales logísticas preparadas para el manejo y tratamiento de diferentes tipos de cargas, que además tienen diferentes requisitos y especificaciones," agregó Arye, quien también explicó que la unidad de negocios responsable del tráfico en el corredor internacional se encontraba dividida en cuatro principales segmentos de mercado: Productos siderúrgicos, químicos y petroquímicos, papel y productos de consumo. Otras unidades de negocios especializadas atienden las cargas a granel, como en el caso de los granos.

El mayor porcentaje de los flujos de la Unidad de Negocios Mercosur son del tipo puerta-a-puerta y la empresa ferroviaria se encarga de toda la logística necesaria para completar la operación de manera exitosa. Las cuatro terminales logísticas del corredor internacional (Tatuí en San Pablo, Director Pestaña en Porto Alegre, y Zárate y Martín Coronado en Buenos Aires) se encuentran totalmente equipadas y capacitadas para realizar operaciones de cross docking, consolidación y des-consolidación, empaque de contenedores, almacenaje y distribución. Las terminales argentinas de Martín Coronado y Zárate también brindan servicios de despacho de importación y exportación y están conectadas en forma permanente con el sistema informático "Maria" de la Administración Nacional de Aduanas.

"Todos los días, a las 18:00, parte de Zárate un tren de 75 vagones rumbo al norte y 36 horas más tarde (a las 06:00) arriba a Paso de los Libres. Tan pronto como el tren arriba, todos los vagones de carga que hayan hecho Aduana en Buenos Aires (tanto en Martín Coronado como en Zárate) son remolcados a través del puente internacional por el servicio de lanzadera de la mañana. Aquellos vagones que aún no cuenten con la liberación aduanera de exportación son retenidos hasta tanto se presenten los documentos en la aduana local. Estos vagones generalmente cruzan

la frontera en la lanzadera de la tarde o al día siguiente, la demora depende de la rapidez con la cual el despachante del cliente presente los documentos de exportación”.

Una vez que la carga ha sido liberada por ambas aduanas y transferida en Uruguiana, ALL Brasil arma trenes block de 40 vagones. Siete trenes por semana salen de Uruguiana con destino a San Pablo. Tres de ellos son trenes expresos que demoran 4.5 días en llegar a Tatuí y los restantes cuatro, son trenes regulares que demoran hasta 6 días.

Cuatro trenes por semana también parten de Uruguiana hacia Porto Alegre. En este caso el tiempo en tránsito es de dos días.

Generalmente, el tiempo de tránsito total entre San Pablo y Buenos Aires es de 12 días, incluyendo los trámites aduaneros argentinos y brasileños en Uruguiana.

“Hoy estamos desarrollando un nuevo producto para embarques procedentes de nuestra terminal de Tatuí con destino final Buenos Aires. La Receita Federal del Brasil ha recientemente autorizado a Tatuí a liberar las exportaciones brasileñas con destino a Argentina. Ahora podemos hacer aduana brasileña en Tatuí y aduana argentina tanto en Martín Coronado como en Zárate. Esto nos ayudará a reducir el tiempo de tránsito entre San Pablo y Buenos Aires a alrededor de ocho días. Las cargas manejadas bajo este sistema simplemente fluirán a través de Uruguiana en tránsito. En estos casos, Uruguiana simplemente funcionará como centro de trasbordo y almacenaje. Ya no tendremos más demoras en la frontera y esto nos dará una mayor competitividad,” resumió Arye.

## Logística Total

La empresa chilena Maderas y Sintéticos S.A. (Masisa), el mayor fabricante de tableros de América Latina, ha recientemente firmado un acuerdo con ALL para desarrollar un centro de distribución de 4.2 mil metros cuadrados dentro de la terminal ferroviaria de ALL en Porto Alegre. El nuevo centro de distribución, que necesitó de una inversión de BRP 1 millón, servirá para alimentar la creciente demanda de tableros MDF y OSB del sur de Brasil. La fábrica de Masisa en Punta Grossa, en Brasil, suplirá el 60 por ciento de la demanda y la fábrica de Masisa en Concordia, Argentina, el restante 40 por ciento.

