

NACIONES UNIDAS

CONSEJO  
ECONOMICO  
Y SOCIAL



LIMITADO  
CCE/SG.3/GTTM/II/2  
TAO/LAT/92  
6 de septiembre de 1968

ORIGINAL: ESPAÑOL

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA  
COMITE DE COOPERACION ECONOMICA  
DEL ISTMO CENTROAMERICANO  
SUBCOMITE CENTROAMERICANO DE TRANSPORTE

Grupo de Trabajo sobre Transporte  
Marítimo y Desarrollo Portuario  
Segunda Reunión  
Guatemala, 9 al 14 de septiembre de 1968

ACTIVIDADES PORTUARIAS DESARROLLADAS EN CENTROAMERICA, 1967

Documento preparado para el Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario por el señor Gonzalo Andrade Geywitz, Experto de la Oficina de Cooperación Técnica de las Naciones Unidas.

Este informe no ha sido aprobado oficialmente por la Oficina de Cooperación Técnica de las Naciones Unidas, la que no comparte necesariamente las opiniones aquí expresadas.

INDICE

	<u>Página</u>
I. Introducción	1
II. Puertos de altura del Istmo Centroamericano	3
1. Guatemala	3
a) Matías de Gálvez	3
b) Puerto Barrios	6
c) Champerico	8
d) San José	10
2. El Salvador	12
a) Acajutla	12
b) La Libertad	16
c) Cutuco	17
3. Honduras	19
a) Puerto Cortés	19
b) Tela	25
c) La Ceiba	27
d) Amapala y San Lorenzo	29
4. Nicaragua	31
a) Corinto	31
b) Puerto Somoza	34
c) San Juan del Sur	35
d) Cabezas	36
e) Isabel	37
f) Bluefields	38
5. Costa Rica	40
a) Puntarenas	40
b) Puerto Limón	42
c) Golfito	45

	<u>Página</u>
6. Panamá	47
a) Armuelles y Almirante	47
b) Balboa y Cristóbal	48
III. Importancia de los cambios operados	49
1. Volumen de operación	49
2. Tonelajes unitarios manejados por barco	50
3. Equipos y productividad	51
4. Métodos y formas de operación	52
5. Resultados financieros	52
6. Ingresos y gastos unitarios	53
7. Mejoras materiales	53
IV. Consideraciones finales	55

## I. INTRODUCCION

El desarrollo económico experimentado por los países de Centroamérica en los últimos años ha intensificado notablemente la actividad de los puertos de la región. Ello se debe a que la mayor parte de su comercio exterior se realiza por la vía marítima, y de este hecho se deriva la importancia que debe señalarse al estado de las instalaciones portuarias y a la forma en que son aprovechadas para el tráfico marítimo. A esta circunstancia obedece el interés que ha despertado el mejoramiento físico, material y operatorio de las terminales portuarias.

En este documento se presenta una relación de los cambios ocurridos a diferentes niveles y en distintas condiciones en las actividades de las terminales de los puertos de altura de la región, y se señalan los esfuerzos y los resultados obtenidos por sus administraciones para mejorar su funcionamiento. Se analizan esencialmente los cambios observados en el período 1964-67; para identificar los aspectos positivos de los esfuerzos realizados con el propósito de estimular una emulación tendiente a superar obstáculos y deficiencias que pueden observarse y que habrán de traducirse en beneficios económicos, permitiendo que los puertos ofrezcan mejores y más eficientes servicios, a costos más bajos, y con mayores utilidades.

Durante el período de operaciones a que se refiere este documento, los cambios observados en los puertos han sido del más diverso carácter. Abarcan desde los aspectos físicos de la infraestructura, hasta medidas administrativas y de operación, para cuya ejecución se han tomado en cuenta criterios técnicos, económicos, sociales, etc.

Las labores realizadas han supuesto esfuerzos de toda índole que se han traducido en un mejoramiento efectivo de algunas terminales y que hubieran podido producir beneficios mucho mayores de haber existido una adecuada coordinación a nivel regional.

La política de las Conferencias Navieras que atienden al área ha hecho que la modernización y ampliación de algunas terminales portuarias hayan beneficiado sólo a los armadores, pues es sabido que las empresas navieras aplican tarifas de fletes "promediadas" para todas las terminales de la región, independientes de su eficiencia, etc. Los puertos no se ven alentados, así,

/a mejorar

a mejorar y abaratar sus servicios cuando las inversiones no se ven compensadas por tarifas más adecuadas y cuando las rebajas de los fletes, de conseguirse, abarcarían por igual a todos los puertos de la región, sin excepcionar a los que no han hecho esfuerzo alguno para obtenerlas.

Es aconsejable, por lo tanto, adoptar una política portuaria regional y emprender acciones de conjunto orientadas a la modernización de las terminales portuarias, a su operación tecnificada y a establecer un frente común ante los requerimientos de las empresas y conferencias navieras.

## II. PUERTOS DE ALTURA DEL ISTMO CENTROAMERICANO

### 1. Guatemala

#### a) Matías de Gálvez

1) Aspectos generales. Se trata de un puerto bien protegido con buena conexión vial que le proporciona una zona de influencia muy amplia. Se proyecta la instalación de un espolón ferroviario que le unirá al ferrocarril de Guatemala a Barrios, pero hasta la fecha aún todo el movimiento de mercancías se realiza por carretera.

Su canal de entrada se encuentra en buenas condiciones. Ofrece ayudas a la navegación con boyas de señalamiento para las profundidades; la entrada del canal se indica con una hilera de luces; los servicios de practicaje son obligatorios pero el de remolque es opcional. Se acaba de elaborar una nueva carta del puerto y de sus accesos. A los barcos se les proporcionan servicios de reparaciones, materiales, combustible y agua. El puerto dispone de un muelle que proporciona espacio de atraque simultáneo para 3 barcos de altura y al ferryboat que se ubica perpendicularmente al muelle marginal; puede admitir mayor número de embarcaciones de tamaño más reducido, como muchas de las que operan en Centroamérica.

El espigón marginal, paralelo a la costa, de 457 m de largo, fue diseñado para 3 atracaderos de 150 m cada uno. En el puerto se dispone en total de 70 000 m<sup>2</sup> de superficie de almacenamiento (a cargo de la Aduana). El tiempo libre de cobro es de 12 días para las importaciones y de 30 para las exportaciones. Cuenta además con 3 grúas (una fija y dos móviles), 2 camiones, 3 tractores, 24 vagonetas, 3 plataformas, 33 levantadores de horquilla y 9 000 paletas; hay 3 silos para carga a granel de 400 toneladas de capacidad cada uno; ductos y almacenes para petróleo; dos plantas eléctricas; talleres de mantenimiento, y equipo contra incendios. La empresa particular COINCO es la concesionaria del servicio de pilotaje y de remolque, utiliza los servicios de cinco prácticos y dispone de 3 remolcadores, dos lanchas y el equipo de radio de tierra-barco; la empresa se encuentra en capacidad de prestar sus servicios sin interrupción.

Durante 1967 se trabajó intensamente en la segunda etapa de ampliación del puerto y, por lo mismo, no se emprendieron otras obras físicas de importancia, salvo aspectos de reparación y de conservación. Los avances principales se observan en los aspectos operacionales y administrativos obtenidos por la reorganización del Departamento de Operaciones, siguiendo un plan que permitirá mejorar su productividad.

ii) Operación. En el período 1964-67 el volumen movilizado por Puerto Gálvez ha ido en aumento. En 1966 las importaciones representaron el 81.1 por ciento del volumen movilizado y en 1967, llegaron al 82.5 por ciento.<sup>1/</sup> En los dos años el petróleo representó casi la mitad del tonelaje señalado; las demás mercancías que se movilizan por el puerto corresponden al rubro de carga general, incluyen el banano, que se moviliza en pequeñas cantidades y se manipula como tal tipo de carga. Al petróleo siguen en importancia las importaciones de materias primas y papel principalmente. En las exportaciones se ha observado un aumento del algodón, el café, la carne y el azúcar.

El número total de barcos arribados al puerto en el período 1964-66 y durante 1967, muestra una tendencia a la baja, especialmente los de carga general que constituyen la mayoría (98 por ciento promedio anual del total).

Como los tonelajes de carga movilizada han ido en aumento y el número de barcos en disminución, el promedio de carga operada por barco ha aumentado considerablemente. En 1964, 1965, 1966 y los diez primeros meses de 1967,

---

<sup>1/</sup> El volumen de importaciones canalizado a través del puerto fue de 460 000 toneladas en 1966 y de 456 000 toneladas en 1967. Las cifras correspondientes a las exportaciones fueron 107 000 y 94 000 toneladas, respectivamente.



se registraron volúmenes promedios (incluido el petróleo) por barco de 592, 734, 1 000 y 987 toneladas, respectivamente.

Si sólo se tiene en cuenta la carga general operada por naves apropiadas para ello en 1964, 1965 y 1966, los promedios son de 471, 514, 576 toneladas respectivamente. No se ha dispuesto de información sobre el número de barcos de carga general arribados en 1967, pero parece que la proporción de años anteriores se mantuvo, y que el nivel de ese tipo de carga fue ligeramente superior al del año precedente; el tonelaje unitario ha aumentado y ello significaría cierta mejoría para la productividad del manejo de la carga general.

La demanda de servicios portuarios fue atendida con mayor eficiencia y los atracaderos tuvieron mejor aprovechamiento por las labores de carga y descarga al haberse incrementado el promedio anual de carga movilizad<sup>a</sup> por atracadero de 95 000 toneladas en 1964, a 102 000 toneladas en 1965 y a 105 000 toneladas en 1966. En este último año se estimó en 6.8 toneladas por cuadrilla hora el promedio de movilización de carga general, que ascendió a 7.8 en 1967 y a 12 en 1968, niveles todavía muy bajos para un puerto moderno y con equipo adecuado como es el caso de esta terminal.

iii) Resultados financieros. Las condiciones descritas fueron favorables para la operación portuaria. El mayor volumen de operaciones se realizó a costos unitarios menores y ello proporcionó coeficientes de gastos-ingresos decrecientes.

iv) Mejoras y programas de ampliación. Durante los 10 primeros meses de 1967 se llevaron a cabo entre otras, las siguientes mejoras en el puerto: Urbanización de 73 500 m<sup>2</sup>, zona que comprende el área denominada "zona de bodegas y depósitos" para uso particular, fuera de los recintos de operación portuaria; pavimentación de 32 400 m<sup>2</sup> en los patios de operación Catastro de 45 caballerías de terrenos que serán expropiados para ampliar la ciudad y las instalaciones portuarias.

Las obras realizadas implicaron inversiones por más de medio millón de pesos centroamericanos. El programa de inversiones del proyecto denominado E2-DP (Etapa dos del desarrollo portuario) que básicamente consiste en duplicar las instalaciones actuales del puerto, se encuentra muy

/avanzado.

avanzado. Las ampliaciones que se han hecho son: 1) Muelle marginal de 450 m de largo construido sobre pilotes de concreto pretensado; 2) Dos bodegas de 60 m por 120 m; 3) Habilitación de 5.32 ha pavimentado para patios de operación; 4) Dragado de 1 800 000 m<sup>3</sup> para nueva dársena de maniobras contigua a la existente, con un área de 37.5 ha; 5) Instalaciones de agua potable, energía eléctrica, teléfonos, servicio contra incendios; 6) Equipo de grúas rodantes.

El costo total estimado es un poco superior a 6 millones de pesos centroamericanos.

b) Puerto Barrios

i) Aspectos generales. Funciona como terminal ferroviaria y aunque sus instalaciones se han previsto para el embarque de banano, atiende a todo tipo de carga y opera con tarifas de servicio público.

El muelle de atraque directo, con vías de ferrocarril, penetra en el mar y se une a tierra por una sección angosta; tiene 330 metros de largo por 40 de ancho y proporciona espacio a cuatro atracaderos (dos de cada lado); los barcos pequeños pueden atracar en la sección de acceso. Cuenta con bandas transportadoras de banano y equipos especiales para la descarga de cereales a granel. En el muelle existe una bodega de tránsito de 5 360 m<sup>2</sup>; en el puerto se dispone de 3 bodegas con una superficie total de 6 086 m<sup>2</sup>, un almacén de chatarra de 4 650 m<sup>2</sup>, y 50 000 m<sup>2</sup> de patios del ferrocarril que se utilizan como depósito a cielo abierto.

Posee siete levantadores de horquilla, una grúa móvil, 1 500 paletas, tres locomotoras y un número variable de carros de ferrocarril. Para las operaciones de transbordo existen tres lanchones y un remolcador, propiedad de una empresa privada, que tiene también la concesión del servicio de practicaje. En el puerto se presta un adecuado mantenimiento de equipo y se cuenta con una planta eléctrica y con talleres de reparación. Las ayudas a la navegación consisten en un faro, y se presta servicio de agua, de reparación, etc.

ii) Operaciones. Se han registrado fuertes bajas en las actividades del puerto por el descenso ininterrumpido del volumen de mercancías que maneja.

Fue hasta hace poco tiempo el puerto más importante del país y cumplía con la función específica de movilizar la casi totalidad de la exportación del banano, además del grueso del comercio exterior del país y parte de las importaciones y exportaciones de El Salvador. El descenso de la producción de banano ha significado en parte el descenso de sus actividades, y ha influido también en forma muy aguda la competencia de Puerto Gálvez. En 1966 manejó el 65 por ciento del volumen movilizado en 1964. Barrios conserva todavía sin embargo su importancia y ha seguido movilizando mercancías en cantidades importantes; en 1966 se recibieron por esta Terminal el 24 por ciento de las importaciones totales del país.

Siendo un puerto bananero, adaptado para carga general, al perder el renglón básico y mayoritario de sus operaciones, las restantes se atienden sólo en forma muy regular, conforme a los equipos y facilidades con que cuenta.

La demanda de servicios se ha reducido sensiblemente por las causas señaladas en los últimos años, y en 1967 han surgido problemas laborales en toda la organización de IRCA que dieron lugar a una grave huelga de trabajadores a principios de 1968, que desvió toda la carga a Matías de Gálvez, donde se pudo resolver el problema aumentando la capacidad normal de servicios, sin perjudicar sus propias actividades y aumentando su productividad para atender esta operación de emergencia.

El número de barcos arribados ha descendido, aunque en proporción menor que los volúmenes de carga. También el tonelaje movilizado por barco ha bajado notablemente, así como la productividad.<sup>2/</sup>

La utilización de la capacidad del puerto se ha ido reduciendo progresivamente por las razones ya indicadas: el movimiento promedio anual por atracadero bajó de 107 000 toneladas en 1964 a 70 000 toneladas en 1966. No se ha dispuesto de datos para 1967.

<sup>2/</sup> En 1964, 1965 y 1966 arribaron 683, 701 y 967 barcos que movilizaron por unidad 548, 502 y 398 toneladas en promedio, respectivamente.

iii) Resultados financieros. Al operar puerto Barrios muy por debajo de su capacidad, lo hace con costos unitarios crecientes que pasaron de 2.56 dólares en 1965 a 3.53 dólares en 1966. Como consecuencia, el puerto opera con pérdidas. En 1965 obtuvo utilidades de 64 800 dólares, con un coeficiente de 94 por ciento; en 1966 experimentó una pérdida de 57 100 dólares con un coeficiente negativo de 106 por ciento.

c) Champerico

1) Aspectos generales. Champerico es un puerto a rada abierta situado en la Costa del Pacífico. Está bien administrado; sus operaciones se realizan a niveles reducidos. Su participación en el movimiento de las importaciones del país es poco importante; se redujo en 1966 al 4 por ciento de las mismas; los servicios que proporciona son sin embargo de excelente calidad. Mayor importancia relativa tiene en el movimiento de exportaciones, que sirve eficientemente adaptándose a los requerimientos dinámicos de la demanda del hinterland agrícola. Canaliza las salidas de café y algodón y las entradas de fertilizantes que requieren estos cultivos. Dispone de buenas y adecuadas comunicaciones terrestres, tanto de vías férreas como de carreteras, y de las instalaciones necesarias para el nivel y tipo de intercambio que maneja.

