

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

C.2

RESTRINGIDO  
CEPAL/MEX/69/17  
20 de julio de 1969

OBSERVACIONES SOBRE LA OPERACION PORTUARIA DE  
PUERTO BARRIOS, GUATEMALA

Informe preparado para la Empresa de Ferrocarriles de Guatemala, que opera la terminal marítima de Puerto Barrios, por el señor Gonzalo Andrade Geywitz, experto en transporte marítimo y desarrollo portuario, de la Oficina de Cooperación Técnica (OCT) de las Naciones Unidas.



INDICE

	<u>Página</u>
I. Antecedentes	1
II. Introducción	2
III. Observaciones y recomendaciones a FEGUA sobre la operación y las instalaciones de Puerto Barrios, y referencias al puerto de Santo Tomás	3
1. Instalaciones de Puerto Barrios y de Santo Tomás de Castilla	3
2. Comunicaciones barco-tierra	5
3. Instalaciones y equipo	5
4. Servicio de prácticos y remolcadores	7
5. Visita de las autoridades a las naves	7
6. Aspectos laborales	8
7. Procedimientos de recepción y despacho; documen- tación	10
8. Delimitación de las funciones puerto-aduana	11
9. Aspectos tarifarios	13
10. Vigilancia de la zona portuaria	13
11. Control de entrada al recinto del puerto	14
12. Equipo y función ferroviaria	14
13. Diversos medios de transporte para la atención de la terminal	18
14. Entrenamiento del personal medio y superior	18
15. Consideraciones finales	18

Anexos

- I. Características y programas de los principales puertos  
del Istmo Centroamericano (CCE/SC.3/GTM/I/DI.2)
- II. Actividades portuarias desarrolladas en Centroamérica, 1967  
(CCE/SC.3/GTM/II/2; TAO/LAT/92)
- III. Informe de la segunda reunión del grupo de trabajo sobre  
Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario  
(E/CN.12/CCE/SC.3/24).



## I. ANTECEDENTES

El 27 de diciembre de 1968 el Gobierno de Guatemala dictó un Acuerdo que fue publicado en el Diario Oficial (Tomo CLXXXIV, No. 40), del 28 de diciembre del mismo año, en el que declaró caducada la concesión otorgada a la Empresa de los Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica (FICA), por los motivos que en el acuerdo mencionado se especifican.

Con la misma fecha y en la misma publicación oficial, apareció el Acuerdo por el que se determinó que: "los servicios públicos de transporte ferroviario, muellaje y demás operaciones portuarias que estuvieron a cargo de la Empresa de los Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica funcionarán en lo sucesivo con el nombre de "Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA)", bajo la administración directa de un gerente nombrado por el Presidente de la República".

En mayo de 1969, el Gerente de la empresa creada, Ing. Marco Antonio Cuevas, solicitó de la CEPAL la elaboración de un informe sobre mejoras físicas, administrativas y operacionales susceptibles de llevarse a cabo en los puertos de Barrios y San José.

Con este informe inicia el experto la investigación solicitada, que habrá de completarse con posteriores observaciones, si así procede.

## II. INTRODUCCION

Los volúmenes de carga manejados por Puerto Barrios fueron en pronunciado descenso hasta 1968. En el primer semestre de 1969, sin embargo, se apreció cierta recuperación, que puede atribuirse a medidas adoptadas por la nueva administración.

Como Barrios operaba con un exceso de capacidad instalada, en aumento cada año, y una productividad decreciente, los costos llegaron a superar los ingresos y a arrojar pérdidas en los ejercicios financieros.

El descenso de los volúmenes manejados se debió, en parte principal, a la baja constante de la producción de banano, y también a la disminución de importaciones que se dirigieron hacia Santo Tomás de Castilla, que también empezó a canalizar el tráfico para El Salvador, que con anterioridad se operaba a través de Barrios, por las ventajas de las conexiones ferroviarias de propiedad de la misma empresa (IRCA, Divisiones de Guatemala y El Salvador).<sup>1/</sup>

Puede observarse en la actualidad una competencia entre Barrios y Santo Tomás de Castilla (antes Matías de Gálvez) que --incluso teniendo en cuenta las ventajas que de ello resultan para la eficiencia de los servicios portuarios-- convendría resolver en forma ecuánime y beneficiosa para ambos, teniendo en cuenta que su cercanía obliga a considerarlos como un complejo cuyas diversas instalaciones permitirían especializarlos en el manejo de distintos tipos de mercancías, con mejores resultados y a más bajo costo para sus usuarios. La complementación de los servicios proporcionados por los distintos puertos de Centroamérica, y en especial de los más próximos, es sin duda la base para el mejor desarrollo de todos ellos al proporcionar en cada especialidad el mejor servicio.

El espíritu de cooperación que existe entre la nueva empresa y el personal obrero de Barrios, habrá de facilitar los ajustes que pueda

<sup>1/</sup> Véase lo expresado a ese respecto en los documentos --que figuran como anexos 1 y 2 de este informe-- Características y programas de los principales puertos del Istmo Centroamericano (CCE/SC.3/GTTM/I/DI.2); y Actividades portuarias desarrolladas en Centroamérica, 1967. (CCE/SC.3/GTTM/II/2; TAO/LAT/92).

requerir la mejor administración del puerto para recuperar y aumentar las actividades, que es la primera preocupación de todos los que en el mismo trabajan.

Todas las instalaciones de que dispone un puerto para el manejo de la carga son de importancia básica para el mismo: sus equipos, personal en número necesario y debidamente entrenado, sus conexiones marítimas e interiores, y también el servicio ferroviario --sobre el que con respecto a Puerto Barrios, se harán algunas observaciones-- puesto que de la calidad de todo ello depende en gran medida la eficiencia de una terminal marítima.

El experto que ha elaborado este informe desea dejar constancia de la valiosa colaboración que le proporcionaron el Gerente de FEGUA y el Administrador de Puerto Barrios, que facilitó la misión que le fue encomendada.