En Argentina, la División Mesopotámica de ALL suministra a la planta de Masisa de Concordia, en la provincia de Entre Ríos, con raleo procedente de Gobernador Virasoro y Santo Tomé, ambas localidades en la provincia de Corrientes. Es común ver trenes block de raleo de 1800 toneladas desplazándose hacia el sur por Paso de los Libres con destino a Concordia. Además de embarcar tableros MDF hacia Buenos Aires, la planta argentina de Masisa exporta tableros MDF hacia Brasil e importa tableros OSB desde Brasil. Todo este tráfico internacional se desplaza por ferrocarril a través de Uruguiana.

En Brasil, ALL alimenta también a la nueva planta de Masisa en Punta Grossa con raleo y ha construido un ramal de 5 kilómetros enlazando su línea principal con la fábrica.

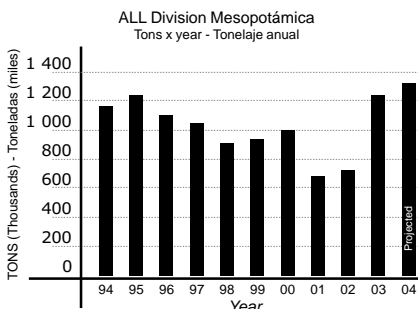


> (1-2) Westbound view of Zárate's intermodal terminal. The large shed, built at the yard's western end, facilitates cross docking and storage of paper products shipped by Alto Paraná, one of ALL Mesopotámica's major customers. (3) Zárate's intermodal terminal is equipped with a 50 ton rolling gantry. The 20-hectare facility was inaugurated in 2001. (J.C. González photo.)

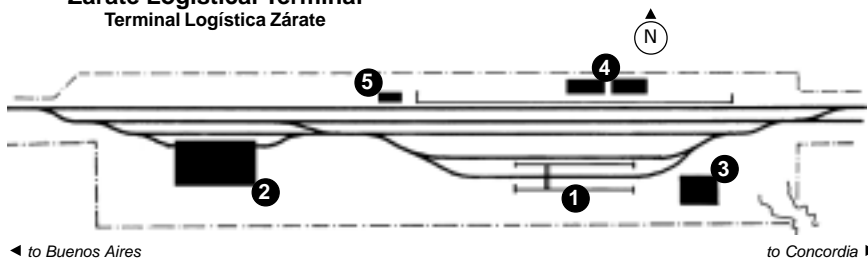
(1-2) En esta vista tomada hacia el oeste, donde se puede visualizar el galpón que facilita las operaciones de almacenaje y cross docking de productos de la industria papelerá, pertenecientes a Alto Paraná, uno de los principales clientes de la División Mesopotámica de ALL. (3) La terminal intermodal de Zárate también se encuentra equipada con un pórtico de 50 toneladas. El predio de 20 hectáreas fue inaugurado en 2001. (Foto J. C. González)

and Argentine customs at both Zárate and Martín Coronado. This will help us cut down total transit time between Sao Paulo and Buenos Aires to around eight days. Freight handled in this manner will simply flow through Uruguiana in transit. In these cases, Uruguiana will simply act as gauge transfer and storage facility. We will no longer be delayed by customs at the border and this will give us a major competitive edge,” summed-up Arye. This year, ALL's Mercosur Business Unit expects to handle around 400 thousand tons of international freight. Twenty per cent of this total will move from Brazil towards Chile. To better handle the door-to-door Chilean traffic, ALL has recently signed a strategic representation agreement with Kenrick y Cia. S.A. (part of the powerful and prestigious Chilean Ultramar Group) specifically aimed at commercial development of freight flows to and from Chile. This agreement will

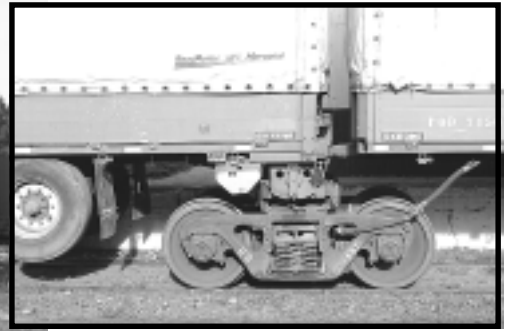
now allow ALL to offer more competitive freight rates and will also position ALL as the only company capable of combining the full advantages of rail and road transportation. At the same time, the agreement allows ALL access to top quality terminal and warehousing facilities and freight tracking services in Chile. <



## Zárate Logistical Terminal



1- Container Gantry - Pórtico para contenedores. / 2- Alto Paraná cross docking shed - Galpón para transferencia de Alto Paraná. / 3- Warehouse - Galpón. / 4- Offices - Oficinas. / 5- Loco pit stop - Puesto de servicio de locomotoras.