El puerto localizado a rada abierta consta de un muelle de penetración en una costa poco profunda que impide atracar en los 350 m de largo que posee. La carga y descarga se realiza por este motivo por medio de lanchones desde y hacia los barcos anclados en la bahía. Cuenta con un faro, en 1967 adquirió 2 radio-telefonos (walkie-talkie) para comunicación pero no existe servicio de prácticos ni boyas.

Los equipos e instalaciones son adecuados y amplios los espacios de almacenaje (24 805 m<sup>2</sup> cubiertos y 6 530 m<sup>2</sup> cerrados, y patios pavimentados a cielo abierto de 13 000 m<sup>2</sup>). El área pavimentada es de 52 000 m<sup>2</sup>. Al puerto que dispone de 480 m de vía férrea empotrada en el pavimento, tienen acceso vehículos automotores y trenes. Cuenta con 4 locomotoras, 25 vagones pequeños, 140 vagonetas, 6 grúas, 2 tractores, 10 elevadores de horquilla y una compresora para la limpieza de las pacas de algodón. En 1967 adquirió otro elevador de carga Allis Chalmers, una estibadora Hysler, dos radio-telefonos, un montacargas Hyster, un motor diesel Cummings, una

/báscula

báscula de plataforma y 8 lonas tapacargas. Para los transbordos utiliza 4 remolcadores y 10 lanchones y tiene un astillero para su mantenimiento donde pueden incluso construirse; cuenta con talleres de reparación de equipos livianos para mover carga; posee una central eléctrica y sistema contra incendios; también proporciona servicio de agua. El puerto aplica servicios sistemáticos y continuos de mantenimiento y mejora sus instalaciones toda vez que sus estudios lo consideran necesario.

ii) Operaciones. Los volúmenes de comercio exterior manejados por el puerto han pasado de las 100 000 toneladas en los últimos años. El número de barcos arribados acusó el último año un aumento de consideración con respecto a los niveles más o menos estables de años anteriores. (Véase el cuadro 1.)\* Paralelamente, ha crecido el volumen de carga movilizada por el puerto.

Los barcos han registrado niveles de permanencia en la rada, bastante reducidos --26 horas promedio-- que deben atribuirse tanto a los volúmenes relativamente pequeños operados por unidad, como a la eficiencia en las operaciones de carga y descarga, sobre todo teniendo presente el servicio de transbordos.

Las cargas operadas por Champerico son poco diversificadas y de volúmenes relativamente pequeños. Todas las mercancías manejadas corresponden al rubro de carga general; las exportaciones de algodón constituyen la mayor proporción del movimiento total, hasta en 1967, año en el que se redujo la producción y por lo tanto las exportaciones, representaron el 35 por ciento; su participación fue mayor y sus volúmenes más elevados en los años anteriores. También tienen importancia las exportaciones de semilla de algodón, harina de algodón, café, cardamomo y ajonjolí.

Las importaciones que se realizan a niveles más reducidos también han ido en aumento y están compuestas principalmente por materias primas, abonos y fertilizantes.

El puerto está bien administrado y tiene capacidad para seguir operando a mayores niveles y con eficacia, pero la limitación del tipo de mercancías que maneja condiciona el crecimiento de sus actividades, así como las actividades de otras instituciones que influyen en los intercambios (fletes ferroviarios, cosechas, programas de industrialización de la zona, etc.).

\* Los cuadros aparecen al final de este estudio.

iii) Resultados de operación. El puerto ha operado con resultados económicos positivos pero con alternativas impuestas por los volúmenes diversos de mercancías manejadas y los tipos de servicios requeridos. En 1964, 1965, 1966 y 1967 obtuvo, respectivamente, utilidades por 358 000, 240 000, 215 000 y 255 000 pesos centroamericanos. También han variado los valores unitarios promedio adjudicables por tonelada manejada, como los gastos, ingresos y ganancias, y las relaciones de ingresos y gastos. En 1967 los gastos unitarios fueron del orden de 6.36 dólares por tonelada y los ingresos de 8.64 dólares, con una utilidad de 2.28 dólares por tonelada y un coeficiente de operación de 74 por ciento. Al aumentar las operaciones en 1967, el nivel de los ingresos unitarios por tonelada manejada se redujo con respecto al de 1966 (8.40 dólares) pero el de gastos fue más elevado (6.17 dólares). Ello demuestra que los costos mantienen una tendencia ligeramente al alza en proporción a los ingresos. La explicación podría deberse a que las mejoras y la adquisición de equipo han elevado los niveles de gastos.

iv) Otros aspectos. En 1967, la empresa portuaria realizó una revisión de las tarifas en vigor, para armonizarlas con los intereses de los productores en el mercado común. Se modificaron varios rubros y la nueva tarifa quedó aprobada por el gobierno el 11 de octubre de 1967.

También se ha concertado un nuevo contrato laboral que favorece a la empresa y a los trabajadores del puerto, y se han realizado una serie de obras y actividades para mejorar las condiciones de vida de los mismos.

d) San José

i) Aspectos generales. Este pequeño puerto guatemalteco de gabraje se encuentra desfavorablemente situado, y sus instalaciones físicas son poco adecuadas. Está conectado con el interior por ferrocarril y por carretera.

Moviliza principalmente petróleo y a este producto se debe que le corresponda el 28 por ciento del total de las importaciones del país.

/Por la

Por la naturaleza de las operaciones que realiza con el petróleo, que representa alrededor del 80 por ciento de los volúmenes que maneja el puerto, la terminal resulta adecuada. Los buques-tanque descargan el petróleo por ductos submarinos sin necesidad de atracar. Como las condi ciones del puerto impiden el atraque directo de barcos de altura, los pequeños volúmenes de carga se transbordan por medio de gabarras desde los barcos fondeados.

Durante los dos últimos años el número de barcos de carga general ha ido descendiendo en forma lenta pero continua, siguiendo la tendencia manifestada desde hace años. El volumen de carga ha venido aumentando con tinuamente sin embargo, con lo cual el promedio de carga por barco ha aumen tado de 511 en 1964 a 614 toneladas en 1966 (véanse los cuadros 1 y 2).

El sistema de transbordo que moviliza la carga entre las naves y el muelle sólo permite atender dos buques simultáneamente, pero ello se hace en forma eficiente y rápida por lo cual los barcos permanecen poco tiempo en el puerto y el volumen promedio anual manejado por barco ha sido creciente.

No se ha dispuesto de información sobre el movimiento del puerto en 1967.

## 2. El Salvador

### a) Acajutla

i) Aspectos generales. Es el puerto principal, el más moderno, adecuado y dinámico de El Salvador y por él se canaliza la cantidad más importante de los intercambios internacionales del país. Pese a que los volúmenes de tráfico han excedido todas las proyecciones (lo que motiva su actual ampliación) dispone aún de instalaciones que le han permitido proporcionar adecuada y económicamente sus servicios, y de una buena administración, a cargo de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA).

Las condiciones naturales no son óptimas, pero sus instalaciones, equipos y las conexiones con el interior del país son buenas y están bien aprovechadas.

Como se tiene el propósito de que esta terminal cumpla una función dinámica de desarrollo, se mejoran constantemente sus servicios y se amplía su capacidad en relación con la demanda. Para ello se han iniciado las obras de expansión del puerto.

En los últimos años ha venido operando volúmenes crecientes de carga con continuo mejoramiento de la productividad, calidad de los servicios, etc. Actualmente moviliza más de la tercera parte de las importaciones del país y una proporción considerable de las exportaciones.

Las mejoras en la productividad se deben en parte a la instalación y adaptación de equipos especializados para el manejo de carga a granel (petróleo, melazas, granos, etc.). Cabe señalar que se cuenta con instalaciones de almacenamiento como los silos para melazas, depósitos para petróleo, etc., que liberan cierta capacidad en otras áreas para el movimiento y almacenamiento de carga general, permitiendo mejorar la productividad en este tipo de operaciones.

Acajutla ha operado hasta la fecha con dos atracaderos para barcos de altura; la superficie total de almacenamiento es de 33 630 m<sup>2</sup>, de los cuales 23 600 están cubiertos y 10 000 a cielo abierto, aparte de la capacidad de los depósitos especializados ya mencionados. Las mercancías de exportación pueden permanecer almacenadas libres de pago, 75 días en promedio y las de importación 25.



El puerto disponía en 1967 de dos grúas de semipórtico y 3 móviles, 39 unidades de equipo móvil pesado (especializado), 34 levantadores de horquilla, 5 000 paletas, etc. Para el movimiento ferroviario se contaba con 26 vagonetas y 3 transportadores de carga para movimiento en las áreas de tránsito, 31 trailers y 9 tractores para movimientos entre muelle y almacén. En 1967 adquirió la CEPA un sistema mecánico con un cucharón y aguilón y descargador de sección telescópica para carga a granel, que correrá sobre rieles en el nuevo espigón, de 500 toneladas por hora de capacidad.

Se sigue un programa de mantenimiento preventivo de los equipos, y no se observan deficiencias en el abastecimiento de repuestos y combustibles. Durante 1967 se emplearon en las labores de mantenimiento 6 técnicos y 48 obreros.

El servicio de pilotaje es obligatorio y se cobra a los barcos a razón de 0.03 dólares por tonelada de registro neto en atraque y de 0.02 0.02 dólares en desatraque, cubriendo todos los servicios. El puerto proporciona abastecimiento de agua, con una tarifa de 26 centavos de peso centroamericano por tonelada métrica, así como electricidad, reparaciones, combustibles y vigilancia; el abastecimiento de víveres está a cargo de particulares.

Durante 1967 elaboró la CEPA un Reglamento Interno General tendiente a mejorar los procedimientos y las labores administrativas en general.

ii) Operaciones. Desde que se iniciaron las actividades del nuevo puerto de Acajutla en 1961, las operaciones han ido en aumento. El número de barcos arribados desde entonces también se ha incrementado (aunque en 1965 y 1966 disminuyera algo) y lo mismo ha sucedido con los volúmenes de carga manejados. (Véanse los cuadros 1 y 2.)

El petróleo no interfiere en las actividades de manipuleo de carga y descarga de otro tipo de mercancías por realizarse independientemente a través de ductos; en cambio el arribo de los barcos-tanque que fordean para ser atendidos interfiere en tiempo y posibilidades de anclaje con los barcos de carga seca que a veces deben esperar para efectuar su movimiento de atraque al muelle y llegan a paralizar, en ciertos períodos, estas operaciones. Con ello se anulan en parte las ventajas de ahorro de tiempo que

se derivan del tipo de operación de estos barcos que emplean métodos y equipos más especializados, eficientes y rápidos. El hecho reviste cierta importancia si se considera que, aunque los buques de carga seca predominan entre la totalidad de los que arriban al puerto, el número de tanques ha sido también elevado, puesto que representa aproximadamente el 10 por ciento, y dichos barcos son de dimensiones bastante mayores. Cabe señalar que entre los barcos de carga seca arribados en 1967, se incluyen 4 barcos-tanque que movilizaron 30 000 toneladas de carga general y 17 barcos graneleros, que transportaron un alto porcentaje de los volúmenes operados (128 000 toneladas de 203 000 de carga general movilizada por 368 unidades). Los barcos-tanque descargaron directamente en el muelle 30 000 toneladas de carga general y por tubería se movilizaron 614 383 toneladas de petróleo y 20 000 toneladas de lubricantes.

Trabajaron en los movimientos de carga y descarga 12 568 personas, de las cuales sólo 4 se dedicaron a la atención de buques-tanque y 444 a los graneleros, correspondiendo los 12 120 restantes a los barcos de carga general.

El volumen de la carga movilizada por el puerto registra actualmente niveles sumamente altos, correspondiendo la mayor importancia al petróleo y sus derivados que no requieren operaciones de carga y descarga, actividad principal de las instalaciones portuarias. Las cifras de los cuadros 1 y 2 se refieren a carga general.

Durante los últimos 4 años el volumen de carga seca manejado por Acajutla ha aumentado ininterrumpidamente, aunque en menor proporción que en los años precedentes. De todos modos, en el período de 1964-1966 se aprecia un incremento de un 35 por ciento debido especialmente a las importaciones, que constituyen alrededor de dos terceras partes del total. Las exportaciones también aumentaron en volumen.

Proporción considerable y creciente de la carga seca corresponde como se ha dicho, a mercancías transportadas a granel, para cuyo manejo se cuenta con equipo especializado. También esta tendencia a la especialización se ha manifestado en diversos grados en el tratamiento de las mercancías que caen dentro del rubro de carga general y requieren otro tipo de maniobras.

Puede que esas facilidades hayan contribuido al aumento proporcionalmente mayor de los volúmenes de carga seca operados, con respecto al aumento del número de barcos que la movilizan. El caso es que el promedio anual de carga manejada por barco ha tendido a aumentar en 1964, 1965 y 1966, alcanzando los promedios de 775, 942 y 1 050 toneladas por barco, respectivamente. A ello habría que agregar que el tiempo promedio de permanencia de los barcos en el puerto se ha reducido de 1.94 a 1.59 días entre 1964 y 1967, lo cual indica una mayor eficiencia, rapidez y productividad en el manejo de la carga.

También revela eficiencia el promedio de carga manejado en el muelle por barco-día, que ha pasado de 399 toneladas en 1964, a 541 en 1967. Lo mismo puede decirse de los volúmenes de carga seca manejados anualmente por atracadero. Las cifras para 1964, 1965, 1966 y 1967 son 146 000, 188 000, 194 000 y 180 000 toneladas, respectivamente.

iii) Resultados financieros. El aumento de los volúmenes operados por el puerto de Acajutla se ha traducido en un incremento variable de los ingresos. Debe subrayarse que hasta la fecha ha operado sin pérdida y que ha podido cubrir las amortizaciones de los préstamos de construcción del nuevo puerto, con sus propios ingresos. Igual está sucediendo en la etapa de ampliación. No se puede precisar los niveles a que llegan las utilidades reales derivadas de sus operaciones, pero sí que el puerto ha trabajado con eficiencia y que en razón de ello se ha elevado su productividad.

Si de sus ingresos normales de operación se han obtenido los fondos para el financiamiento de las construcciones y de las mejoras realizadas, es de suponer que cuando se concluyan las obras de ampliación programadas y la amortización de las nuevas inversiones, la administración del puerto se encontrará en condiciones de introducir en las tarifas de servicio las reducciones que autoricen los nuevos niveles de productividad, menores costos, etc.

iv) Programas de ampliación y mejoras. En Acajutla se iniciaron ya las ampliaciones del puerto previstas para el período 1967-1970, que habrán de dotarle en una segunda etapa, de cuatro atracaderos adicionales, incluyendo dragados, bodegas, más equipo especializado para la movilización de

/carga uniforme.

carga uniforme. En una tercera y cuarta etapas contemplan la prolongación del muelle actual y la adaptación de atracaderos para buques-tanques. El puerto contará entonces, en su segunda etapa, con un total de 6 atracaderos y un equipo especializado de mayor capacidad y productividad.

El programa en marcha pretende, en síntesis, en una segunda etapa además de construir cuatro nuevos atracaderos, mejorar el manejo de carga a granel y en containers. Con ese objeto se adquirió el sistema mecánico portátil antes mencionado con una capacidad de 500 toneladas por hora y una tolva para trigo de 30 toneladas. Se iniciará además la construcción de un rompeolas y de otras obras menores.

En el orden operacional y administrativo, se celebró en 1967 un nuevo contrato colectivo de trabajo con el Sindicato de Trabajadores de la Industria Portuaria y se elaboró un Reglamento Interno General para mejorar procesos y sistemas administrativos. Se hicieron asimismo reformas tarifarias para ajustar técnicamente algunos rubros.