### III. OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES A FEGUA SOBRE LA OPERACION Y LAS INSTALACIONES DE PUERTO BARRIOS, Y REFERENCIAS AL PUERTO DE SANTO TOMAS

#### 1. Instalaciones de Puerto Barrios y de Santo Tomás de Castilla

El muelle de penetración del puerto, incluida su sección de acceso, tiene 640 m de longitud; 330 m del mismo con 40 m de ancho, proporcionan espacio en ambos lados para dos atracaderos de 165 m cada uno, para barcos de altura que podrían dar atención simultánea hasta a seis naves, del tipo que hace el servicio en Centroamérica.

Santo Tomás de Castilla dispone por su parte de seis atracaderos marginales que pueden atender, al mismo tiempo, otros tantos barcos.

Diez atracaderos para naves de altura en el complejo portuario Barrios-Santo Tomás, con equipos adecuados y personal suficiente, podrían manejar sin dificultad dos millones y medio de toneladas de carga general anualmente. En el mismo golfo de Honduras, y a menos de 70 millas náuticas de ambos puertos, se encuentra Puerto Cortés, cuya ampliación en proceso (segunda y tercera etapa) habrá de convertirle, en breve, en una terminal moderna con ocho atracaderos.

/El hecho

El hecho de que en 1968 los dos puertos del complejo movilizaran, en carga general, sólo un tonelaje aproximado de 500 000 toneladas (en vez de los 2.5 millones de su capacidad) da idea de las soluciones que tendrán que buscarse para: a) atraer más servicios, y b) manejar el tipo de mercancía que más se adapte a cada una de sus instalaciones para poder hacerlo al más bajo costo y en el menor tiempo posible, obteniendo con ese procedimiento el arribo de mayor cantidad de naves y de carga.

Los servicios de una terminal incluyen cobros a la nave y cobros a la carga; los primeros quedan a cargo del armador o de su representante y los segundos, del usuario o su agente.

Para el armador tan importantes son estos gastos que debe pagar, como la rapidez con que el puerto trabaje, porque de las mayores o menores estadías de las naves dependerá el mayor o menor número de viajes que las mismas puedan efectuar en las rutas servidas y de ello, a su vez, habrán de depender --y todo ejecutivo portuario debe tenerlo muy presente-- las tarifas que el naviero aplique a los que usen sus barcos para el transporte de sus productos.

Al usuario, por su parte, le interesan tanto el costo de los servicios que la terminal le cobre como el cuidado con que se maneja su mercancía, aspecto éste de tan gran importancia que ha contribuido notablemente al incremento de los medios de transporte terrestre o aéreo por pérdidas sufridas, con frecuencia en proporciones excesivas, por causa del transporte marítimo; los deterioros y pérdidas de carga en ciertos puertos suelen determinar preferencias por otros próximos y también recargos sobre los precios de las mercancías --que el comprador debe pagar-- como consecuencia de las primas de seguros que las protegen, elevadas por esa causa.

Puerto Barrios cuenta con la ventaja de muelles que permiten el atraque directo de las naves, sin mayores esperas, --factor de gran importancia para el naviero-- pero deben examinarse otros aspectos que también influyen en la selección del punto de destino de las cargas marítimas.

## 2. Comunicaciones barco-tierra

Este sistema de comunicaciones tiene por objeto principal obtener el mejor aprovechamiento de los atracaderos, especialmente cuando no siempre se hallan en disponibilidad para el atraque inmediato de una nave; no siendo éste el problema de Barrios, las comunicaciones facilitan al puerto anticipar la operación misma de la carga, permitiéndole preparar con la necesaria antelación los equipos que se necesitarán para atender a una nave determinada, el número de operarios y la hora en que habrán de utilizarse, etc.

Mucho se ha insistido en la necesidad de exigir a las naves en las terminales marítimas del área el "plano de estiba" que pocas veces se recibe con el tiempo conveniente para planear la carga y descarga y conocer el número de obreros y la clase de equipo que debe destinarse a la operación. La ignorancia de estos detalles puede determinar atrasos muy onerosos tanto para la nave<sup>2/</sup> como para FEGUA.

Se podría recomendar a FEGUA en primer término, por consiguiente, estudiar la conveniencia de adquirir las unidades de comunicación que son imprescindibles, tanto para establecer la comunicación con los barcos, como entre los distintos departamentos y secciones que intervienen en la operación portuaria.

## 3. Instalaciones y equipo

La IRCA efectuó no hace mucho tiempo reparaciones de importancia en el muelle de penetración (pilotes de sustentación y cubiertas), que parece ofrecer suficiente seguridad para todas las operaciones.

Apenas se dispone de equipo para la movilización de la carga en la bodega de tránsito y en los carros de ferricarril. Existen algunos levantadores de horquilla, pero muy antiguos y de manejo en extremo complicado,

---

<sup>2/</sup> El funcionamiento de este tipo de naves alcanza un costo promedio de 2 000 dólares diarios.

inapropiados para el volumen de operaciones requerido. La falta de elementos se suple transportando las mercancías en carretillas de mano, lo cual aumenta desproporcionadamente el tiempo y el número de obreros utilizado para la maniobra. Cabría recomendar la adquisición de nuevos montacargas, la fabricación de un mayor número de paletas y el uso de rodillos para facilitar su acomodamiento en los carros de ferrocarril; todo lo cual reduciría el tiempo y el costo que actualmente implican las operaciones.

La adquisición de equipo adecuado hará necesario nuevos acuerdos laborales y la revisión de los actuales convenios, circunstancias ambas no exentas de dificultades.

FEGUA debería, sin embargo, suprimir de inmediato el manejo manual de la carga y estudiar la posibilidad de aumentar la superficie utilizable de la bodega, teniendo presente:

- 1) La estiba vertical de las paletas hasta la máxima altura que permiten los levantadores de horquilla;
- 2) Para evitar congestionamientos, al aumentar los volúmenes de carga operados en esta bodega de tránsito, estudiar la adquisición de estanterías para el almacenamiento de las paletas y de la carga, experimentando las ventajas de las tarimas de 40" x 48" sobre las de 5' x 6', actualmente en uso;
- 3) Determinar los montacargas "ready-power" a electro-gasolina (Yale), de 5 000 libras de capacidad, que pueden seguir utilizándose en condiciones normales de mantenimiento, estudiando la conveniencia de adquirir en su lugar levantadores de horquilla con motor eléctrico de 3 000 a 4 000 libras de capacidad.
- 4) Revisar las cantidades de bultos pesados que se han movilizado por el puerto en los últimos tres años para que se adquieran, en su caso, montacargas de mayor capacidad;
- 5) Determinar también los principales tipos o clases de carga que se manejan para que los montacargas se adquieran de las características y con los aditamentos apropiados para el manejo de bobinas de papel, por ejemplo).