> Garupá, located just a few kilometers south of Posadas, is ALL Mesopotámica's northernmost logistical terminal and regularly handles shipments of cotton, paper products and tea.

Garupá, situada a unos pocos kilómetros al sur de Posadas, es la terminal logística más alejada de la División Mesopotámica de ALL y regularmente atiende embarques de algodón, papel y té.

▼ At Paso de los Libres, a rake of ten roadrainers awaits its turn to cross over the bridge. ALL's Unidad de Negocios Mercosur infrastructure includes 160, 26 ton capacity roadrainers and 1600 containers (20 & 40 foot dry, flat rack & high cube), most of which are almost exclusively devoted to handling international shipments moving between Argentina, Brazil and Chile.

En Paso de los Libres una formación de diez roadrainers aguarda su turno para cruzar el puente internacional. La Unidad de Negocios Mercosur de ALL posee una flota de 160 roadrainers de 26 toneladas de capacidad de carga y 1600 contenedores (20 y 40 pies dry, flat rack y high cube), los cuales son utilizados casi exclusivamente en el tráfico internacional de cargas que se desplaza entre Argentina, Brasil y Chile.

Este año, la Unidad de Negocios Mercosur espera transportar alrededor de 400 mil toneladas de carga internacional. Veinte por ciento de este total se desplazará desde Brasil hacia Chile. Para poder atender mejor al tráfico puerta-a-puerta del mercado chileno, ALL ha firmado recientemente un acuerdo de representación estratégica con Kendrick y Cia. SA. (parte del poderoso y prestigioso Grupo Ultramar de Chile) que apunta específicamente al desarrollo comercial de flujos de carga desde y hacia Chile. Este acuerdo le permite a ALL disponer de tarifas más competitivas y también la posiciona como la única compañía capaz de combinar las ventajas del transporte carretero y ferroviario. Al mismo tiempo, el acuerdo le permite a ALL acceder a instalaciones logísticas y de almacenaje de primera calidad y servicios de rastreo de carga en Chile. ◊

## Total Logistics



> Shipments cross at Uruguaiana. The car nearest the camera is loaded with MDF, moving towards Brazil, and the other flat (on the same track) is loaded with OSB headed for Argentina.

Intercambio en Uruguaiana. El vagón más próximo a la cámara se encuentra cargado con MDF, movilizándose hacia el Brasil, mientras que el otro vagón playo (sobre la misma vía) se encuentra cargado con OSB, desplazándose hacia la Argentina.

Chile's Maderas y Sintéticos SA (Masisa), Latin America's largest wood panel manufacturer, has recently signed an agreement with ALL to develop a 4.2 thousand square meter distribution center

within the railway company's Porto Alegre terminal. The new BRP 1 million distribution center will serve to supply southern Brazil's growing demand for Medium Density Fiberboard (MDF) and Oriented Strand

Board (OSB). Masisa's Brazilian Punta Grossa factory will supply 60 per cent of the demand and Masisa's Concordia factory, in Argentina, will supply the remaining 40 per cent.

In Argentina, ALL's Mesopotámica Division feeds Masisa's Concordia plant, located in Entre Ríos, with pulpwood originating in Gobernador Virasoro and Santo Tome, both in the Province of Corrientes. It is not uncommon to see 1800-ton pulpwood block trains moving south through Paso de los Libres headed for Concordia.

In Brazil, ALL also supplies Masisa's brand new Punta Grossa factory with pulpwood and has built a 5 kilometer spur linking its main line with the factory. Besides shipping MDF towards Buenos Aires, Masisa's Argentine operation exports fine MDF to Brazil and imports OSB from Brazil. All of this international board traffic moves by rail through the Uruguaiana Gateway.



> A 1800 ton pulpwood rake rolls through Paso de los Libres headed for Concordia. The train is being hauled by GE U13C No. 6948

Un tren block de raleo rueda a través de la estación de Paso de los Libres, con destino a Concordia. El tren esta siendo remolcado por la GE U13C No. 6948.