#### b) La Libertad

i) Aspectos generales. Es un pequeño puerto a rada abierta que sólo participa, a niveles reducidos, en el movimiento del comercio internacional. Se halla a corta distancia de San Salvador y cuenta con una excelente conexión vial (20 minutos), y resulta muy favorable para movilizar mercancías delicadas, de alto valor y de pequeños volúmenes, con suma rapidez y seguridad, y para su distribución inmediata a los centros de consumo. Maneja el 4 por ciento del volumen de las importaciones totales del país, que son el elemento predominante de sus operaciones. Las de exportación son más reducidas, significan alrededor de una cuarta parte, en promedio, del volumen de importación. El puerto no presta servicios adicionales o complementarios a los barcos y la aduana sólo proporciona servicio de vigilancia.

Las condiciones naturales del puerto son poco propicias y sus instalaciones se encuentran en proceso de mejoramiento. Por su nivel de operaciones, la forma de funcionamiento, el tipo de mercancías que maneja y las necesidades de este tipo de carga, se ha considerado conveniente mantenerlo en actividad.

/Como el muelle

Como el muelle no permite el atraque de los barcos de altura, deben permanecer anclados para la carga y descarga, bien se trate de barcos petroleros que se conectan a ductos submarinos, o bien de carga seca, que requieren servicio de transbordo por medio de lanchones. Las condiciones climáticas tampoco favorecen el fondeo de barcos durante todo el año y aumenta las dificultades el hecho de que los camiones no puedan entrar al muelle, a pesar de la excelente carretera que le une a San Salvador, por lo que la carga debe transferirse desde los pequeños carros de ferrocarril del muelle hasta los lugares de maniobra. Las bodegas son insuficientes hasta para los pequeños volúmenes de carga que se manejan. Antes que se construyera la moderna terminal de Acajutla, el puerto tenía más importancia para las importaciones de carga general destinadas a la capital del país, y para ciertas exportaciones de la zona, principalmente de café; pero el volumen operado y el número de barcos ha disminuido. (Véase de nuevo el cuadro 2.)

Las utilidades del puerto se han reducido en la misma proporción que su actividad. Con ello el aumento de los ingresos ha sido menor que el de los gastos, lo cual ha dado lugar a coeficientes de operación variables pero con tendencia a aumentar, aunque hasta la fecha no resulten alarmantes (70 por ciento promedio anual en el período 1964-67).

Durante 1967 se cumplieron ciertas mejoras físicas en el muelle que esperaban concluirse en agosto de 1968, con un costo total de 440 000 dólares.

También se introdujo una reforma a la tarifa general en algunos rubros que requerían un ajuste técnico de acuerdo con los intereses de la empresa y de los usuarios.

### c) Cutuco

i) Aspectos generales. Cutuco fue el puerto más importante de El Salvador hasta que entró en funcionamiento el nuevo de Acajutla. Perdió su importancia como consecuencia principalmente de su carácter de terminal ferroviaria con un hinterland reducido, que no permite la entrada al recinto portuario a los vehículos que le dan conexión terrestre, y que le permitirían, en forma directa, el acceso a una zona más diversificada. Todo lo cual lo pone en desventaja para competir con una terminal moderna, con buenas y variadas comunicaciones y zona de influencia bastante amplia, como es Acajutla.

A pesar de ello aún se canalizan por este puerto alrededor del 20 por ciento de las importaciones totales del país. Las condiciones y las instalaciones del puerto son adecuadas para efectuar las operaciones de movimiento de petróleo y de otras cargas en los niveles que prevalecen desde hace algunos años, aunque ha habido una disminución absoluta y constante en los años 1964, 1965 y 1966 con respecto a la cifra máxima alcanzada en el año de 1963.

El número de barcos arribado registró leves variaciones en los últimos años, siguiendo una tendencia de cierta estabilización en alrededor de 395 barcos como promedio anual. Estos aspectos se observan tanto en los buques-tanque como en los de carga general. La participación de los buques-tanque representa el 8 por ciento del total en los años señalados.

En los volúmenes de carga se observa un continuo descenso absoluto, notablemente más acentuado por lo que se refiere a la carga general. (Véanse de nuevo los cuadros 1 y 2.) Los movimientos de petróleo han sido crecientes pero no han logrado contrarrestar la baja en el total.

La composición de la carga es poco diversificada y está constituida principalmente por petróleo, manufacturas, acero, algodón, café, afrecho y minerales; estos últimos muestran una tendencia a bajar.

Los tonelajes de carga general movilizados parecen haber llegado a estabilizarse en torno a un promedio de 220 000 toneladas anuales, cifra que parece ser también el máximo que puede operar el puerto en condiciones aceptables.

Los ingresos han venido disminuyendo en consonancia con las bajas registradas los últimos años y otro tanto parece haber sucedido con los gastos, aunque en menor proporción, por lo que las utilidades obtenidas, además de bajar en absoluto, se han reducido también relativamente. Como es lógico, los coeficientes de operación se han elevado también, y parece que el puerto está trabajando con rendimientos decrecientes agravados por el descenso de la demanda. La escasa información disponible no permite prever cambio alguno en esas tendencias.

### 3. Honduras

#### a) Puerto Cortés

1) Aspectos generales. Es el puerto de Honduras por el que se movilizan los volúmenes del comercio internacional más importantes del país. En 1966 significaron el 40 por ciento de las importaciones totales; también participó destacadamente en las exportaciones.

Las condiciones naturales del puerto son muy favorables. Conexiones terrestres le unen con los principales centros económicos del país y en especial a San Pedro Sula. Las instalaciones, equipos y su capacidad operacional, no son sin embargo suficientes para el nivel de operaciones y el crecimiento estimado de la demanda. En 1967 se iniciaron las ampliaciones que más adelante se describen. Paralelamente, para aumentar la productividad de los servicios mientras se realizan las mejoras materiales correspondientes a la segunda etapa de desarrollo de la terminal, la Empresa Nacional Portuaria ha mejorado diversos aspectos administrativos, operacionales y físicos.

La operación del puerto tiende a estabilizarse, más que por causa de la demanda por haber llegado al máximo de su capacidad de sobrecarga. Cierta limitación se deriva principalmente del número de barcos atendidos, pues su permanencia en el puerto ha ido haciéndose excesivamente dilatada. Pese a ello ha seguido manejando volúmenes de carga crecientes.

La Empresa Nacional Portuaria no ha podido, lamentablemente, hacerse cargo de todos los servicios por lo que en la actualidad son varias las entidades encargadas de proporcionarlos y administrarlos y son igualmente diversos los propietarios de las instalaciones y el equipo.

Cuenta el puerto con tres muelles para la movilización de la carga internacional, uno, propiedad de la Texaco, que atiende a barcos-tanque; el "Muelle Viejo", operado por la Tela Railroad Co., bajo concesión para el manejo del banano con una longitud de 293 m por 18 m de ancho y profundidad de 9.2 m al costado; y el "Muelle Nuevo" que opera la Empresa Nacional Portuaria, destinado principalmente a carga general, de 197 m de longitud, 11 m de ancho y profundidad de 9.2 m al costado. Los equipos de maniobras,

/de propiedad

de propiedad particular, son operados en la forma antes mencionada. Para servicios generales se contaba en 1967 con dos grúas móviles, cuatro levantadores de horquilla y 490 paletas. La Empresa Portuaria Nacional considera que el mantenimiento de sus equipos no es satisfactorio por no disponer de taller ni de personal propios, y existir deficiencias en el abastecimiento de repuestos y combustibles.

La Tela Railroad Co. dispone de equipo y material ferroviario para la movilización de sus exportaciones de banano. En 1967 constaba de 786 rejillas, 423 plataformas, 57 carros balasteros (para mover palma africana), 85 furgones de acero, 166 furgones de madera, 67 carros rodantes, 9 carros para equipajes, 30 coches de pasajeros, 7 carros para hielo, 18 rejillas ganaderas, 53 carros fruteros convertidos a carros de pasajeros, 20 locomotoras a vapor y 14 locomotoras diesel y de gasolina. También el Ferrocarril Nacional de Honduras cuenta, para cubrir sus necesidades de movimientos de Puerto Cortés hasta la vía de Potrerillos y lugares intermedios, con 13 locomotoras de vapor, en muy mal estado y prácticamente fuera de servicio, 6 locomotoras diesel, 2 ferrobuses, 17 coches de pasajeros, 187 rejillas, 102 vagones y 175 plataformas. Además, la empresa señala que, aparte de las 2 grúas móviles, y 4 levantadores de horquilla, utiliza en labores y servicios diversos 121 trocos manuales, 1 volqueta de 5 yardas cúbicas, 3 pick-ups de 1/2 tonelada y 1 camioneta.

El puerto cuenta por lo tanto con abundante equipo destinado a los diferentes tipos de carga que maneja, y se utilizan con diferentes niveles de productividad, costos, adjudicaciones y disponibilidades, según los volúmenes e intereses a que sirven. Se desconoce si las compañías distintas a la Empresa Nacional Portuaria disponen de un sistema de control y mantenimiento apropiado para sus equipos.

El área de almacenamiento consta de una bodega, "No. 1", de 900 m<sup>2</sup>; 4 edificios anexos a ella con otros 550 m<sup>2</sup>; una bodega, "No. 2", con 1 500 m<sup>2</sup>; otra, "No. 3", con 3 200 m<sup>2</sup>; y dos galeras, una de 270 m<sup>2</sup> y otra de 700 m<sup>2</sup>; todo ello totaliza un área cubierta de 7 120 m<sup>2</sup>.

En la actualidad sólo se cuenta con depósitos a cielo abierto en el área que se rellenó en la zona No. 4, de 11 500 m<sup>2</sup>, y de 6 500 m<sup>2</sup> en la

/zona No. 3,



zona No. 3, que ocupa la Constructora Raymond, S. A., encargada de la segunda etapa de ampliación del Puerto.

Esta crítica escasez de áreas de depósito abiertas y cerradas ha aconsejado autorizar el funcionamiento de los "Almacenes Generales de Depósito en Honduras", que operan en armonía con la política de la ENP y dispondrán del espacio necesario para almacenamiento en San Pedro Sula, Tegucigalpa y en el propio Puerto Cortés (fuera del recinto portuario).

No existen servicios de prácticaje, no se han realizado mejoras en los canales de acceso, ni se cuenta con un sistema de telecomunicaciones puerto-nave. Sólo se dispone de un faro y una boya, propiedad de la Tela Railroad Co.

El abastecimiento de agua potable es proporcionado por la Municipalidad,<sup>3/</sup> y la Texaco suministra el combustible diesel. La Tela Railroad Co. consume petróleo crudo y atiende sus propias necesidades de acuerdo con los términos de la concesión. El servicio de guardianes de escaleras corresponde a la Autoridad Aduanera. Cabe consignar por último que la Empresa Nacional Portuaria dispone de un eficiente servicio de mantenimiento constante de bodegas, muelles, servicios de agua e iluminación, cercas, etc.

ii) Operaciones. El puerto canaliza parte sustancial de las importaciones totales del país, pero su importancia principal se deriva del movimiento de exportación, especialmente de banano, que proporciona el mayor volumen manejado al significar alrededor del 55 por ciento del total en promedio. De los barcos que arribaron al puerto, en los últimos años,

3/ Se han establecido las siguientes tarifas para el suministro de agua de acuerdo con el tonelaje de registro de las naves:

<u>Toneladas</u>	<u>Pesos centroamericanos</u>
Más de 5 000	100.00
3 000 - 5 000	75.00
1 500 - 3 000	62.50
1 200 - 1 500	50.00
1 000 - 1 200	37.50
500 - 1 000	25.00
100 - 500	12.50
20 - 100	7.50
Hasta 20	3.50

/alrededor del

alrededor del 33 por ciento fueron bananeros, y como en el mismo lapso se registraron exportaciones crecientes, reflejan el incremento del volumen de las operaciones. También se registraron aumentos en las entradas de barcos petroleros pero en menor proporción. El resto de los barcos que llegan al puerto y la composición de la carga corresponden al rubro de carga general, que ha tenido también aumentos considerables en el período 1964-67. (Véanse los cuadros 1 y 2.) Cabe señalar, sin embargo, que es muy alto el promedio de días de permanencia de los barcos de este tipo en el puerto y en 1967 aumentó (2.82 días en 1964 y 7.53 días en 1967) con el agravante de haber permanecido fondeados 4.19 días y atracados 3.34 días, lo cual revela la grave situación de congestión de la terminal. Resultan exageradamente altos los períodos de permanencia señalados si se comparan con los de los bananeros y los tanques, que cuentan con instalaciones, equipos y métodos de manejo especializados para sus cargas. De 1964 a 1967 los buques bananeros registraron permanencias promedio por unidad de 1.35, 1.83, 1.81 y 1.39 días, y los petroleros, de 1.46, 1.33, 1.84 y 1.10 días respectivamente, permaneciendo fondeados los bananeros un tiempo equivalente al 44 por ciento de su estancia y los petroleros un 25 por ciento. Los de carga general, en cambio, permanecieron fondeados en 1967 el 56 por ciento de su permanencia en el puerto.

En el movimiento de barcos petroleros se observó durante 1967 una baja en el volumen total transportado y una duplicación en el número de naves, con la consiguiente reducción del volumen transportado por unidad. Se invirtió por consiguiente la tendencia que se venía observando en años recientes. En el caso del banano se observa también un aumento en los barcos que la transportan aunque en menor proporción que los volúmenes manejados por lo que se ha mantenido la tendencia creciente de volúmenes operados por unidad. Dentro de niveles más reducidos, se observa asimismo una tendencia al aumento en la carga por unidad de transporte de carga general, que se maneja en forma menos eficaz. En resumen, pese al petróleo, se mantiene la tendencia creciente al aumento del volumen unitario transportado por unidad de navegación.

El volumen total de los intercambios canalizados por la terminal en el período 1964-67 ha seguido creciendo aunque a un ritmo menor que entre 1966 y 1967, representando un incremento del 2.2 por ciento solamente. El fenómeno se aprecia tanto para las exportaciones como para las importaciones.

Dentro de las limitaciones actuales del puerto, y pese al crecimiento de la demanda, incluso en un nivel tan reducido como el registrado en 1967, la productividad ha mejorado (excepto en lo que se refiere al tiempo de estancia de los barcos de carga general).

Durante 1967 las medidas más importantes de orden administrativo, legal y reglamentario que se adoptaron en el puerto fueron la puesta en funcionamiento de los Departamentos de Operaciones, de Ingeniería y de Personal, dependencias que ya habían sido creadas pero no habían iniciado sus funciones.

Se suscribió el contrato colectivo de trabajo, se elaboró un proyecto de Reglamento Interno de Trabajo para ser discutido y sometido a la aprobación del Ministerio de Trabajo y Previsión Social y se ha elaborado el Reglamento de Higiene y Seguridad, que se está tramitando en el Ministerio de Trabajo y Previsión Social.

Se aprobaron asimismo disposiciones reglamentarias sobre préstamos y manejo de fondos en virtud de lo acordado en la cláusula No. 42 del Contrato Colectivo en vigencia y han sido emitidas otras disposiciones tanto en el aspecto disciplinario y funcional como en el de organización de labores.

Como el puerto está trabajando a su máxima capacidad de sobrecarga y los volúmenes de carga tienden a aumentar, resulta imperativo ampliar y mejorar las instalaciones de Cortés. El Consejo de la ENP aprobó que en cuanto quede cumplida la segunda etapa de ampliación se inicie la tercera, ya estudiada por el experto de Asistencia Técnica. En febrero de 1968 se iniciaron obras diversas para ampliar las zonas de almacenamiento y otras instalaciones, independientemente de los trabajos realizados en 1967.

En fecha próxima vencerá la concesión hecha a la Texaco para la operación del muelle petrolero; se estima que el mismo, como el bananero que administra la empresa Tela Railway Co., deben pasar a depender de la Empresa Nacional Portuaria.

iii) Aspectos financieros. Como el puerto continúa operando bajo distintas normas e intereses, pese a la creación de la Empresa Nacional Portuaria, que sólo participa de manera limitada en las operaciones, no se han podido establecer conclusiones de carácter general de los datos proporcionados por ella.