6) Aunque el actual equipo ferroviario impide que los montacargas puedan estibar las mercancías, debe tomarse en cuenta que dicha posibilidad puede presentarse al ir renovando el material rodante;

7) Adquirir rodillos para paletas (dollies) para movilizar las bandejas cargadas en los carros de ferrocarril. Los rodillos facilitan la operación de los levantadores de horquilla.

#### 4. Servicio de prácticos y remolcadores

Entre los servicios que deben proporcionar los puertos, figuran preponderantemente los de practicaje y de remolcadores. El actual exceso de capacidad de las instalaciones de Barrios no ha dado ocasión a que se observen deficiencias en este aspecto, pero cuando las actividades aumenten será preciso planificar y coordinar el departamento de operaciones con el de prácticos y remolcadores, para conocer con exactitud la asignación que debe darse a cada atracadero, el momento en que habrá de quedar disponible y, en consecuencia, la hora exacta a que se precisará la intervención del práctico y demás ayudas a la navegación.

Se puede señalar a FEGUA que estos servicios deben quedar directamente a cargo de la administración del puerto, en vez de cederse a concesionarios porque no se debe correr el peligro, en ningún caso, de depender de otros intereses, aparte de que los ingresos obtenidos por el manejo de ese servicio deben ser suficientes para financiar su operación y obtener una justa utilidad.

Para esta nueva responsabilidad podría recibir FEGUA el asesoramiento que solicitase.

#### 5. Visita de las autoridades a las naves

Esta visita se sigue practicando todavía en Barrios y en Santo Tomás, a pesar de estar considerada como un anacronismo y de las pérdidas de tiempo que significa para el atraque de la nave y para la iniciación de las operaciones de carga y descarga. El trámite ha sido suprimido en la mayor parte de los puertos del área, que presentan esta ventaja sobre los que lo mantienen en vigor.

Resulta incomprensible en efecto que, en puertos de mucha actividad, un grupo de autoridades pueda suspender sus importantes funciones para dedicarse a visitar toda nave que arriba. Más incomprensible todavía es que el barco no pueda ser atendido mientras esta visita no se realiza.

Debe señalarse a FEGUA que esta práctica es contraproducente para el comercio marítimo.

#### 6. Aspectos laborales

Habría que procurar que el personal designado para una determinada labor se encontrase con la debida puntualidad en el lugar señalado sin retirarse hasta que la faena hubiera quedado concluida. La costumbre actual --sus<sub>u</sub> pensión de labores a la hora del almuerzo y retrasos en las llegadas-- se traduce en una pérdida de cerca de dos horas de trabajo efectivo y del rendimiento de cada cuadrilla, con el consiguiente perjuicio para el puerto por el encarecimiento de la operación de manejo.

Regularizar la designación del personal que se destine a las distintas tareas puede ser un motivo para que FEGUA realice una revisión general de los problemas laborales para convenir condiciones que, sin perjudicar a los obreros, proporcionen al puerto los resultados que deben esperarse de una jornada efectiva de trabajo.

Los aspectos laborales son de importancia considerable; poco o nada podrá obtenerse de instalaciones y equipos adecuados si no se cuenta simultáneamente con el personal suficiente, bien entrenado, en capacidad de manipular las mercancías en debida forma, disciplinado y observador de la jornada de trabajo.

Se observa con frecuencia en los puertos centroamericanos un exceso evidente de personal; en ellos es mayor la oferta que la demanda de mano de obra por motivos que no es del caso examinar aquí. Son bien conocidas las dificultades de efectuar reducciones de personal en las actuales circunstancias mientras no pueda encontrarse la forma de que sea absorbido simultáneamente en otras actividades, sobre todo cuando existen convenios laborales de tipo colectivo. Sucede, sin embargo, en Barrios, que mientras

más medidas se adopten para regularizar diversos aspectos, mejorar las instalaciones y el equipo, homogeneizar las cuadrillas, entrenar personal, etc., mayor será el exceso de capacidad instalada, de no aumentar al mismo tiempo los volúmenes de la carga que la terminal opera, circunstancia que no depende exclusivamente de la empresa.

En Puerto Barrios se ha podido comprobar, aparte de un exceso de personal de planta y eventual, que las cuadrillas están compuestas por elementos humanos muy disímiles (ancianos y jóvenes, fuertes y débiles, sanos y enfermos, alfabetos y analfabetos, etc.), hecho que dificulta o impide el adiestramiento que como actividad prioritaria han recomendado las autoridades.

Convendrá por ese motivo levantar un censo del personal de planta y eventual, revisar la composición de cuadrillas, anotar las características de cada obrero, las formas de contrato, los tipos de faena (horas ordinarias y extraordinarias o turnos); los pagos por hora, o por día, o a destajo (incentivo por tonelada movilizada), etc., para poder llevar a cabo los reajustes y modificaciones que correspondan en cada caso. De la información recibida parece deducirse una desproporcionada relación entre el personal de planta y el eventual. Por lo general, el personal obrero de planta es el que efectúa labores de capataz, capitán de cuadrilla, chequero o chofer de equipo, y el de cuadrilla se contrata como eventual u ocasional, sólo cuando se necesita, y recibe su paga al término de la jornada o en la forma que se convenga. Si no trabaja, no devenga jornal, salvo acuerdos en contrario, para que los mismos estén siempre a disponibilidad de la Empresa, en cuyo caso debe abonárseles una garantía.

La falsa conclusión de que este personal no gravita en las finanzas de la Empresa, porque cuando se le llama y se le paga su sueldo es trasladado a los usuarios, ha movido a algunos puertos en Centroamérica a aumentar exageradamente su número. FEGUA deberá evitar incurrir en el mismo inconveniente porque un personal muy eventual recibirá bajos ingresos y tratará de aumentar su convenido número de horas laborables con "trabajo lento", viéndose incluso impelido a cometer hechos delictuosos para poder subsistir.

/Según la

Según la información recibida, si el personal de planta es en Barrios más numeroso que el eventual, la situación sería muy delicada para el puerto porque el personal de planta debe recibir su jornal aunque no exista trabajo y las labores portuarias son discontinuas por naturaleza. FEGUA deberá tener presente esta circunstancia y realizar el ajuste de su personal permanente de la forma que resulte menos lesiva para el mismo, vale decir adoptar como política de la empresa el abstenerse de contratar o reponer personal, hasta que el número de obreros de planta sea el estrictamente necesario.

#### 7. Procedimientos de recepción y despacho; documentación

Se considera conveniente revisar a fondo los procedimientos que se están empleando tanto para la recepción y despacho de la carga, como para la tramitación y documentación diversa que se exige a los usuarios.

Las pérdidas de tiempo derivadas de requisitos innecesarios de documentación alcanzan una magnitud que obligan a dar a este aspecto la importancia que tiene.

En la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, celebrada en Guatemala entre el 9 y el 13 de septiembre de 1968, se aprobó la resolución 5 (GTTM) Documentación Uniforme y simplificada requerida en las terminales portuarias, con base en el documento presentado por la secretaría de la CEPAL, Elementos básicos de un sistema uniforme y simplificado de la documentación exigida en las terminales portuarias centroamericanas (CCE/SC.3/GTTM/II/7; TAO/LAT/90). Cabría recomendar que FEGUA estudiase la posibilidad de adaptar su documentación a la básica que en ese documento se señala y que utilizan las principales terminales del Istmo.

En la reunión citada se aprobó también la resolución 6 (GTTM) Código de cuentas estadísticas, costos y tarifas portuarias y se resolvió recomendar a los organismos y empresas administradoras de terminales portuarias: a) adoptar las bases del Código Uniforme de Cuentas que el grupo de trabajo aprobó e iniciar los esfuerzos tendientes a su implantación a

partir del 1.º de enero de 1969; b) utilizar el glosario de términos administrativos, financieros y contables igualmente aprobados; c) complementar la actual información estadística que elaboran las terminales portuarias de la región con los cuadros aprobados; d) adoptar los lineamientos generales sobre la determinación de costos unitarios y estructura tarifaria para las actividades de las terminales portuarias; y e) procurar la implantación de métodos mecanizados como sistema de procesamiento de datos para la contabilidad, los costos y la estadística; así como impulsar un programa integral de capacitación técnica del personal ocupado directamente en estas actividades.

Para que los funcionarios encargados de estas actividades puedan conocer estas recomendaciones y estudiar su posible aplicación en Barrios, se agrega como anexo 3 a este estudio el Informe de la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario (E/CN.12/CCE/SC.3/24), que incluye: Anexo C, "Proyecto de sistema uniforme y simplificado de los trámites, procedimientos y requisitos de documentación exigidos en las terminales portuarias centroamericanas"; anexo D, "Proyecto de código uniforme de cuentas"; y anexo E, Glosario de términos administrativos, financieros y contables".

#### 8. Delimitación de las funciones puerto-aduana

La necesidad de mejorar las terminales portuarias centroamericanas para conseguir una movilización más eficiente y especializada de la carga, ha inducido a varios países del área a solicitar el financiamiento indispensable para construir nuevas instalaciones, ampliar y mejorar las existentes, adquirir equipos, construir almacenes y edificios, etc., con la idea de que todo ello habrá de proporcionarles ingresos suficientes para amortizar los préstamos; los prestatarios, por su parte, han condicionado el otorgamiento de los fondos a la constitución de organismos especializados que administren las nuevas instalaciones.

Por ese motivo se crearon diversas empresas portuarias que aceptaron la responsabilidad de efectuar la carga y descarga de las naves, movilizar las mercancías dentro de sus recintos, y almacenarla y custodiarla de considerarse necesario.

No se ha procedido, sin embargo, al mismo tiempo, a modificar las leyes, reglamentos o códigos que ponen en manos de la aduana similares funciones.

Como consecuencia de esta anomalía, en la mayoría de los puertos se duplican labores de control que retardan indebidamente las operaciones y duplican y hasta triplican sus costos, observación que es aplicable a todos los puertos de Guatemala. Se evitaría el inconveniente señalado si la autoridad competente dispusiera que se delimiten claramente las funciones que corresponden en las terminales marítimas a las autoridades portuarias y a las aduanas.

En Puerto Barrios, la recepción y entrega de la carga es determinada por las exigencias de control de la aduana, especialmente en la bodega que tiene a su cargo.

No interviene, sin embargo, en los embarques que van a ser entregados en la ciudad de Guatemala, para los que se sigue el sistema de "embarque directo de nave a carro de ferrocarril".

Las instalaciones de la aduana, propiedad de FEGUA, se encuentran a corta distancia del muelle; funcionan en un local un tanto deteriorado con piso de madera y techo de lámina, al que penetra una espuela de ferrocarril y una plataforma para carga y descarga de camiones.

El volumen operado es escaso, debido a las operaciones directas, pero sin embargo sufre retrasos considerables porque la aduana exige que toda la carga se pese, y además porque se moviliza en carretillas manuales. Si en estas condiciones el volumen de carga fuera mayor, se originarían verdaderos colapsos. Es norma portuaria aceptada que sólo cuando el cliente lo solicita expresamente, y por su cuenta, se pesa, inventaría y reacondiciona la carga.

La aduana acaba de presentar a FEGUA una solicitud de terrenos para construir una moderna bodega mucho más amplia que la actual, cuya tramitación es aconsejable hacer que dependa de lo que el gobierno acuerde en definitiva sobre las funciones que deben corresponder a esa dependencia en los puertos, y las que deben asignarse a FEGUA, en opinión del experto deben incluir las de operador portuario, almacenista y custodio, limitándose la aduana a la fiscalización de los derechos e impuestos a la importación

/y exportación

y exportación de mercancías; es decir, funciones exclusivamente de control, para las que no se necesitan más instalaciones que las oficinas del personal de servicio.