La Empresa Nacional Portuaria se ocupa principalmente de los movimientos no especializados de carga general que, pese a su magnitud y necesidades de manejo, se realizan a costos muy bajos, por no haberse visto gravados hasta ahora por ningún costo de ampliación al utilizarse instalaciones y equipos que ya existían e implicaban una reducidísima erogación.<sup>4/</sup> A ello se debió en 1966 un coeficiente de operación de sólo un 40 por ciento al obtenerse ingresos por 502 000 pesos centroamericanos frente a un gasto de 196 000; en 1967 el coeficiente de operación fue de 34 por ciento con ingresos de 2 129 000 pesos centroamericanos y costos de 729 000.

Refiriendo estos datos a los volúmenes de carga general manejados se obtienen ingresos promedio por tonelada de 1.76 y 6.12 pesos centroamericanos respectivamente, frente a gastos también unitarios de 0.69 y 2.09 pesos centroamericanos. Estos resultados no pueden considerarse como normales, ya que una vez terminadas las ampliaciones, adquisiciones de equipos, etc., que deban amortizarse con los ingresos tarifarios, los aranceles deberán ser reducidos.

iv) Aspectos laborales. La participación de diferentes entidades en el manejo de la carga y el hecho de que cada una dispone de personal propio impide analizar este punto. En las operaciones de exportación no interviene personal de la Empresa Nacional Portuaria.

v) Mejoramiento físico del puerto, planes de ampliación en marcha y avances logrados hasta la fecha. Ya se han mencionado las mejoras realizadas en el puerto en 1967, obras de simple mejoramiento en unos casos y la iniciación de los proyectos de ampliación en otros. Se tiene el propósito de impulsar los trabajos en 1968 para dar término al proyecto en 1970.

<sup>4/</sup> Al 31 de diciembre de 1966 se estimó en 827 172 dólares el valor de las instalaciones portuarias.

Para el mejoramiento del puerto se emprendieron las siguientes actividades en 1967: 1) se eliminaron desigualdades del terreno, habilitando varias zonas para almacenamiento descubierto; 2) se construyeron 2 galeras con una superficie total de 970 m y se acondicionaron 4 casas para almacenamiento cubierto con un área de 550 m<sup>2</sup>; 3) se construyó una galera para llamadas y pago de trabajadores, y para los guardianes de control de acceso a la zona portuaria; 4) se instalaron defensas en toda la longitud del muelle No. 2; 5) se acondicionó una casa para la clínica médica de la empresa y para las oficinas del sindicato de trabajadores; 6) se cercó la zona portuaria en una extensión parcial de 550 m lineales, y 7) se inició la construcción del proyecto de ampliación y modernización del puerto, habiéndose terminado (junio de 1968) la demolición de casas, limpieza del predio, dragado, pilotaje de prueba, etc.

b) Tela

i) Aspectos generales. Es una terminal marítima ferroviaria destinada principalmente al servicio de exportación de bananos, pero que opera también como puerto de carga general al haberse desviado una gran parte de aquella exportación a Puerto Cortés.

Sus condiciones naturales son poco favorables y el muelle y demás instalaciones son más apropiadas para el manejo de banano que para el de carga general.

Dispone de ductos submarinos para las cargas petroleras desde un punto de fondeo a los tanques de almacenamiento en tierra; los equipos son propiedad de la ESSO Co. Al disminuir las actividades de la producción de banano, el puerto se ha dedicado también a prestar servicios públicos, manejando todo tipo de carga y utilizando la capacidad instalada sobrante al reducirse su carga principal.

El puerto contaba en 1967 con 4 grúas móviles; 2 levantadores de horquilla, 4 cargadores de banano, 29 locomotoras, 786 carros de ferrocarril bananeros cerrados, 251 de rejas, 424 planos y 75 patenas balasto. El programa de mantenimiento del material es satisfactorio.

/El puerto

El puerto maneja el 19 por ciento de las importaciones totales del país, compuestas principalmente de material para la empresa ferroviaria y la explotación bananera.

En 1964-66 sus operaciones han ido en aumento para la importación, después de atravesar por una etapa de cierta estabilidad a un nivel bajo que se debió al descenso registrado en la movilización del banano que en 1967 parece haber empezado a recuperarse, aumentando sensiblemente el crecimiento de las exportaciones y el volumen de operaciones totales.

11) Operaciones. El número de barcos arribado fluctuó mucho con tendencia a un descenso continuo con una breve recuperación en 1965 y 1966. El número de barcos que atracó en el puerto en 1967 se elevó bruscamente a 236 unidades. (Véase el cuadro 1.) Este fenómeno, coincide directamente con la exportación de 131 000 toneladas de banano, y la importación de cartón para las cajas en que se envasa la fruta.

En 1967 llegaron al puerto 114 barcos bananeros con cargas que significan el 47 por ciento del movimiento portuario, frente a sólo 17 barcos llegados en 1966, que apenas representaron el 16 por ciento del movimiento total.

La magnitud del aumento en los volúmenes de carga y en el número de barcos dio por resultado ampliaciones similares de los tonelajes promedios anuales por unidad de navegación de cualquier tipo.

La magnitud de las maniobras portuarias características y fundamentales se comprende mejor excluyendo los volúmenes de petróleo que se canalizan por ductos y teniendo sólo en cuenta los tonelajes de carga seca (general y de bananos) que también se han incrementado. En 1964-67 esos volúmenes de carga seca aumentaron haciendo disminuir la participación relativa del petróleo en el volumen total. Dicho aumento compensó esta baja e incluso la superó como se refleja en los totales crecientes, sobre todo de 1967, atribuibles sobre todo al banano, ya aludido.

La composición de las cargas ha variado poco por lo que se refiere a las mercancías, pero la proporción de predominio de importaciones parece haberse invertido al recuperarse el movimiento de la carga especial propia del puerto; la exportación del banano.

El número de escotillas trabajadas en 1967 sumó un total de 655 correspondiendo 326 a barcos bananeros y 329 en los de carga general, que supone promedios anuales cercanos a 3 escotillas por barco. Tomando en cuenta que los barcos bananeros permanecieron en puerto 129 días y los de carga general 148, los volúmenes diarios manejados por escotilla fueron de 338 y 210 toneladas, respectivamente.

iii) Resultados financieros. Los resultados han sido favorables al incurrirse en gastos relativamente bajos en proporción a los ingresos y obtenerse, en consecuencia, bajos coeficientes de operación<sup>5/</sup>.

Los datos anteriores revelan que las operaciones del puerto producen ingresos muy bajos, a costos aún menores; los promedios unitarios por tonelada manejada varían sin embargo levemente de un año a otro, pues, para los años considerados fueron de 97, 79, 84 y 60 centavos de peso centroamericano respectivamente. La baja registrada en 1967 se debió principalmente al incremento y mayor proporción de movimientos de banano, que se maneja en forma más barata y eficaz por la especialidad de los equipos. Por lo que se refiere a la carga general operada en 1967, se obtuvo un ingreso por tonelada de 1.48 pesos centroamericanos obtenida con un gasto de 1.08.

iv) Mejoras y programas. En los últimos años no se requirieron mejoras en la terminal por la naturaleza y función especial del puerto, pero la empresa que lo administra inició en 1967 la construcción de una galera, que esperaba dejar concluida en enero de 1969.

c) La Ceiba

1) Aspectos generales. Es un puerto eminentemente exportador, aunque tiene cierta participación en el movimiento de importaciones totales de Honduras (9 por ciento).

<sup>5/</sup> En los años de 1964, 1965, 1966 y 1967 los ingresos obtenidos fueron de 62 650, 85 600, 130 900 y 138 000 pesos centroamericanos respectivamente; los gastos, de 49 300, 58 000, 67 000 y 101 000 pesos centroamericanos respectivamente; las utilidades de 13 000, 17 600, 63 400 y 37 400 pesos centroamericanos respectivamente, lo cual significa coeficientes relativos de 77, 67, 48 y 72 por ciento respectivamente.

Cuenta con equipos y conexiones ferroviarios y su zona de influencia es limitada por dedicarse casi exclusivamente al servicio de la producción bananera.

Las condiciones geográficas son poco favorables y las instalaciones para el embarque del banano más adecuadas que las dedicadas al manejo de carga general, sólo de importancia secundaria como el servicio público que presta. Dispone de un servicio de practicaje obligatorio, como ayuda a la navegación, cuya tarifa es de 20 dólares. Empresas privadas proporcionan los servicios de agua (70 centavos de peso centroamericano la tonelada) electricidad, materiales, rejillas de madera, reparaciones, etc.

ii) Operaciones. Al movimiento del banano corresponde cerca del 80 por ciento del total de las operaciones; el resto incluye exportaciones de madera, algunas importaciones, especialmente de pequeños volúmenes de petróleo, para cuyo manejo hay instalaciones especiales, y movimientos muy pequeños y erráticos de carga general.

Teniendo en cuenta el volumen total que moviliza la terminal se ha establecido una tendencia del crecimiento (véase el cuadro 2) pero como el número de barcos que atracan en el puerto ha declinado el último año el promedio de carga por unidad atendida ha sido mayor. Posiblemente ello se deba al uso de naves mayores y a una mejor productividad en el manejo del banano. En los últimos cuatro años 1964, 1965, 1966 y 1967 en los tonelajes manejados por barco se obtuvieron en promedio 1 125, 1 311, 1 261 y 1 604 toneladas por unidad, respectivamente.

El personal de la Standard Fruit Co. ocupado en las labores del puerto en 1967 estaba constituido por 6 empleados, 203 obreros de planta y 25 ocasionales.

Para mejorar y mantener las instalaciones en buen estado, la administración portuaria ha realizado varias mejoras entre las que debe señalarse una extensión del muelle de unos 60 m y un nuevo sistema de defensas del mismo. Los trabajos fueron iniciados en 1967 y también incluyen la renovación del sistema eléctrico y la sustitución de pilotes de madera por pilotes de acero.

/En julio



En julio de 1968 se trabajaba en la construcción de defensas con pilotes de acero y unidades elásticas, calculándose que para octubre de 1968 quedarían terminadas el 70 por ciento de las mejoras planeadas.

También se mejoraron en 1967 los canales de acceso para mantener la profundidad de 8,5 m en las proximidades del muelle.

d) Amapala y San Lorenzo

i) Aspectos generales. El puerto de Amapala está vinculado al de San Lorenzo, formando ambos un solo conjunto operativo por el que se canaliza el comercio exterior marítimo de Honduras en el litoral del Pacífico.

La situación geográfica de las instalaciones es inconveniente por implicar su operación numerosos movimientos de carga entre las naves y los dos puertos, que son complicados, poco seguros y costosos.

Amapala se encuentra en la Isla del Tigre y sólo se une a tierra por vía acuática con San Lorenzo a 14 millas de distancia, que se tienen que cubrir con embarcaciones de poco calado.

Las instalaciones de los dos puertos son precarias, aun cuando en San Lorenzo se observan a la fecha algunas mejoras; junto a los muelles es poca la profundidad y difícil la navegación; no pueden atracar barcos de altura. Las maniobras de carga y descarga requieren por consiguiente trasbordos con lanchones y barcazas, por partida doble. La capacidad de almacenamiento total en ambos puertos es muy pequeña y escaso el equipo con que se cuenta. No obstante, ambos siguen operando por ser la única vía de salida de Honduras en este litoral. Por ese motivo se propicia y alienta su mantenimiento y se les asignan movimientos específicos sobre todo de exportación del área de influencia del puerto continental de San Lorenzo, que cuenta con buenas conexiones con el interior a una zona agrícola y forestal y a la capital del país.

La participación de Amapala, punto de entrada y salida de la carga internacional por el Pacífico, es muy limitado en el movimiento del volumen de las importaciones totales del país (3 por ciento); el volumen de exportaciones, aunque mayor, también está constituido por cantidades pequeñas.

/El servicio

El servicio de trasbordos de las cargas es proporcionado por dos empresas privadas.

ii) Operaciones. A niveles reducidos, el volumen de carga moviliz-  
zada a través de Amapala ha venido creciendo continuamente en los últimos  
años; en 1964 registró una elevación del 33 por ciento con respecto al  
año anterior.

Es mayor la proporción de exportaciones que la de las importaciones  
en los volúmenes totales operados; en 1965 y 1966 se observó una baja  
pequeña en los volúmenes exportados con respecto al nivel de 1964, que las  
importaciones lograron compensar. Los principales productos que se movi-  
lizan son el algodón y algunos forestales.

Los barcos deben fondear, como se ha dicho, para efectuar la movilización de  
la carga por medio de lanchones. El máximo de arribadas registrado en los  
últimos años fue de 224 en 1965; en 1966 llegaron a 164 barcos. El hecho  
se ha traducido en un aumento de los volúmenes transportados por unidad  
(475, 478 y 640 toneladas en 1964, 1965 y 1966 respectivamente).

#### 4. Nicaragua

##### a) Corinto

1) Aspectos generales. Es el puerto más importante de Nicaragua y uno de los mejores de la región. Su organización, administración y operación son excelentes. Moviliza alrededor del 50 por ciento de las importaciones totales del país y una cantidad apreciable de exportaciones. Desde su reconstrucción se ha convertido una terminal moderna con instalaciones funcionales y equipos apropiados para el tipo de servicios que ha venido prestando. Está bien comunicado con el interior del país. El creciente movimiento de barcos ha aconsejado la expansión del puerto con base en estudios que se terminaron en 1967.

Mejoras en los canales de acceso y en las ayudas a la navegación están incluidas en el programa de expansión; se encuentra en estudio la propuesta para adquirir equipos de telecomunicación, nave-puerto y en 1967 se empezó a utilizar la Nueva Carta Marina Oficial del Puerto. Todo ello contribuirá a mejorar su operación. Cuenta en la actualidad con 7 faros y 14 boyas y el pilotaje que antes era optativo se hizo obligatorio a partir de 1967 con una tarifa de 3 dólares por pie de calado.

El muelle actual, que se localiza en una rada con abrigo natural aceptable, permite el atraque directo a 3 barcos de altura simultáneamente.

El área total de almacenamiento llegaba en 1967 a 24 800 m<sup>2</sup>, de los cuales 4 800 m<sup>2</sup> cubiertos y 10 000 m<sup>2</sup> a cielo abierto. Se completaba con los espacios de que disponen los Almacenes Generales de Depósito de Nicaragua. Durante 1967 se construyó una nueva bodega, se ensacharon los patios, se remodeló el sistema de defensa del muelle y se construyó un edificio para oficina auxiliar. Fueron pocos los cambios en las instalaciones portuarias básicas a las que se les hicieron algunas reparaciones. Contaba el puerto con 3 locomotoras y 42 carros plataforma de ferrocarril, dos grúas móviles, 30 elevadores de horquilla, 95 dollies (plataformas), 6 tractores, 3 trailers y 11 000 paletas. Se adquirió un remolcador, además de equipos especializados para graneles. El programa de mantenimiento no es totalmente satisfactorio a juicio de la empresa que desearía recibir asesoramiento al respecto. Se ocupan del mismo 3 técnicos y 40 obreros.

/Entre los

Entre los servicios auxiliares, sólo el de agua se proporciona por el puerto, con una tarifa de 20 centavos de dólar por m<sup>3</sup>; otros servicios se prestan por la aduana y por empresas privadas, como el de la electricidad (2.14 dólares la hora).

ii) Operaciones. Con la capacidad actual, instalaciones, equipos, etc., la operación del puerto ha respondido a los requerimientos de la demanda, en constante crecimiento. Se ha hecho necesario mejorar continuamente su productividad para absorber volúmenes mayores de mercancías, atendiendo un número creciente de barcos, etc. La eficiencia y el nivel de todos sus servicios han mejorado notablemente.

La mayor parte de los volúmenes manejados corresponden a carga seca, que caracterizan su actividad principal. Opera ciertos volúmenes de carga a granel para lo que dispone de equipos especiales. El manejo de petróleo ha disminuido, y no requiere maniobras en el muelle por disponerse de ductos especiales; las cantidades del producto son en cualquier caso relativamente reducidas y su participación seguirá reduciéndose al desviarse las importaciones hacia Puerto Somoza. Con el servicio combinado de la Sea-Land, que se inició este año y abarcará por primera vez a toda Centroamérica, con base en Corinto, aumentarán notablemente las actividades del puerto.