#### 9. Aspectos tarifarios

Será muy conveniente efectuar un estudio comparativo de las tarifas que se aplican en las terminales marítimas de Corinto, Acajutlá, Cortés, Limón, Puntarenas y Santo Tomás de Castilla, como base de ilustración para las que habrán de regir en Barrios. A este respecto, el Banco Centroamericano de Integración Económica ha decidido contratar un consultor para estudiar una estructura tarifaria uniforme que sería aplicable en los puertos de características similares. En dicha tarifa convendrá incorporar los cobros por arriendos o alquiler de equipos, que Barrios no contempla en la actualidad.

#### 10. Vigilancia de la zona portuaria

El trazado de las líneas ferroviarias ha impedido establecer hasta ahora en Puerto Barrios un recinto portuario propiamente dicho. Todo el mundo puede transitar libremente haciendo muy difícil la vigilancia de los bienes y mercancías confiadas al cuidado de FEGUA.

Sin perjuicio de estudiar la posibilidad de cercar un recinto portuario donde pueda controlarse debidamente la entrada y salida de personas, vehículos y mercancías, es de recomendar que FEGUA estudie sin tardanza la conveniencia de contar con una policía o guardia de seguridad propia, para evitar las mermas y daños que experimentan las mercancías y se traducen en el desprestigio del puerto donde estos hechos ocurren.

Lo más práctico podría ser obtener la asignación de policías militares o aduaneras, comisionados temporal o definitivamente, a las órdenes directas y exclusivas de la dirección ejecutiva de FEGUA por razones fáciles de comprender. Deberá evitarse sobre todo duplicar o triplicar servicios de vigilancia dependientes de distintas autoridades que causan mayores problemas y se nulifican recíprocamente.

### 11. Control de entrada al recinto del puerto

Toda persona que penetre a un recinto portuario deberá ser provista de algún tipo de identificación. El personal de la empresa debe estar uniformado o exhibir una ficha o placa de identificación, así como los agentes aduanales o navieros.

De igual manera, los vehículos autorizados a penetrar en el recinto deberán llevar visible el permiso, ocasional o permanente, y presentar una fianza para responder por los daños que por imprudencia puedan causar a las instalaciones.

También las tripulaciones de los barcos deben quedar identificadas en una lista que deposite en la administración el capitán de cada nave, acreditándose con las respectivas libretas de embarque. Cualquier persona sin identificación, cuya presencia en el recinto portuario no se justifique plenamente, sería detenida por el servicio autorizado hasta que se aclare la razón de su presencia en el puerto.

La ficha de identificación de los obreros portuarios, podría recibir el mismo número de orden de la "lista de nombrada", con lo cual ese control cumpliría una doble función.

### 12. Equipo y función ferroviaria

En el Estudio General de Transportes en Centroamérica, efectuado en 1965 por el Consorcio TSC por encargo del Banco Centroamericano de Integración Económica, se subraya la necesidad de efectuar un desarrollo armonizado de todos los medios de transporte, incluyendo los sistemas ferroviarios. Al haber pasado el intercambio intrarregional de mercancías de 136 millones de pesos centroamericanos en 1965 a 214 millones en 1967, y de 664 000 toneladas en 1964 a más de 1 millón en 1969, se ha tenido que intensificar considerablemente el tráfico carretero y ferroviario, puesto que es todavía incipiente el cabotaje marítimo centroamericano; este hecho justifica una adecuada integración de los transportes para que las mercancías se movilicen por el medio que más convenga y al costo más bajo posible.

Mientras los programas camineros avanzan y los puertos mejoran sus instalaciones portuarias, los ferrocarriles han permanecido estancados. No se trata sin embargo de un medio de transporte obsoleto, y menos si se tiene en cuenta el traspaso de algunas instalaciones ferroviarias

/concesionadas

concesionadas a los estados, que han debido recibirlas con la idea de rehabilitarlas para que presten un servicio adecuado y no graviten sobre la colectividad. La experiencia de varios puertos europeos atendidos con cierta exclusividad por el sistema ferroviario, demuestra que con los rápidos progresos de las nuevas técnicas sobre la materia, y a partir de ciertas distancias y volúmenes de tráfico mínimos, el ferrocarril sigue ofreciendo ventajas sobre otros sistemas dentro del transporte vial. El empleo de "containers", "piggy-back", "fisy-back", etc., lo confirma.

En Centroamérica no puede considerarse válida ninguna relación de costos entre este y otros medios de transporte porque habría que considerar, para cada caso, una red equipada, moderna, en función del tráfico actual y potencial y no con el deficiente equipo ferroviario de que se dispone y ha servido hasta ahora, en algunos estudios, de punto de referencia. El transporte carretero coopera en la actualidad con aproximadamente el 36 por ciento del costo al mantenimiento de su infraestructura, mientras el ferrocarril soporta íntegramente los gastos originados por su manejo.

Convendría realizar un esfuerzo de integración ferroviaria en Centroamérica estudiando las conexiones indispensables para dar continuidad al tráfico por toda el área y que permitieran extenderlo hasta los países de los extremos norte y sur. Esta integración sería en realidad un paso decisivo para la complementación total, física y económica, de todo el complejo de transportes, que realmente se necesita en el área y hasta la fecha se ha dejado a criterio de cada país, con grave perjuicio para todos en conjunto. Lo cierto es que convendría gestionar el financiamiento por el Banco Centroamericano de Integración Económica de un estudio nuevo de los problemas ferroviarios de la región, con especial referencia a la rehabilitación de los ferrocarriles existentes y a la posibilidad de llevar a cabo los enlaces: 1) Puerto Cortés (Honduras) - Puerto Barrios (Guatemala); 2) La Unión (El Salvador) - Managua (Nicaragua), vía Honduras; y 3) Granada (Nicaragua) \* Valle Atlántico de Costa Rica.

Es evidente que en todo estudio sobre ferrocarriles, junto a su factibilidad técnica y económica, deberá contemplarse la utilización de equipo moderno, adecuado a los servicios de los puertos y a la movilización de las nuevas modalidades de carga o en "contenedores".

La especial circunstancia de que el equipo de FEGUA haya sido adquirido para movilizar un volumen superior al millón de toneladas y el hecho de que actualmente se transporte una cantidad muy inferior de mercancías, permite que sin apreciables contratiempos, gran parte del material rodante permanezca inactivo o en reparación. Pero esta situación es circunstancial, FEGUA tratará de recuperar los tonelajes movilizados en tiempos anteriores por el puerto y habrá que pensar en la renovación del equipo y en la adquisición del adecuado para las terminales marítimas y otros usos específicos.

La política ferroviaria establecida por la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) para los países del sur de América Latina, aprobada en octubre pasado, señala entre otras directivas:

Igualdad de tratamiento a los diferentes medios de transporte en cuanto a las cargas financieras que deben soportar

La igualdad de tratamiento a los diferentes medios de transporte en cuanto a las cargas financieras que deben soportar, deberá estar basada, entre otros, en los siguientes puntos:

a) Que el estado recompense oportunamente al medio de transporte al cual le imponga obligaciones de servicio público, en cuanto estas no sean rentables. En este aspecto cabe citar:

i) La obligación de efectuar algunos transportes a tarifas rebajadas, inferiores a las comerciales;

ii) La obligación de mantener servicios no rentables cuando así lo requiera el interés nacional u otras consideraciones de desarrollo regional;

b) Otorgar a los ferrocarriles un grado de autonomía en su gestión, comparable al de los demás medios de transporte, especialmente en lo que se refiere a:

i) Libertad para efectuar las reformas necesarias para su adaptación continua a la evolución del mercado de transportes. Si por razones

de interés colectivo no es conveniente impulsar las reformas que estén de acuerdo con el interés comercial de la empresa, el gobierno debería otorgarle a ésta la compensación que corresponda;

ii) Libertad para la fijación de tarifas, comparable a la que mantengan los demás medios de transporte. Si por consideraciones especiales de la economía de cada país, el estado estimara conveniente imponer un nivel más bajo, será necesario que los ferrocarriles y los gobiernos respectivos se pongan periódicamente de acuerdo sobre un nivel razonable de tarifas, con respecto al cual se calculará una compensación para la empresa.

Será indispensable que este nivel razonable de tarifas tenga en cuenta la situación que afecte a los demás medios de transporte.

c) Implantación de un sistema homogéneo de imputación de los costos de infraestructura, en los diferentes medios de transporte, conforme a una metodología que deberá estudiarse entre los organismos estatales y ferroviarios interesados, que deberá inspirarse, en el caso del transporte carretero, en el principio de que los vehículos más pesados y voluminosos deben contribuir en mucha mayor proporción que los más livianos y pequeños;

d) Igualdad de trato a los diferentes medios de transporte en materia de régimen tributario. Si las contribuciones por concepto de impuestos sobre los combustibles y lubricantes se consideran una contribución a los gastos de infraestructura de transportes, debería crearse un fondo nacional de inversiones sobre esta materia, que podría distribuirse de acuerdo con las prioridades fijadas por los planes de inversión del sector transporte, elaborados dentro del marco de planificación nacional.

Otras definiciones de principios se refieren a formulación y aplicación de una reglamentación de los transportes; planificación de las inversiones sectoriales; modernización e integración de los ferrocarriles latinoamericanos; tarificación coordinada del sector; participación ferroviaria en los eventos internacionales de transporte, y apoyo gubernamental a la solución de los problemas ferroviarios.

### 13. Diversos medios de transporte para la atención de la terminal

Aunque es lógico que FEGUA trate de obtener la mejor y más intensa utilización de sus equipos, ningún puerto debe privarse de utilizar todos los medios de transporte disponible; así como la empresa construye un espolón ferroviario hacia Santo Tomás, deberá aceptar dentro de su recinto, cuanto requiera para el transporte en camiones, especialmente al efectuar una rectificación del actual trazado de líneas que parece planificado con otros propósitos. En esa forma se logrará atraer nuevos clientes y se evitará una situación de desventaja frente a las terminales que puedan utilizar medios de transporte múltiples. Podrían lograrse, además, acuerdos de coordinación y de complementación tarifaria con los camioneros que incrementarían la carga manejada por FEGUA.

### 14. Entrenamiento del personal medio y superior

La posibilidad de entrenar el personal de un puerto en otros de Centroamérica ha sido bien aprovechada por varias empresas. Honduras ha enviado personal de sus puertos a los de Corinto y Acajutla obteniendo mejores resultados que en grandes puertos de los Estados Unidos, Europa y el Japón. Este sistema puede ser utilizado por las autoridades de Barrios, que además pueden escoger el puerto centroamericano que por sus servicios mejor convenga para el tipo de capacitación que se requiera.

### 15. Consideraciones finales

Diversas medidas pueden mejorar sin duda la operación portuaria de Barrios, donde se advierte ante todo un exceso de personal y de capacidad instalada para la carga que se maneja en la actualidad. Parece prematuro, sin embargo, presentar recomendaciones específicas mientras no se defina un acuerdo de complementación entre las distintas terminales portuarias de Guatemala, y en especial del complejo Barrios-Santo Tomás.

Ciertos tipos de carga de características especiales, como las homogéneas, requieren o aceptan un sistema de manejo mecanizado muy distinto a las de carga general y de empaques diversos. Los índices de productividad también dependen de que se utilice el equipo para el manejo más apropiado de cada clase de mercancías.

Si se conviniese, por ejemplo, en que Barrios dispusiera de instalaciones apropiadas para operar carga homogénea, no tendría caso que los volúmenes de este tipo de operación se dividieran entre esa terminal y la de Santo Tomás, de contar ésta por su parte con equipo especializado para carga de otra clase. Al manipular el tonelaje total de un tipo determinado de carga por un solo lugar, se justificaría la adquisición de cierto equipo --cintas transportadoras por ejemplo-- mientras en el otro puerto --dedicado a carga general, "contenedores", etc.-- se adquiriría equipo más apropiado para otra clase de manejo.

Por eso debe concederse tanta importancia al acuerdo que favorezca la especialización del complejo. Barrios-Santo Tomás.

Existen además motivos para pensar que la producción de azúcar, minerales, banano y café va a adquirir importancia en las zonas de influencia de este complejo y que el manejo de estos artículos justificará el empleo de equipos especializados.

Son muy distintos los métodos, equipos, entrenamiento del personal, etc., que requieren uno y otro tipo de carga y por eso se necesita conocer a priori el tipo de servicio a que se va a destinar una terminal para recomendar la adaptación más adecuada.