El promedio anual de barcos de carga general arribado en los últimos años ha sido de 600 unidades; en 1967 se elevó a 630 unidades, la cantidad más alta que se ha registrado. (Véase de nuevo el cuadro I.) También se experimentaron aumentos en el número de petroleros y bananeros.

Los volúmenes de carga acusan cierta estabilidad, excepto en 1966, año en el que bajaron drásticamente, y el tonelaje promedio manejado por barco ha sido variable descendiendo sensiblemente en 1967.

En los últimos cuatro años los volúmenes de comercio exterior movilizados por el puerto acusan cierta constancia, solamente interrumpida en 1966 a causa de la baja de algunos productos agrícolas de exportación, el algodón

entre ellos. En 1967 las exportaciones no recuperaron niveles anteriores pero se contrarrestaron con un incremento de las importaciones que elevan el total de manejo al alcanzado en 1965.<sup>6/</sup> (Véase de nuevo el cuadro 2.)

El número de escotillas trabajadas por barco de cualquier tipo se mantuvo invariable durante estos años en un promedio de 3 por unidad, que en 1967 se elevó a 4. De 1964 a 1967 se movilizaron por escotilla trabajada en toda clase de barcos, 232, 357, 332 y 250 toneladas respectivamente; los de carga general también registraron los 3 primeros años mencionados un promedio de 3 escotillas por unidad, que en 1967 se elevó a 4, registrando volúmenes anuales movidos por escotilla-barco de 359, 353, 332 y 251 toneladas respectivamente; los barcos bananeros no registraron variación en los 4 años en el número de escotillas trabajadas, manteniéndose constante la cifra promedio de 4. Los tonelajes manejados variaron en cambio en función del volumen de carga de banano movilizada cada año, siendo de 113, 94, 88 y 137 toneladas promedio por unidad, respectivamente.

El tiempo de permanencia total en el puerto de todo tipo de barcos entre 1965 y 1967 se redujo de un total de 1 240 a 1 084 días, respectivamente. Los de carga general también observaron una tendencia semejante aunque más acentuada por ser mayor su número, habiendo permanecido en puerto entre 1 204 y 999 días, respectivamente. Significa ello promedios unitarios de estancia en el puerto de 2 días en 1965 y de 1.6 días en 1967, de los cuales estuvieron atracados al muelle poco más de la mitad del tiempo.

iii) Resultados financieros. En el período 1964-67, el puerto operó con buenos resultados económicos y recibió utilidades crecientes al incrementarse el tonelaje manejado. Pero como estos tonelajes han fluctuado de un año a otro, las utilidades han variado en la misma proporción de los ingresos, gastos y coeficientes registrados.

En 1964, 1965, 1966 y 1967 los ingresos del puerto fueron de 1 401, 1 773, 1 629 y 1 888 miles de pesos centroamericanos y los gastos de 1 036, 1 172, 1 326 y 1 268 miles de pesos centroamericanos, respectivamente. Así se obtuvieron relaciones del orden de 71, 66, 81 y 65 por ciento.

<sup>6/</sup> Entre 1964 y 1967 se registraron los siguientes volúmenes de comercio exterior: En 1964 las exportaciones fueron de 239 miles de toneladas y las importaciones de 388; en 1965 de 287 y 393; en 1966 de 259 y 333 y en 1967 de 333 y 341 respectivamente.

Los ingresos promedio por tonelada movilizada en esos años resultaron por su parte de 2.23, 2.61, 2.75 y 2.78 pesos centroamericanos.

Con la capacidad física y de operación que ofrece el puerto se hubieran podido operar volúmenes crecientes con mayores utilidades pero parece que con los niveles actuales de la demanda se ha llegado al punto de equilibrio óptimo, es decir, obtiene las máximas ganancias al costo más conveniente y percibe los mayores ingresos posibles.

iv) Resultados de la operación. En 1967 la empresa disponía de 5 empleados administrativos, 47 técnicos, 42 de operación, 50 obreros de operación de planta y 32 varios, así como 613 eventuales.

Como se anotó en páginas anteriores, la Autoridad Portuaria de Corinto efectuó durante 1967 mejoras en el puerto y adquirió nuevo equipo (45 dollies fabricados en el país y un remolcador, entre otras cosas).

Se pusieron en práctica además nuevos controles para seguridad de la carga, un sistema de entrega de las mercancías importadas, un sistema de computadoras IBM, el Manual de Organización y Jurisdicción de la Autoridad Portuaria, el Reglamento Interno, y un nuevo convenio colectivo. De gran importancia es el convenio celebrado entre la Mamenic Line y la Sea Land para el servicio de carga unificada para Centroamérica y el intercambio de documentación e información establecido entre la Autoridad Portuaria y las de otros países e instituciones internacionales.

La Autoridad Portuaria de Corinto estudió en 1967 un programa de inversiones para modernizar el sistema de faros y boyas, adquirir equipos de descarga a granel, prolongar el muelle, adquirir terrenos, utilizar diques de alba, instalar tanques, etc.

En enero de 1968 ingenieros y personal nacional iniciaron la reparación del muro de enrocamiento del muelle.

Algunas de estas obras corresponden al plan de desarrollo portuario.

b) Puerto Somoza

1) Aspectos generales. Su importancia es considerable por estar destinado al tráfico de petróleo y derivados que Nicaragua necesita importar. El volumen de las importaciones que se canalizaron por el puerto, principalmente de petróleo, representa el 43 por ciento de las totales del país.

/Su situación

Su situación geográfica es poco apropiada y el tipo de instalaciones con que cuenta, poco satisfactorio para las operaciones de carga general. Sin embargo llena adecuadamente su cometido para la importación del petróleo.

En los últimos años el movimiento de carga de petróleo de Corinto se ha desplazado hacia el de Somoza, que cuenta con ductos submarinos desde el área de fondeo hasta sus depósitos y hasta la refinería de Managua. El muelle sólo permite el atraque de lanchones, por lo que el pequeño movimiento de otras cargas se realiza por medio de transbordos.

Los barcos que arriban permanecen fondeados todo el tiempo de su estadía sin afectar al movimiento del petróleo, que se realiza adecuadamente. El manejo de las mercancías, que requieren operaciones portuarias, resulta menos sencillo pero su volumen es reducido; el de carga general, sin embargo, ha aumentado algo. En 1964 y 1965 llegó a 37 000 y 57 000 toneladas respectivamente, cifras referentes principalmente a importaciones.

A partir de 1963 se iniciaron prácticamente las importaciones de petróleo que fueron de 160 500, 250 400 y 224 900 toneladas, respectivamente en 1963, 1964 y 1965.

No proporcionó información oficial en los años de 1966 en adelante y ello impide cualquier análisis.

### c) San Juan del Sur

i) Aspectos generales. Por este puerto se realizan algunas importaciones y una limitada cantidad de exportaciones. El movimiento, de bajo nivel y muy fluctuante, alcanzó un máximo de 50 000 toneladas en 1962. Aunque sus condiciones naturales son aceptables, el puerto no posee instalaciones de importancia y sus conexiones con el interior tienen todavía poco alcance proporcionando un hinterland reducido, al que sirve eficientemente.

ii) Operaciones. Como los barcos de altura no disponen de instalaciones para el atraque directo, permanecen fondeados y las maniobras de carga y descarga se realizan por medio de lanchones.

Se dispone de tres grúas, dos levantadores de horquilla, 5 tractores y 40 trailers. En general, el equipo se conserva bien por seguirse un buen sistema de mantenimiento.

El puerto es administrado por la aduana y opera en consonancia con las disposiciones del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) y

/su Reglamento

su Reglamento, que al entrar en vigor el 10 de abril de 1967 dieron lugar a un nuevo orden administrativo, legal y reglamentario. La aduana proporciona almacenaje, libre de pago en sus bodegas, de doce días. También opera en el puerto una empresa privada de lanchones y servicios navieros varios.

Los volúmenes manejados corresponden a carga seca y son muy pequeños. Entre 1964 y 1967 el volumen total de carga registrado fue en promedio de 38 000 toneladas. (Véase de nuevo el cuadro 2.) Las dos terceras partes de su composición corresponden a las importaciones.

El número de barcos arribado ha descendido continuamente, (195 en 1964 y 166 en 1967). Los volúmenes manejados han sido fluctuantes, como los promedios por unidad, pero se aprecia cierto aumento en la carga movi- lizada por barco.

En las labores del puerto operaban en 1967 unas 400 personas, 115 empleados y 350 obreros ocasionales de operación terrestre.

d) Cabezas

1) Aspectos generales. Hasta principios de 1968 el puerto ha operado bajo concesión de la Standard Fruit Co., que lo manejó y administró para la exportación de banano, aunque proporcionaba un reducido servicio público bajo el control de la aduana. A principios de año volvió a hacerse cargo de la administración el Estado, que delegó atribuciones en la Autoridad Portuaria de Corinto por decreto 81, del 4 de abril de 1968.<sup>7/</sup>

El cambio de la situación jurídica y administrativa habrá de traducirse probablemente en un mejoramiento de los servicios.

ii) Operaciones. Al terminar el año de 1967, el nivel de operaciones privadas se redujo al mínimo dentro de las operaciones totales del puerto. En realidad se refería a una parte insignificante y decreciente del comercio exterior de Nicaragua (2 por ciento de las importaciones).

La localización, las instalaciones y las conexiones del puerto con el interior son aún deficientes y sirven un área muy limitada y aislada del resto del país. Las ayudas a la navegación consisten en un faro y una boya. El servicio de pilotaje es obligatorio y se cobra a razón de 4 dólares por pie de calado. Dispone de radiotelefonía para la comunicación nave-tierra.

<sup>7/</sup> Más recientemente ha sido creada la Autoridad Portuaria de Puerto Cabezas, que se ha hecho cargo de la administración del puerto.



Los equipos con que contaba en 1967 eran una grúa móvil, una locomotora, 5 carros de ferrocarril cerrados y 25 plataformas. La administración aduanera desarrollaba un plan satisfactorio de mantenimiento al que dedicaba 4 técnicos y 14 obreros.

El puerto proporciona el servicio de agua a razón de 2 pesos centro americanos la tonelada, y el de combustibles (diesel y motor gas). Por su parte, la aduana concede 12 días de almacenamiento libres de pago.

El puerto ha manejado principalmente productos de petróleo y forestales. El principal componente de los volúmenes operados han sido las exportaciones que duplicaban a las importaciones; ambas han ido disminuyendo, las importaciones en forma menos acentuada. En 1964 y 1967 se registraron movimientos totales de 34 118 y 27 237 toneladas, respectivamente.

El número de barcos arribados parecía tender a cierta estabilidad, pero en 1967 sólo llegaron 66 unidades, que representan una drástica baja con respecto a las registradas en los años precedentes.

La permanencia de los barcos, hasta 1966, había sido de un día por unidad, en promedio; en 1967 permanecieron entre 2 y 3 días. En vista de ello, y de que la concesión debería terminar en 1970, la empresa propietaria resolvió vender sus instalaciones. A pesar de la disminución de las actividades laboró hasta el final sin pérdidas, aunque a base de utilidades pequeñas y fluctuantes con coeficientes de gastos e ingresos positivos.

La Autoridad Portuaria de Cabezas planea en la actualidad un programa de desarrollo y mejoramiento del puerto.

e) Isabel

i) Aspectos generales. Se trata de un puerto privado especializado para dar salida a los minerales de la compañía La Luz Mines Co. Su hinterland se reduce al área minera, quedando aislado del resto del país. Sólo opera por lo tanto prácticamente con un tipo de productos de exportación e importa cantidades limitadas y variables de mercancías que requiere la compañía para su uso particular.

/ii) Operaciones

ii) Operaciones. Las condiciones materiales y las instalaciones físicas con que cuenta el puerto son precarias, sus conexiones con el interior sólo se efectúan por aire o por vía fluvial, pero responde a los fines con que fue creado.

El nivel de sus operaciones está en función de los volúmenes movilizados principalmente por el de sus exportaciones. Las importaciones sólo representan el 1 por ciento de las totales del país. La exportación de minerales ha aumentado fuerte y continuamente, a medida que ha mejorado la explotación, que se inició hace pocos años. El número de barcos arribados también aumentó correlativamente.

Como el manejo del puerto es parte de la actividad principal de la empresa, que funciona en integración vertical, la misma se preocupa de llevar un registro de los costos de las actividades de manejo y embarque de cargas dentro de sus costos totales de explotación. Los costos de las operaciones portuarias en 1964, 1965, 1966 y primeros 10 meses de 1967 fueron del orden de 154 100, 161 600, 118 200 y 96 600 dólares, respectivamente, hecho que refleja un trabajo eficiente a costos decrecientes de acuerdo con el aumento del volumen de sus operaciones. Para ello ha recurrido al uso de equipos especializados de mayor productividad, como "payloaders" y bandas transportadoras.

f) Bluefields

i) Aspectos generales. Se trata de un puerto que interviene en muy pequeña proporción en la canalización de los intercambios totales del país. Sólo moviliza el 2 por ciento del volumen del total de las importaciones de Nicaragua. Se conecta con el interior por vía aérea y fluvial, y por esta última enlaza por carretera con Managua; su hinterland resulta muy reducido y su ampliación, en las actuales condiciones, implicaría complicaciones y una elevación de los costos del transporte interno de las cargas a lugares más distantes.

ii) Operaciones. Las condiciones naturales del puerto dificultan el acceso al mismo y las instalaciones físicas no permiten el atraque directo a barcos de altura por lo que las maniobras de carga y descarga deben efectuarse por medio de lanchones, que descargan en el muelle, o por la vía fluvial hasta el enlace carretero, para continuar por tierra.

Fue un puerto esencialmente bananero que al disminuir la producción de la fruta se ha venido dedicando a otro tipo de mercancías entre las que figura el petróleo. El grueso de las operaciones corresponde a carga seca, sobre todo de exportación. La tendencia de los movimientos totales es también ascendente, pero en volúmenes reducidos. En 1963, 1964 y 1965 fueron de 14 755, 18 956 y 25 585 toneladas respectivamente.

## 5. Costa Rica

### a) Puntarenas

1) Aspectos generales. Es una terminal administrada eficientemente, por el Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, de Costa Rica, que ha manejado una proporción importante de los intercambios marítimos del país. En 1961 se movilizaron por este puerto el 43 por ciento de las importaciones totales. Su participación en las exportaciones, en cambio, es pequeña. Predomina la carga general y el petróleo, para el que cuenta con equipo especializado para la descarga desde los barcos tanque fondeados. Las conexiones ferroviarias y de carreteras, con el interior son buenas.

Las instalaciones y equipos del puerto permiten realizar los servicios requeridos por la carga general, rubro principal de sus operaciones. En 1967 se disponía de dos grúas de portal y dos móviles, seis levantadores de horquilla, cuatro locomotoras, 270 carros de ferrocarril cerrados, 24 de rejas y 98 planos. El programa de mantenimiento de estos equipos es satisfactorio; a estas actividades se dedican 4 técnicos y 16 obreros.

Como ayudas a la navegación existen 3 faros y 4 boyas; el servicio de practicaje es obligatorio y la tarifa por barco es de 10 pesos centroamericanos aproximadamente. La tarifa de agua es de 77 centavos de pesos centroamericanos por las primeras 50 toneladas y de 46 centavos por las adicionales; servicios de vigilancia se cobran por tiempo, y se arriendan otros elementos como chinguillos, eslingas, aparejos para vehículos, etc.

ii) Operaciones. Los tipos de cargas de importación que se movilizan, condicionan las operaciones del puerto, que han tendido a crecer leve pero constantemente en los últimos años; su participación en las exportaciones representa en cambio menos del 10 por ciento del total del país. El volumen total de movimientos ha crecido en promedio anual alrededor del 3 por ciento en el periodo 1964-66; en 1967 se registró un leve descenso respecto al año precedente debido principalmente al descenso del nivel de importaciones que se redujo en un 11 por ciento respecto al año anterior pero se compensó en gran medida por un aumento de consideración

/en las

en las exportaciones. La composición de la carga no ha variado mucho y los movimientos mayoritarios de sus principales componentes tienden a aumentar (petróleo y derivados, productos químicos, hierro y acero, café, azúcar, etc.)