Se presenta para Barrios la excelente oportunidad de realizar una planificación que debe proporcionar resultados positivos y no debe dejar de llevarse a cabo por causa de supuestas posibilidades de competencia que, en este caso, serían improcedentes.

El tipo de instalaciones interiores (almacenes, etc.), también depende de la especialización que se desee proporcionar a la terminal. En el caso del azúcar, por ejemplo, la bodega de tránsito de Barrios, sobre el muelle, no ofrece las condiciones de una bodega para esta clase de carga, aparte de sus reducidas proporciones; para evitar que el azúcar absorba

humedad, FEGUA tiene que depositarla, para su posterior embarque, en un almacén que se encuentra a más de 150 m y eso significa, sólo en términos de manipuleo y costo, a) carguío en el ingenio; b) desembarque en la bodega de almacenamiento de Barrios; c) embarque al equipo de ferrocarril que la trasladará al muelle; d) desembarque en el muelle; y e) carguío a la nave. Todo ese manipuleo tiene por fuerza que contribuir a la rotura de los envases y a la pérdida de parte de su contenido, sin contar con las mermas a que da lugar la permanencia de la mercancía en los carros del ferrocarril sin custodia apropiada. De llegarse a acordar que Barrios fuera puerto azucarero, sus instalaciones podrían construirse en la forma óptima para el manejo de esa carga.

Es de recomendar, por todos los motivos expuestos, que a la brevedad posible se produzcan los acuerdos entre las empresas portuarias de Puerto Barrios y Santo Tomás, tanto en beneficio recíproco, como del país y de Centroamérica.

Anexo I

CARACTERISTICAS Y PROGRAMAS DE LOS PRINCIPALES PUERTOS  
DEL ISTMO CENTROAMERICANO

(Extracto del documento CCE/SC.3/GTM/I/DI.2)

.....

2. Puerto Barrios

a) Descripción

Como Matías de Gálvez, Puerto Barrios se encuentra en la bahía de Amatique, a una distancia del anterior de 5 kilómetros, aproximadamente, en línea recta por mar, y a 15 km por carretera. A unos 70 kilómetros al sur, también en línea recta, se encuentra Puerto Cortés, en Honduras. Puerto Barrios se halla a 15° 43' de latitud norte y 88° 36' de longitud oeste.

Es un puerto eminentemente ferroviario; dedica la mayor parte de sus actividades al manejo de carga ferroviaria y para esta operación ha sido construido y adaptado. Está servido por los Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica (FICA) y sólo por su medio se tiene acceso directo al puerto. Se halla conectado por ferrocarril con la capital y las áreas

/productoras de

productoras de banano; dista de la ciudad de Guatemala 317 kilómetros. Por carretera queda a 291 kilómetros de la misma.

El área marítima portuaria abarca una extensa zona con amplias posibilidades para el anclaje de los barcos. No hay, ni se requiere, canal de entrada al muelle. Las condiciones naturales no causan problemas y los barcos entran y atracan al muelle sin dificultad. En el área se registran corrientes diarias fuera del muelle, que durante la mañana proceden del noroeste, a una velocidad de entre 0.4 y 2.3 nudos.<sup>1/</sup> Las corrientes de salida se incrementan después de fuertes lluvias.

En las tardes, las corrientes de entrada se establecen hacia el sureste, a una velocidad de entre 0.2 y 0.6 nudos. La diferencia de nivel entre la marea alta y la baja es menor de 30 centímetros. Los vientos que predominan en el área son las brisas de tierra y del mar. La brisa marítima sopla del norte durante las horas del día, y las de tierra del sur, desde la media noche hasta el amanecer. Este ciclo diario sólo es alterado por los temporales que se presentan durante el invierno.

A la entrada del muelle la profundidad mínima es de unos 8 metros. Junto al muelle deben efectuarse dragados cada dos o tres años; existen cartas marítimas del área aunque se desconoce la fecha en que fueron elaboradas.

El muelle penetra al mar y está unido a la costa por una sección de acceso angosta con tres vías férreas, máximo que permite su anchura; en la sección principal se ramifican en seis vías. El muelle propiamente dicho tiene 330 metros de longitud por 40 de ancho y proporciona espacio para cuatro atracaderos para barcos grandes, dos de cada lado, (cada atracadero tiene unos 165 metros de longitud en promedio).<sup>2/</sup> La estructura total del muelle, incluida la sección de acceso, tiene 640 metros de longitud. La profundidad del agua varía entre 8.2 metros en el extremo más

<sup>1/</sup> Véanse las equivalencias de medidas que figuran a continuación del índice.

<sup>2/</sup> En el lado sur de la sección de acceso existe un espacio que permite el atraque de barcos pequeños.

alejado del muelle y 6.4 en la unión con la sección de acceso, que va disminuyendo hasta 4.9 metros en la parte en que se une a la costa. El lugar está bien protegido y no requiere rompeolas.

Dispone el puerto de tres bodegas con una superficie total de 6 086 m<sup>2</sup>; una de ellas, de 928 m<sup>2</sup>, pertenece a la aduana. En el muelle principal existe una bodega de tránsito de 5 360 m<sup>2</sup>; otras dos, propiedad del puerto, tienen espacios de 378 m<sup>2</sup> y 2 780 m<sup>2</sup>; se dispone de un almacén para chatarra, etc., de 4 650 m<sup>2</sup> y la empresa utiliza para depósito de carga una zona a cielo abierto de aproximadamente 50 000 m<sup>2</sup> en los patios del ferrocarril.

El ferrocarril fue construido y equipado primordialmente para el embarque de banano por lo que una parte del muelle está ocupada por bandas transportadoras mecánicas para la carga de la fruta. También existen ductos para derivados del petróleo y equipos especiales de succión para la descarga de cereales a granel (maíz y trigo), que se trasladan directamente de los barcos a carros cerrados de ferrocarril.

Existen en el puerto siete levantadores de horquilla que operan sobre el área de tránsito; una grúa móvil, tres locomotoras, 1 500 paletas, y carros de ferrocarril y plataformas cuyo uso depende del volumen de carga que debe moverse.

Se dispone de un servicio de mantenimiento del equipo, de una planta eléctrica y de talleres de reparaciones.

Como no existen grúas fijas ni equipo para la carga y descarga de mercancías, deben utilizarse las instalaciones de los barcos.