El número de barcos arribados ha mostrado una tendencia similar a la de la carga, con leves aumentos. En 1964, 1965, 1966 y 1967 entraron 436, 428, 443 y 458 barcos, respectivamente. También en dichos años se registró, para todo tipo de barcos, una permanencia promedio en el puerto de 1.65 días por unidad. Del total de los barcos de carga general, atracó el 85 por ciento y el 15 por ciento fue atendido por lanchones, permaneciendo fondeados todo el tiempo como los buques-tanque.

Las escotillas trabajadas en los barcos de carga general se mantuvieron en 3.2 promedio por unidad, y al haber crecido levemente el volumen de este tipo de carga, se elevó en la misma proporción el promedio de carga general manejado por escotilla (139, 146 y 145 toneladas diarias en 1964, 1965 y 1966, respectivamente).

La baja registrada en el tonelaje total movilizado en 1967, hizo descender ligeramente el promedio transportado por unidad a 746 toneladas de todo tipo de carga, algo menor que los volúmenes de los años anteriores.

Los barcos de carga general permanecieron fondeados en 1967, 109 días y atracados 295 días, que en promedio significan 0.27 días fondeados y 0.73 días atracados. No se ha dispuesto de información sobre las escotillas trabajadas en dicho año, labor en la que no se ocuparon 350 personas, además de 2 técnicos y 7 administrativos.

iii) Resultados financieros. Las operaciones se han venido realizando a costos crecientes y mayores en proporción al incremento de los ingresos, por operar el puerto sobre el límite de su capacidad normal de carga. El coeficiente ya resulta muy alto y aumenta de un año para otro, elevándose lógicamente los costos unitarios de operación que no son muy altos en términos absolutos, aunque de mantenerse la tendencia empezaría la administración a operar con pérdida. La apreciación se deriva de los gastos e ingresos de 1964, 1965 y 1966, que figuran en el estudio "Características y programas de los principales puertos del Istmo Centroamericano" (Doc. CCE/SC.3/GTTM/I/DI.2).

/iv) Mejoras

iv) Mejoras realizadas. Durante 1967 se cambió en la plataforma del muelle el piso de madera por losetas de concreto, y se cambiaron defensas o tablas-estacas del mismo. El piso de las zonas de atraque se hizo de concreto pretensado, y se proyecta colocar el mismo material en toda la instalación. Sólo falta una pequeña parte en el puente de acceso. También se construyó un dormitorio para muelleros.

v) Aspectos administrativos. Debe señalarse una disposición adoptada por la administración de Puntarenas, que se tomó en reciprocidad de otra acordada por la de Corinto, por representar un principio de solidaridad e identificación de los intereses regionales en lo que respecta a la navegación de cabotaje de los países centroamericanos. Se refiere a la tarifa de servicios en los muelles de Puntarenas. La general de fletes y otros, del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, en vigor desde el 10. de marzo de 1968, establece que, de acuerdo con el Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración Económica Centroamericana, las embarcaciones de cualquiera de los estados contratantes que presten servicio entre puertos centroamericanos recibirán en los muelles bajo la administración del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico el tratamiento nacional de cabotaje.

b) Puerto Limón

i) Aspectos generales. Durante 1967 no se realizaron cambios importantes en los servicios y dimensiones del puerto. En cuanto a instalaciones y equipos, se instaló una moderna banda transportadora de bananos sobre el muelle metálico que permitirá atender el incremento de las exportaciones del producto. Las condiciones de entrada y atraque no son muy favorables y obligan al uso de prácticos, que se cobra a razón de 40 pesos centroamericanos por barco. Además del faro y las boyas que señalan la entrada al puerto, se cuenta con telecomunicaciones nave-puerto ofrecidas por los sistemas de Radio Costarricense, radios nacionales y teléfonos. El Instituto Costarricense de Electricidad instaló en 1967 el servicio de microondas, "Servicio Automático en Limón".

/Los barcos

Los barcos de altura cuentan con cuatro atracaderos en el llamado Muelle Metálico, aún cuando sólo tres pueden ser usados en buenas condiciones de atención, y existen otros dos para barcos menores en el Muelle Nacional, ambos de atraque directo. Sigue siendo un problema la limitada área de almacenamiento, 18 916 m<sup>2</sup> en total. Los usuarios disponen de 12 días libres de cobro.

Como el puerto sólo cuenta con conexiones férreas, todos los equipos corresponden a dicho medio de transporte; en 1967 poseía 34 locomotoras, 581 carros de ferrocarril cerrados, 34 de rejás y 199 plataformas, cuatro grúas móviles y 7 de portal, y dos bandas transportadoras de banana que se alimentan a mano. El sistema de mantenimiento que cuenta con 451 obreros del Departamento de Mecánica permite conservar el equipo en buenas condiciones sin que existan problemas de abastecimiento de repuestos y combustibles.

ii) Operaciones. El volumen de las importaciones que se canalizan por este puerto ha representado, en los últimos años, alrededor del 30 por ciento de las importaciones totales del país y constituye el mayor canalizado por un sólo puerto. Maneja además un importante tonelaje de exportaciones principalmente de productos agrícolas y en especial de banana.

Históricamente ha sido el puerto más importante de Costa Rica y ha representado un importante papel en su economía a pesar de que sus instalaciones han sido orientadas para atender los movimientos de banana. Sus conexiones con el interior están constituidas por vías férreas que penetran a las áreas productoras de la fruta. Una sola vía de itinerario fijo conecta al puerto con la meseta central y no permite la entrada de camiones al recinto ni al muelle, reduciendo por este motivo su operabilidad.

A pesar de sus serias limitaciones de capacidad en lo que respecta a carga general, el puerto sigue operando altos volúmenes por lo que su funcionamiento no es del todo favorable y los resultados económicos y técnicos que obtiene, sólo regulares. La terminal experimenta un congestiónamiento general y no podrá operar a niveles mayores, salvo en lo que se refiere al banana, gracias a la cinta transportadora de reciente instalación. La demanda de servicios ofrece perspectivas de crecimiento derivadas del desarrollo económico de la zona de influencia del puerto, con

/perspectivas

perspectivas que implican aumento de volúmenes a mover. Esta extensión y crecimiento no podrá ser atendida, sin embargo, sin costos exorbitantes que se derivarían de trabajar a límites superiores a su capacidad de sobrecarga.

La mayor movilización del banano y carga general se proyecta atender en un muelle provisional, con 4 atracaderos, cuya construcción deberá quedar terminada en 1969 y contará con las instalaciones indispensables para cubrir la demanda de los próximos 6 años, plazo que se calcula para la construcción de la terminal definitiva en Moín.

Los niveles de operación de los últimos 3 años (1965-67), parecen haberse estabilizado; los volúmenes manejados sólo han aumentado ligeramente en ese período, sin observarse cambios en la participación de importaciones y exportaciones con respecto al total. Los volúmenes manejados en 1967 fueron del orden de 458 000 toneladas, de las cuales 237 000 fueron exportaciones y 221 000 importaciones; dichas cifras varían poco con respecto a los promedios anuales registrados en ese breve período que ascienden a un total de 430 000 toneladas movilizadas con una composición proporcional similar a la actual. El número de barcos arribado en 1967 fue de 448 unidades, cifra menor que la del año precedente, pero se mantiene dentro del promedio anual de barcos arribados en 1964-67 (450 unidades). También parece que se tiende a señalar una cierta estabilidad en el total de barcos atendidos. En cuanto a los diversos tipos de barcos que arriban, se aprecia una disminución de los de carga general y un crecimiento de los bananeros y petroleros. Como el puerto dispone de instalaciones especiales para movilizar el banano y el petróleo, ambos tráficos han crecido ininterrumpidamente, particularmente el de banano, cuyas exportaciones subieron de 97 000 a 136 000 toneladas entre 1965 y 1967. La capacidad de almacenamiento parece, sin embargo, haber llegado a su límite.

iii) Resultados financieros. El puerto ha operado con coeficientes altos y crecientes en los últimos cuatro años, aunque en 1967 registró una baja con respecto al año anterior. Dichos coeficientes fueron de 82, 87, 89 y 87 por ciento en 1964, 1965, 1966 y 1967, respectivamente. El puerto está percibiendo por consiguiente utilidades relativas descendentes que se deben atribuir al mayor crecimiento de los gastos en proporción al de los /Ingresos,



ingresos, a causa de trabajar al límite de su capacidad de sobrecarga. Como se operó un volumen de mercancías levemente mayor, el ingreso promedio unitario por tonelada manejada ascendió como el gasto y las ganancias, pero en diferente proporción. En 1966 el ingreso promedio por tonelada movilizada fue de 2.53 dólares y en 1967 de 3.10 dólares.

La instalación de la nueva cinta transportadora de banano, de la que se esperan rendimientos positivos, podrá resolver en parte los problemas derivados de la falta de capacidad instalada para atender la carga general en los sitios de atraque restantes, entretanto se construye el Muelle Provisorio. La solución definitiva, sin embargo, sólo se aprecia con la construcción de la moderna terminal que se proyecta.

c) Golfito

i) Aspecto generales. Se trata de una terminal exportadora especializada para banano; dispone por lo tanto de bandas transportadoras, vías férreas conectadas con las áreas explotadoras y vehículos para movilizar la fruta.

El puerto cuenta con un muelle de hierro y concreto de 317 metros de largo y 20 de ancho, con profundidades que varían entre 8 y 11 metros. Hay dos atracaderos de 138 metros cada uno para barcos bananeros, y otro para materiales y carga general. No existe lugar para almacenamiento en el muelle, ni las operaciones lo requieren.

En el fondeadero para buques tanque se encuentran las terminales de los ductos a los depósitos de petróleo. Los equipos son reducidos. Tiene dos grúas móviles, equipo especializado HYSTER, 2 locomotoras, 540 carros de ferrocarril cerrados, 110 de rejas y 135 planos.

ii) Operaciones. Como la principal carga son las exportaciones de banano, y los movimientos de petróleo se atienden por los ductos, no se necesitan equipos para movilizar otros tipos de cargas secas que se realizan sólo en muy pequeñas cantidades y esporádicamente. Su mayor importancia se deriva de la exportación; de las importaciones totales de Costa Rica sólo participa en un 2 por ciento. La Compañía Bananera de Costa Rica lo maneja por concesión y sólo presta servicio público en forma muy limitada.

En los últimos años el volumen total de exportaciones ha registrado leves aumentos que se acentuaron en 1966 y 1967 cuando ascendieron a 219 000 y 238 000 toneladas en comparación con las 206 000 toneladas anuales

/registradas

registradas en 1964 y 1965. Los niveles de importaciones fueron muy pequeños y prácticamente constantes, por lo que los movimientos totales se definen por las exportaciones.

En 1964, 1965, 1966 y 1967 los totales fueron de 267 000, 262 000, 280 000 y 293 000 toneladas, respectivamente.

El número de barcos entrados, entre 1965 y 1967 ha ido en continuo descenso (216, 194, y 187 unidades, respectivamente) predominando los bananeros, lo cual parece indicar un transporte de cargas bananeras unitarias mayores por ser las restantes exportaciones poco variables y diversificadas. La participación de otro tipo de barcos es de poca importancia (en 1967, de 187 barcos, 145 fueron bananeros, 8 petroleros y 34 de carga general). De todos ellos sólo 5 bananeros permanecieron fondeados; los demás, incluso los de carga general y los barcos tanque, atracaron a los muelles.

La permanencia de los barcos en el puerto fue invariablemente de dos días por unidad, cualquiera que haya sido su tipo de carga, y volumen transportado. También se trabajaron 4 escotillas por barco en promedio uniformemente pero con diferentes volúmenes anuales (58 438 toneladas en los bananeros y de 12 238 toneladas en los de carga general que arrojaron movimientos promedios diarios por escotilla de 202 toneladas en los bananeros y de 180 en los de carga general.

Entre los auxilios a la navegación y demás, cuenta el puerto con 8 faros y servicios de telecomunicación nave-puerto que presta Radiográfica Costarricense, S.A.. Una empresa concesionaria presta los servicios de agua, reparaciones, materiales, combustibles y de vigilancia. El de víveres lo proporcionan los mercados.

iii) Aspectos financieros. La Compañía Bananera de Costa Rica no publica los resultados de sus operaciones, pero parece que el puerto opera eficientemente para los fines a que se destina, obteniendo una relación favorable de ingresos y gastos que arroja coeficientes bajos y decrecientes. También percibe utilidades, aunque limitadas, en los servicios públicos que presta, debido a la pequeña magnitud de los volúmenes de carga diferentes al banano que maneja.

No se han realizado ni se proyectan mejoras para el puerto.

## 6. Panamá

### a) Armuelles y Almirante

Se trata de dos terminales por las que se da salida a las exportaciones de banano, que es la producción más importante del país,

Los dos puertos operan el producto dentro de una explotación integrada horizontalmente. Forman parte de un sistema global constituido por las plantaciones, el transporte terrestre y la terminal marítima, para la distribución del producto a los centros de consumo.

Los hinterlands de cada puerto son las plantaciones de banano y con ellas se comunican por ferrocarril.

El movimiento de mercancías de otra clase es muy pequeño, y consiste principalmente en productos de importación.

Los volúmenes de carga manejados en Armuelles han sido de carácter variable, aunque en general parece revelarse una tendencia descendente. En 1964, 1965, 1966 y 1967 fueron del orden de 253 800, 264 700, 234 700 y 245 800 toneladas, respectivamente. Estas tendencias y modalidades de los movimientos totales han correspondido al comportamiento de las exportaciones de banano que, en los mismos años fueron de 198 400, 205 900, 185 800 y 201 600 toneladas.

Los tonelajes manejados en el puerto de Almirante han ido en aumento y ello se deben también principalmente al comportamiento de las exportaciones de banano.

Desde antes de 1964 se registraron en esta terminal movimientos crecientes de mercancías pero en 1965 se duplicó el de 1964.

En 1964, 1965, 1966 y 1967 se manejaron por Almirante 83 200, 162 700, 241 800 y 240 200 toneladas respectivamente. Las exportaciones de banano operadas en el mismo período se elevaron continuamente, siendo de 66 600 toneladas en 1964, 128 800 en 1965, 199 100 en 1966 y 203 300 en 1967.

/b) Balboa

b) Balboa y Cristóbal

Los dos puertos están situados en la zona del Canal de Panamá. Movilizan todo tipo de cargas, especialmente de importación; las exportaciones son de muy pequeña magnitud porque su mayor parte se refiere al banano y se muéve por puertos especializados.

Por Balboa los movimientos totales (incluyendo la carga de tránsito) lo mismo que las importaciones, crecieron fuertemente en el período 1964-66, y llegaron de 326 000 toneladas en 1966 a 332 000 en 1967.

El incremento de las operaciones es ascendente en Cristóbal pero en menor proporción y sin la continuidad del de Balboa. Se manejaron 774 000 toneladas en 1964, 635 000 en 1965, 786 000 en 1966 y 887 000 en 1967, incluyendo también cargas en tránsito.

En la operación de ambos puertos se obtuvo un coeficiente de ingreso y gastos de 90 por ciento en promedio. Los costos de manejo por tonelada fueron de 6.19, 7.97 y 7.07 pesos centroamericanos en 1964, 1965 y 1966 respectivamente, obteniéndose ingresos unitarios de 6.87, 8.81 y 7.92 por tonelada.

### III. IMPORTANCIA DE LOS CAMBIOS OPERADOS

Los cambios ocurridos en la actividad de las terminales portuarias centro-americanas en el período 1964-67 han dependido de factores como el volumen y dinamismo de sus operaciones, el tipo de demanda de sus servicios, de su capacidad física y operativa, de los sistemas y equipos con que opera y de la organización administrativa.

Para comprender mejor la naturaleza de estos cambios se compara el comportamiento de dichos factores en el plazo referido con los resultados obtenidos en 1967.

#### 1. Volumen de operación

El aumento de la demanda de servicios se ha atendido, en algunas ocasiones, por medio de ampliaciones de las instalaciones físicas; en otras, de la adquisición de equipos y empleo más eficiente de los mismos, la adopción de técnicas de operación y de administración más eficaces, la especialización en ciertas cargas y servicios, la limitación de la diversificación de los mismos, etc. La falta de coordinación, a nivel regional, entre los puertos y las operaciones que realizan, han determinado que los resultados no hayan sido uniformes, ni las experiencias adquiridas por unos aprovechadas por los demás.

El puerto que registra el aumento más significativo, debido principalmente a una fuerte alza en el volumen de banano, es el de Tela, de 117 por ciento. Otros puertos que registraron crecimientos importantes en el período considerado fueron los de Gálvez, Cortés y Almirante, donde los aumentos obedecen a un incremento de la demanda que pudo ser atendida por mejoras en los sistemas de operación y por las ampliaciones realizadas. Les siguen en crecimiento los puertos de Golfito, Corinto, Limón y la Ceiba. Corinto es uno de los puertos más eficientes y las otras dos terminales de Nicaragua cuentan con equipos adaptados a sus requerimientos principales; Cabezas y San Juan del Sur deben su descenso a la baja de la demanda. Comentario especial merece la moderna terminal de Acajucal, puerto muy bien operado, donde el relativo estancamiento de los tonelajes de carga general no refleja el incremento de la capacidad y la eficiencia

/que se

que se deriva de su excelente organización y de la adquisición de equipos especiales, ya que la demanda de servicios de este tipo de mercancías se ha mantenido casi estable en los últimos años. El también relativo estancamiento de los niveles operados por Puntarenas puede deberse, en cambio, a la capacidad límite del puerto, que será ampliada con las mejoras que realiza, esperándose así cambios favorables. Un caso notable, por la drástica baja en el volumen de sus operaciones, es el del puerto de La Libertad, donde los tonelajes de carga que antes atendía se han transferido a otras terminales con mejores instalaciones.

De todos modos, las tendencias de los volúmenes manejados señalan en cualquier caso el nivel y la importancia de las operaciones portuarias. El conocimiento de las causas de ello requeriría el análisis de otros conceptos e informaciones de las que no se dispuso.

## 2. Tonelajes unitarios manejados por barco

La tendencia de los tonelajes manejados por unidad en las terminales también ha sido variable, dependiendo principalmente del tipo de la demanda de servicios de los puertos (carga general o especial), de su capacidad y eficiencia y de la de los barcos, y del tipo de mercancías transportado. No se pueden deducir conclusiones generales al respecto, ni aún en cuanto tendencia.

Los tonelajes promedio manejados han tendido a subir en casi todos los casos, lo cual refleja mejoras en la eficiencia del manejo de cargas crecientes, menores congestionamientos y disminución del tiempo de permanencia de los buques en los puertos. Estos aumentos han sido mayores en los puertos que han mejorado sus instalaciones y operaciones en función de cierta especialización. No se ha seguido la regla, salvo en lo que se refiere a ingresos administrativos y operacionales, Puerto Cortés donde incluso encontrándose fuertemente congestionado --sólo se apreciarán mejoras físicas al finalizar su ampliación-- los volúmenes de carga atendidos han seguido en aumento. También han sido halagadores los resultados de las terminales especializadas por las que se manejan en forma continua y en gran proporción

volúmenes de consideración de mercancías que se transportan más económicamente a granel, como el petróleo o carga homogénea, como el banano, etc., y para el manejo de las cuales resulta preferible utilizar menor número de barcos con mayor capacidad. Lo contrario sucede en las que recibieron más barcos con menos capacidad de carga para volúmenes pequeños y diversificados, en las que se aprecia una baja en su eficiencia y resultados.

### 3. Equipos y productividad (véase el cuadro 3)

Por ser tan diferentes las causas que motivan los cambios en los volúmenes operados, conviene referirse a las mejoras introducidas en los equipos de manejos de carga y en las instalaciones de los puertos, señalando la influencia que debe atribuirse a los mismos.

Las adquisiciones de equipo y las mejoras realizadas en las instalaciones de algunos puertos de la región se tradujeron en aumentos de la capacidad y en mejoramientos de la productividad de los mismos en diferentes grados, según la clase de equipo, número y niveles cuantitativos de operación en relación con la capacidad físicas y otros factores. Estas ventajas no se pueden apreciar aún en varias terminales por ser los cambios muy recientes. El caso de Acajutla es el más sobresaliente por el tipo de equipo adquirido, que significa una especialización diversa a escala muy grande que permitirá aumentar notablemente la operación en diversos aspectos. También es importante el caso de Limón, que trabajaba más allá de su capacidad de sobrecarga y que ahora podrán aún ampliar y mejorar el manejo del banano. Cortés, principalmente con mejoras administrativas y operacionales, algún reducido nuevo equipo y otras adquisiciones menores, estará en posibilidad de paliar la severa congestión que sufre, con operaciones más eficientes, pero sólo podrá atender volúmenes mayores cuando se terminen las ampliaciones proyectadas, que resolverán en forma definitiva este grave problema.

Los otros puertos, a niveles más modestos, introdujeron mejoras que los sitúan en condiciones más favorables para maniobrar más eficientemente las cargas, y aumentar su capacidad.

#### 4. Métodos y formas de operación (véase el cuadro 4)

Durante 1967, se realizaron en algunos puertos cambios en los sistemas, métodos y formas de operación --administrativos, legales, operativos, laborales, etc.-- que tendieron también a aumentar la eficiencia, economía y el volumen de las operaciones.

En general todo ello revela los deseos de algunos puertos de mejorar el nivel y la calidad de sus operaciones, y de lograr mejores resultados económicos. También estas medidas han sido de diferente grado, criterio o enfoque, tendencia y objetivos. Se ha pretendido lograr, en última instancia, una mayor productividad y capacidad de operación de las actividades de cada caso en particular, sacando el máximo provecho de las instalaciones, equipos y de la mano de obra que existe actualmente. Como es lógico, los puertos de mayor importancia y mejor administración tomaron medidas de mayores alcances. Cabe señalar que todos ellos están administrados por empresas autónomas y son nacionales.

#### 5. Resultados financieros (véase el cuadro 5)

También los resultados financieros acusan los cambios registrados en las operaciones y los de 1967, en cierta manera, los cambios efectuados en las instalaciones, operaciones, volúmenes de carga y otros aspectos de la operación de los puertos.

Como puede verse en el cuadro 5, las terminales anotadas han obtenido coeficientes positivos de ingresos y gastos que revelan, a diferentes grados, las diversas condiciones en que operan, pero los niveles porcentuales son favorables en todos los puertos. Incluso los que arrojan coeficientes más elevados presentan todavía resultados positivos.

Las terminales cuyos coeficientes van en aumento son aquellas en que la demanda supera la capacidad de las instalaciones, como el caso de Limón, que opera por sobre su capacidad y obtiene resultados positivos. Sólo Puntarenas parece expuesto a operar con pérdida si no se pone remedio a la situación actual.



6. Ingresos y gastos unitarios (véase el cuadro 6)

Por lo que se refiere a los gastos, ingresos y utilidades percibidos por tonelada manejada en el período considerado, se han registrado cambios de alguna magnitud. (Véase de nuevo el cuadro 1.)

Los niveles promedio de valores por tonelada movilizada en los puertos considerados varían de una terminal y de un año a otro. En algunos casos obedecen a circunstancias conocidas de los puertos. Así, la situación relativamente estable de Champerico se debe a un mejoramiento de las técnicas de operación; el aumento de las operaciones en Tela dio por resultado menores costos y un mejor aprovechamiento del exceso de la capacidad instalada en este puerto; Corinto muestra un fuerte incremento de los ingresos al que acompañan menores costos unitarios y por lo tanto la diferencia entre el ingreso y el costo se eleva notablemente. También destaca el caso de Acajutla donde la diferencia unitaria se elevó de 1966 a 1967 en forma notable al ascender los ingresos unitarios y disminuir los gastos correlativos en mayor proporción, lo cual se refleja en un aumento del coeficiente diferencia-ingreso que resulta muy alto. En términos absolutos, el nivel de gastos unitarios descendió acentuadamente.

Sin llegar a reportar pérdidas, la operación de Puntarenas acusó en 1966 un margen muy reducido de diferencia entre los ingresos y los costos, de apenas uno por ciento sobre los ingresos unitarios. Se desconocen los resultados de 1967, pero de seguir la tendencia más reciente los costos llegarán a superar a los ingresos y se laborará con pérdidas.

7. Mejoras materiales (véase el cuadro 7)

Finalmente deben observarse los cambios derivados de las mejoras físicas realizadas, (véase de nuevo el cuadro 3) el resultado inmediato obtenido y el estado en que se encuentran los planes de desarrollo de cada puerto.

Los puertos más importantes, con demanda creciente y que laboraban a niveles superiores a su capacidad normal, han iniciado las ampliaciones previstas para estar en posibilidad de laborar con mayor eficiencia.

/Durante

Durante 1967 iniciaron las actividades de sus planes de expansión los puertos de Matías de Gálvez y Champerico, en Guatemala, Acajutla y La Libertad en El Salvador, Cortés en Honduras, Corinto en Nicaragua y Puntarenas en Costa Rica, que proyectan los programas de desarrollo y ampliación de mayor envergadura a largo plazo y han establecido metas a cubrir por etapas.

En los otros puertos, comprendidos en el cuadro 3 también se han iniciado planes de mejoramiento y expansión que responden a los niveles y perspectivas de la demanda y no a programas determinados de desarrollo de las terminales, ni mucho menos al cumplimiento de alguna de sus etapas de desarrollo. Comentario aparte merece Champerico, que tiene planes de desarrollo perfectamente estudiados y definidos, pero que requieren una decisión previa del gobierno en el sentido de no construirse otro puerto en el Pacífico, y de aplicar las inversiones proyectadas a construir la moderna terminal de dicho puerto. En el cuadro 3 puede verse la relación de los diversos trabajos que se han emprendido, su estado actual y los puertos que están emprendiendo mejoras.

#### IV. CONSIDERACIONES FINALES

Es digno de mención el hecho de que las terminales nacionales, operadas bajo diversos sistemas y grados de autonomía, son las que revelan los mejores progresos, tanto en sus aspectos físicos, como operacionales y administrativos.

Los ejecutivos portuarios, a cargo de las mismas, como sus Consejos o Juntas Directivas, demuestran así su idoneidad y la compenetración con sus tareas y con la alta responsabilidad a ellos confiada .

Su buen éxito creemos deberá conducir a los gobiernos a determinar una política integral sobre la materia, traspasando a dichas autoridades los puertos manejados por otros servicios públicos, como el caso de las aduanas y, siempre que ello sea posible y se estime como de utilidad nacional, iniciar la renegociación de las concesiones de aquellos puertos considerados indispensables para la integración de una política nacional y regional.

La circunstancia de que los gobiernos han solicitado la asesoría de la CEFAL para el estudio que permita crear autoridades de amplitud nacional que tengan la responsabilidad de realizar una política integral sobre la materia, permitirá colocar el acento de las inversiones en los puertos que corresponda, sin duplicaciones innecesarias, ampliaciones o construcción de nuevas terminales que no se justifican.

Una simple comprobación basta para apreciar que muchos de los actuales puertos concesionados no efectúan un mantenimiento adecuado ni una renovación de equipos o instalaciones, sino en la medida que la explotación de un producto determinado lo haga aún rentable. Los servicios públicos, en cambio, que dichos puertos prestan, dejan mucho que desear y si se trata de terminales cuya ubicación las coloca dentro de las de primera categoría, con tráficos de ultramar, el problema cobra vigencia y gravedad, ya que de no lograrse acuerdos para incorporarlas a las Autoridades Nacionales su reposición posterior demandará idéntico costo que la construcción de nuevos puertos.

Sólo parece relativamente justificable el mantenimiento de algunos puertos concesionados en aquellos casos que se trata de la explotación de un producto que integra sectores varios de un proceso global, v.gr. banano, minerales, etc. y, aún en estos casos, no se aprecia claramente el porqué los puertos nacionales no podrían prestar idéntico o mejor servicio.

Es extraordinariamente útil la concentración de dirección en una terminal y son, por el contrario, muy negativos los problemas que se crean cuando varios intereses manejan volúmenes de carga en un mismo puerto, que es el caso de Cortés, por ejemplo.

El establecimiento de diversos órganos regionales complementarios --como una "Comisión Coordinadora de Autoridades Portuarias", una "Asociación Centroamericana de Armadores" y un "Consejo Centroamericano de Usuarios de Transporte Marítimo"-- deberán a su vez promover consultas y negociaciones tendientes a lograr de las conferencias marítimas condiciones más favorables para los fletes de las mercancías que transportan sus naves, única forma de que los esfuerzos que hacen los países para mejorar las condiciones portuarias tengan una retribución adecuada.

## Cuadro 1

## ISTMO CENTROAMERICANO: TONELAJES MANEJADOS EN ALGUNOS PUERTOS

(Miles de toneladas)

Puerto y país	1964	1965	1966	Promedio anual 1964-66	1967	Por- ciento <sup>a/</sup>
<b>Guatemala</b>						
Gálvez	361	444	467	424	550	29.7
Champerico	110	107	104	107	113	5.6
<b>El Salvador</b>						
Acajutla	1 181	1 042	1 080	1 101	996	-9.6
La Libertad	98	90	72	86	60	-30.2
<b>Honduras</b>						
Cortés	517	802	1 016	778	1 038	33.4
Tela	100	139	156	132	277	117.4
La Ceiba	263	274	281	273	287	5.1
<b>Nicaragua</b>						
Corinto	627	680	592	633	679	-7.3
Cabezas	34	24	33	30	27	-10.0
San Juan del Sur	39	45	36	40	38	-5.0
<b>Costa Rica</b>						
Limon	469	406	418	431	458	6.2
Punarenas	331	333	357	340	342	0.6
Golfo	267	262	280	270	293	8.5
<b>Panamá</b>						
Armillas	254	265	235	251	246	-2.0
Almirante	83	162	242	162	210	48.1

a/ El porcentaje se refiere a la variación de 1967 respecto al promedio anual del período 1964-66.

Cuadro 2

CENTROAMERICA: CARGA MANEJADA POR BARCO, 1964-67

(Toneladas)

Puerto y país	Tipo de barco (todo tipo)	1964	1965	1966	Promedio anual 1964-65	1967	Cambio PA/1967 porcentaje
<b>Guatemala</b>							
Gálvez		592	734	1 000	775	...	...
Champerico		592	623	564	593	509	-13
<b>El Salvador</b>							
Acajutla a/ La libertad		775	942	1 050	922	937	2
		282	262	235	260	194	-25
<b>Honduras</b>							
Cortés	Bananero	1 175	1 311	1 070	1 186	1 616	36
	Petrolero	5 538	5 809	8 105	6 484	2 978	-44
	Carga general	285	481	437	401	453	13
Tela		829	923	1 114	995	1 172	23
La Ceiba		1 125	1 311	1 261	1 232	1 604	30
<b>Nicaragua</b>							
Corinto		1 037	1 060	977	1 025	977	-5
	Bananero	452	378	353	394	639	62
	Petrolero	1 692	2 779	2 680	2 384	944	-60
	Carga general	1 076	1 062	995	1 044	1 004	-4
Cabezas		355	287	355	332	413	24
San Juan del Sur		199	228	186	204	227	11
<b>Costa Rica</b>							
Limón		1 000	1 010	907	972	1 022	7
Puntarenas		759	778	805	780	747	-4
Golfito		1 236	1 350	1 481	1 356	1 567	16

a/ Sólo se refiere a la carga seca; el petróleo que se moviliza por el puerto ha sido con volumen creciente y en los mismos años se señala la tendencia de que se transporten volúmenes importantes pero decrecientes por barco tanque; en 1964 se registraron movimientos unitarios de 20 000 toneladas, en 1965 de 18 000 y 15 000 en 1966, arrojando un promedio anual de esta carga de 18 000 toneladas por unidad.

## Cuadro 3

## CENTROAMERICA: ADQUISICION DE EQUIPOS Y OTRAS INSTALACIONES, 1967

País y puerto	Adquisiciones e instalaciones	Observaciones
Guatemala Gálvez	Aun no se adquieren los equipos indispensables para el adecuado uso de las ampliaciones. El <u>man</u> tenimiento de los actuales es imperfecto y a ello podría atribuirse en parte su baja <u>producti</u> vidad, impropia de una terminal moderna.	Las obras de <u>ampliación</u> se encuentran en su período final.
Champerico	Se adquirieron lonas tapacargas, elevadores y se edificaron <u>cons</u> trucciones destinadas especialmente al mejoramiento de las condiciones de trabajo del personal. Sus instalaciones entre <u>almacenes</u> son todavía las mejores y más amplias del área.	El equipo con que cuenta este puerto es el adecuado para el nivel y tipo de operaciones y las nuevas adquisiciones han contribuido a mejorar el <u>mane</u> jo eficiente de la carga.
El Salvador Acajutla	Se adquirió una banda <u>transporta</u> dora diversificada de gran capacidad y de usos múltiples	El equipo del puerto mejorado con la banda transportadora incrementará la productividad del puerto y la capacidad de manejo de cargas.
La Libertad	Se iniciaron mejoras en el muelle.	Se espera aumentar así la <u>de</u> manda, que ha venido bajando en volumen y podrá ser <u>atendi</u> da eficientemente.
Honduras Cortés	Se adquirieron <u>paletas</u> , una grúa móvil, 2 montacargas y otros equipos de menor <u>importan</u> cia.	Se ha mejorado así el <u>mane</u> jo de la carga general.
	Se iniciaron las obras del plan de <u>ampliación</u> del puerto.	Las obras de <u>expansión</u> han <u>com</u> plorado las labores portuarias; se precisará resolver algunos problemas para no entorpecer los servicios.
Tela	Los equipos con que cuenta son adecuados y suficientes para <u>rea</u> lizar los movimientos de la carga en que el puerto se <u>especializa</u> . Se están efectuando mejoras en las instalaciones.	El puerto estará en <u>posibili</u> dad de cubrir con la mayor eficiencia los incrementos de la demanda de servicios.

## Cuadro 3 (Continuación)

País y puerto	Adquisiciones e instalaciones	Observaciones
<b>Honduras(Continuación)</b>		
La Ceiba	Se mejoraron los canales de acceso y se estableció el servicio de pilotaje obligatorio.  Se inició la extensión del muelle en 60 metros, instalándose un nuevo sistema de defensa.	Se facilitará así el manejo del aumento de la carga que se ha venido experimentando.
<b>Nicaragua</b>		
Corinto	Se mejoraron los canales de acceso y las ayudas a la navegación. Amplio espacio para almacenar. El equipo es muy eficiente.	Se mejora en esa forma la productividad. Más adelante se consignan medidas operacionales y administrativas que también tienden a mejorar la capacidad y la eficiencia.
<b>San Juan del Sur</b>		
Puerto Cabezas	No variaron los equipos  Los equipos actuales son limitados. Dispone de una grúa móvil, locomotora, 5 carros de ferrocarril cerrados y 25 planos.	Para el nivel y tipo de movimientos de carga que maneja, el equipo es suficiente. Como operaba como puerto privado y ahora lo hará como público, habrán de producirse cambios apreciables al influir en su manejo la dirección de la Autoridad Portuaria.
<b>Costa Rica</b>		
Limón	Se instaló sobre el muelle una banda transportadora de banano y aumentó el número de locomotoras y de carros de ferrocarril en forma considerable	Aunque esta terminal estaba operando por encima de su capacidad, la adquisición del nuevo equipo le permitirá atender e incluso absorber aumentos e incrementar volúmenes de carga en lo que a embarques de banano se refiere. Es decir su capacidad ha quedado aumentada. Los resultados de este nuevo equipo sólo se apreciarán en 1968.
<b>Puntarenas</b>		
Golfito	Se iniciaron mejoras en el muelle  No se han producido cambios	La especialidad y el tipo de productos manejado por el puerto no ha requerido cambios en equipos. El incremento de volúmenes de carga experimentado ha sido atendido sin dificultad.



Cuadro 4

## CENTROAMERICA: CAMBIOS EXPERIMENTADOS EN LA OPERACION DE ALGUNOS PUERTOS, 1967

Puerto y país	Tipo de medida adoptada	Propósito	Observaciones
Guatemala Gálvez	Creación de la jefatura de Operaciones y Asesoría en operaciones portuarias.	Establecer sistemas más eficientes para el manejo de la carga y entrenamiento del personal para un mejor desempeño de sus labores.	Se logró una mejor productividad en el campo operacional aunque todavía no puedan apreciarse los resultados; los trastornos producidos por una huelga en el vecino puerto de Barrios fueron resueltos eficazmente para la nueva organización operacional de Matías de Gálvez.
Champerico	Se realizaron constantes mejoras operacionales	Hacer más expeditas las operaciones del puerto	Se trata de un puerto bien administrado.
El Salvador Acajutla	Se elaboró el reglamento interno general, un nuevo contrato colectivo de trabajo, reformas de tarifas con ajuste técnico de algunos rubros.	Mejorar labores administrativas, relaciones entre puerto y trabajadores. Las reformas tomaron en cuenta el ajuste para las partes interesadas.	La buena administración se traducirá en mejores condiciones de eficiencia y en el cobro de algunos rubros en forma más adecuada a la naturaleza del servicio y de la demanda.
La Libertad	Por manejar la CEPA los dos puertos, las mejoras administrativas, operacionales, etc., deben abarcar ambas terminales.	La CEPA administra en una forma muy efectiva ambos puertos.	

Cuadro 4 (Continuación)

Puerto y país	Tipo de medida adoptada	Propósito	Observaciones
Honduras Cortés	Se crearon los Departamentos de <u>operaciones</u> , <u>ingeniería</u> y <u>personal</u> . Se elaboraron reglamentos de <u>higiene</u> y dictaron <u>disposiciones disciplinarias</u> , <u>funcionales</u> , etc. También se tomaron medidas de orden legal laboral. Se está tratando de obtener la operación del muelle petrolero de la <u>Texaco</u> , cuya <u>concesión</u> expirará próximamente. Del mismo modo el muelle de la <u>Tela Railroad, Co.</u>	Con los nuevos departamentos el puerto atenderá en mejor forma las operaciones. Las medidas y disposiciones han proporcionado mayor eficiencia a sus actividades. Con el control del muelle petrolero y el de la <u>Tela Railroad Co.</u> , la <u>Empresa Nacional Portuaria</u> podría ampliar su <u>campo de operación</u> , actualmente limitado y derivar mayores rendimientos de su operación, por la importancia del <u>banano</u> y del <u>petróleo</u> que se moviliza por esta terminal.	La <u>Empresa Nacional Portuaria</u> ampliaría su actualmente limitado campo de acción y podrá planear mejor sus actividades. Ha procurado mejorar algunos aspectos de la administración y operación del puerto.
Tela	...	...	...
La Ceiba	...	...	...

Cuadro 4 (Continuación)

Puerto y país	Tipo de medida adoptada	Propósito	Observaciones
Nicaragua Corinto	Se implantaron nuevos controles para la seguridad de la carga; se reorganizó el IBM y se redactaron un Manual de Organización de Jurisdicción de la Autoridad y un Reglamento Interno; se celebró un nuevo contrato colectivo y se puso en vigor la Nueva carta Marina Oficial del Puerto	Mejorar la eficiencia y productividad del puerto, todas sus actividades y la relaciones entre el puerto y los trabajadores. Mejorar el servicio a los armadores en general al proporcionarles una carta de navegación moderna y confiable para la mayor seguridad del arribo de las naves.	Corinto sigue la política de dar mejores servicios y ayudas a la demanda que recibe directa e indirectamente. Se trata de uno de los puertos mejor administrados de la región, cuyas autoridades comprenden la importancia que representa dentro del sistema de transportes y de la economía de Nicaragua. Su administración ha sido un ejemplo de colaboración con todas las terminales del área que así lo han requerido y contribuye en gran medida, al adiestramiento de personal de diversos puertos de Centroamérica.
Cabezas	Se realizó un cambio en el status jurídico del puerto, al pasar a manos del estado por negociarse la concesión bajo la que era operado por una compañía privada. Su administración pasó a depender de la Autoridad Portuaria de Corinto a principios de 1968, creándose posteriormente la Autoridad Portuaria propia.		La demanda ha ido disminuyendo hasta llegar a ser casi nula.

/Continúa

Cuadro 4 (Conclusión)

Puerto y país	Tipo de medida adoptada	Propósito	Observaciones
Nicaragua (Continuación)			
San Juan del Sur	Durante 1967 entró en vigor el C/UCA y el RECAUCA en la administración del puerto.		Como era administrado por la aduana y la demanda de servicios se estabilizó a volúmenes muy bajos, no se apreció ningún cambio en 1967.
Costa Rica			
Limón	...	...	...
Puntarenas	...	...	...
Golfito	...	...	...

## Cuadro 5

## CENTROAMERICA: COEFICIENTES DE EGRESOS/INGRESOS, 1964-67

(Porcientos)

País y puerto	1964	1965	1966	Promedio anual 1964-66	1967	Por- ciento
Guatemala						
Gálvez	80	77	44	78	...	...
Champerico	58	68	75	67	74	10
El Salvador						
Acajutla	81	89	87	85	62	17
La Libertad	64	70	76	70	73	4
Honduras						
Cortés	...	...	...	...	...	...
Tela	77	67	48	64	72	13
La Ceiba	...	...	...	...	...	...
Nicaragua						
Corinto	71	66	81	72	65	-10
Cabezas	77	98	86	87	...	...
San Juan del Sur	...	...	...	...	...	...
Costa Rica						
Limón	82	87	89	86	87	1
Puntarenas	94	93	98	95	...	...
Golfito	68	68	58	65	...	...

Cuadro 6

CENTROAMERICA: INGRESOS, GASTOS UNITARIOS POR TONELADA MANEJADA

(Dólares)

País y puerto	Año	Ingreso	Costo	Diferencia (Ingreso- costo)	Diferencia ingreso
Guatemala					
Gálvez	1966	3.79	2.79	1.00	26
	1967	...	...	...	...
Champerico	1966	8.40	6.17	2.23	27
	1967	8.64	6.36	2.28	26
El Salvador					
Acajutla	1966 <sup>a/</sup>	6.90	6.00	0.90	13
	1967 <sup>a/</sup>	7.42	4.59	2.82	38
Honduras					
Cortés	1966 <sup>b/</sup>	1.75	0.69	1.07	60
	1967 <sup>b/</sup>	6.12	2.09	4.03	65
Tela	1966	0.84	0.43	0.41	49
	1967	0.50	0.36	0.14	28
Nicaragua					
Corinto	1966	2.75	2.25	0.50	18
	1967	3.19	2.14	1.05	33
Cabezas	1966	2.08	1.85	0.23	11
	1967	...	...	...	...
San Juan del Sur	1966	...	...	...	...
	1967	...	...	...	...
Costa Rica					
Limón	1966	2.53	...	...	...
	1967	3.10	...	...	...
Golfito	1966	0.40	...	...	...
	1967	...	...	...	...
Puntarenas	1966	3.27	3.24	0.03	1
	1967	...	...	...	...

a/ Excluye petróleo.

b/ Sólo se considera carga general, pero no reflejan más que parte del movimiento y sí involucran ingresos y gastos efectuados en 1967.

Cuadro 7

CENTROAMERICA: MEJORAS MATERIALES EFECTUADAS EN 1967

País y Puerto	Plan de desarrollo por etapas y mejoramiento regular logrado	Trabajos hechos
Guatemala Gálvez	Se inició la segunda etapa de ampliación en 1967, que se encuentra muy avanzada	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Se urbanizaron 73 500 m<sup>2</sup> de la zona de bodegas y depósitos para uso particular, fuera del recinto portuario.</li><li>2. Pavimentación de los patios de operación con un área de 32 400 m<sup>2</sup>.</li><li>3. Catastro de terrenos agropecuarios para extender instalaciones.</li><li>4. En general, las obras de la segunda etapa han avanzado con rapidez.</li></ol>
Champerico	Se concede gran atención al mantenimiento de las instalaciones	En 1967 se pudo atender con eficiencia el incremento de la demanda de manejo de carga.
El Salvador Acajutla	Se iniciaron las ampliaciones previstas para 1967-69, en su segunda etapa de desarrollo	Como parte del proyecto de ampliación se ha iniciado la instalación del más moderno sistema mecánico diversificado para la operación de graneles con capacidad conjunta aproximada para mover 1000 toneladas por hora. Se le dotará de 4 atracaderos más y otro especial para tanques. Después de 1970 se definirá la continuación sucesiva de la tercera etapa.
Honduras Cortés	Se iniciaron los trabajos de ampliación del puerto, a los que seguirá la tercera etapa en cuanto quede concluida la segunda en curso de realización	Se iniciaron diversas obras para ampliar áreas de almacenaje y otras instalaciones que deberán quedar terminadas en 1970. En 1967 se hizo lo siguiente: <ol style="list-style-type: none"><li>1. Se eliminaron empozamientos por rellenos, habilitando varias zonas para almacenamiento descubierto.</li><li>2. Se construyeron 2 galeras con superficie total de 970m<sup>2</sup> y se acondicionaron 4 casas para almacenamiento cubierto con un área de 550 m<sup>2</sup>.</li></ol>

/Continúa

## Cuadro 7 (Continuación)

País y puerto	Plan de desarrollo por etapas y mejoramiento regular logrado	Trabajos hechos
Cortés (Continuación)		<p>3. Se construyó una galera para llamadas y pago de trabajadores y para los guardianes del control de acceso a la zona portuaria.</p> <p>4. Se instalaron defensas en toda la longitud del muelle No. 2.</p> <p>5. Se acondicionó una casa para la clínica médica de la empresa y para el sindicato de trabajadores.</p> <p>6. Se cercó la zona portuaria en una extensión de 550 m.</p> <p>7. Se inició la ampliación y modernización; en junio de 1968 quedó terminada la demolición de casas, limpieza del predio, dragado, pilotaje de prueba, etc.</p>
Tela		Se inició la construcción de una galera.
Nicaragua Corinto	<p>La Autoridad Portuaria definirá si construye los nuevos atracaderos o mejora los actuales del "Muelle Viejo".</p> <p>Esta última determinación incrementaría las instalaciones en 2 atracaderos y la capacidad del puerto, con carga general, adoptando otras medidas diversas, a un total aproximado a 1 500 000 toneladas</p>	<p>En 1967 empezó a utilizarse la nueva Carta Marítima Oficial del Puerto. El pilotaje se hizo obligatorio.</p> <p>Durante 1967 la EPC realizó estudios para modernizar 2 sistemas de faros y boyas, adquirir equipos de carga a granel, y adquirió terrenos para expandir el muelle. En 1968 se ha iniciado la reparación del muro de enrocamiento del muelle.</p>
San Juan del Sur		
Cabezas		Ante el cambio del status jurídico es de esperar mejoras diversas.

/Continúa



Cuadro 7 (Conclusión)

País y puerto	Plan de desarrollo por etapas y mejoramiento regular logrado	Trabajos hechos
Costa Rica Limón	Mientras se realiza el proyecto relativo al puerto del Atlántico, Limón ha aumentado su capacidad. Se abrieron las licitaciones para construir un muelle provisional con capacidad para cuatro atracaderos.	Se adquirió e instaló una banda transportadora de banana con la que se amplió notablemente su capacidad de manejo de la fruta. En 1968 se proyectaba iniciar la construcción de un muelle con cuatro atracaderos mientras se construye una nueva terminal en el Atlántico.
Puntarenas	Se iniciaron mejoras en el muelle	Se cambió el piso de madera por piso de concreto y se construyeron refuerzos en el muelle
Golfito		