Tres lanchones y un remolcador se emplean para la carga y descarga de barcos en la bahía.

Como en Matías de Cálvez, los servicios de practicaje y de remolcadores se hallan a cargo de una empresa privada.

El puerto presta a los barcos los servicios habituales de agua, reparaciones, etc. Existe un faro.

#### b) Propiedad y administración

Puerto Barrios fue construido en 1867 y ha sido propiedad de la empresa del ferrocarril (FICA) desde 1904, que se ha encargado de su administración. Durante muchos años se dedicó casi exclusivamente al embarque de banano por la United Fruit Company.

/El contrato-

El contrato-concesión del Gobierno de Guatemala a Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica (FICA) concluirá en 2003, incluye la explotación del muelle y del ferrocarril. Corresponde al Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas la supervisión de la concesión.

c) Operaciones portuarias

Entre 1960 y 1966, el movimiento internacional de mercancías por Puerto Barrios ha descendido acentuada y continuamente. Los volúmenes totales se redujeron en forma absoluta entre esos años en 273 000 toneladas, que significan una disminución a la mitad de los registrados en 1960. La baja se ha debido principalmente al descenso de los volúmenes de exportación; sólo en los dos últimos años han empezado a reducirse las importaciones. (Véase el cuadro 6.)

El descenso del movimiento internacional puede atribuirse en gran parte a la competencia de Matías de Gálvez, que dispone de una excelente red de conexión interna, y a la del puerto de Acajutla; con anterioridad, un importante volumen del comercio de El Salvador se realizaba por Puerto Barrios, que facilitaba la conexión ferroviaria internacional de la IRCA entre dicho país y Guatemala.

La composición del intercambio movilizado por el puerto no ha variado fundamentalmente en cuanto al tipo de mercancías, pero sí en las cantidades, especialmente en las del banano, principal producto de exportación movilizado por el puerto hasta 1963 que llegó a representar entre el 60 y el 70 por ciento del volumen de sus exportaciones; a partir de 1964 ha venido disminuyendo notablemente por el descenso de su producción en Guatemala. (Véase el cuadro 7.)

Las exportaciones totales de banano han disminuido en los últimos años y ello se ha reflejado en el movimiento del puerto; a partir de 1964, sin embargo, el movimiento del producto descendió bruscamente, en una proporción sin relación con la baja general, hasta llegar al nivel reducidísimo que significa haber representado en 1964 y 1965 sólo el 6.4 y el 17.6 por ciento, respectivamente, de las exportaciones totales, después de haber significado hasta el 100 por ciento. Parece que el café y el azúcar contrarrestan algo

Cuadro 6

PUERTO BARRIOS: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA, 1960-66

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importación	Exportación
1960	552	282	270
1961	509	269	240
1962	439	293	146
1963	495	298	197
1964	429	280	149
1965	343	234	109
1966	279	171	108

Fuentes: Carreteras, Puertos y Ferrocarriles de Centroamérica (E/CN.12/CCE/324; TAO/LAT/48); Banco de Guatemala, Boletín Estadístico, Año XIX, 1966; y Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica.

Cuadro 7

GUATEMALA: EXPORTACIONES DE BANANO, 1960-66

(Miles de toneladas)

Año	Total	Puerto Barrios	Porcentaje del total
1960	...	189	...
1961	158	158	100.0
1962	84	82	97.6
1963	121	...	...
1964	94	6	6.4
1965	34	6	17.6
1966	...	...	...

Fuentes: Carreteras, Puertos y Ferrocarriles de Centroamérica, Op. cit., Banco de Guatemala, Boletín Estadístico, Año XIX, 1966.

/la tendencia

la tendencia a la baja de las exportaciones, pero sus movimientos son de magnitud limitada y no han detenido el descenso total señalado.

Las importaciones han disminuido también, aunque en menor proporción, observándose cierta tendencia a la estabilidad de los volúmenes que durante el período considerado han registrado un movimiento promedio anual de 276 toneladas, salvo en 1966. (Véase el cuadro 8.)

El número de todo tipo de barcos llegado en 1964, 1965 y 1966 ha variado aunque en un período tan corto no pueda conocerse su tendencia, que parece descender (arribó un total de 783, 683 y 701 unidades, respectivamente, dichos años). El tonelaje total movilizado ha disminuido también y, por lo tanto, los volúmenes manejados por unidad (548, 502 y 398 toneladas en promedio, respectivamente).

El descenso pronunciado del tonelaje promedio movilizado por barco parece reflejar la disminución de la carga a granel de banano en barcos especiales de gran capacidad.

En el Estudio de Transportes para Centroamérica<sup>3/</sup> se estima una capacidad normal de carga del puerto de 450 000 toneladas y una de sobrecarga de 600 000. La cifra de capacidad normal fue sobrepasada entre los años de 1960 y 1963, pero después, con el descenso continuo del tráfico, el puerto ha venido operando con márgenes crecientes de capacidad sin utilizar, y resulta antieconómico, a juzgar por los resultados financieros de los dos últimos años. En 1965 operó con un coeficiente de 93 por ciento, obteniendo un superávit de 64 800 dólares; y ya en 1966 experimentó en cambio una pérdida de 57 100 dólares, con un coeficiente negativo de 106%.

#### d) Aspectos financieros

Con un nivel de gastos creciente (que se elevó de 1965 a 1966, de 879 100 a 985 500 dólares), un volumen de movimiento decreciente y una disminución de los ingresos (de 943 900 a 928 400 dólares en los mismos años), el costo promedio por tonelada movilizada en el puerto ha aumentado de 2.56 dólares en 1965, a 3.53 dólares en 1966. Ambos son relativamente reducidos, pero por el bajo nivel de operaciones resultan antieconómicos;

3/ T.S.C. Consortium, Central American Transportation Study, 1964-65.

Cuadro 8

PUERTO BARRIOS: COMPOSICION DEL COMERCIO INTERNACIONAL, 1964 y 1965

(Miles de toneladas)

Concepto	1964	1965
<u>Importaciones</u>		
<u>Total</u>	<u>280</u>	<u>234</u>
Maquinaria y equipo	2	1
Fertilizantes e insecticidas	11	14
Maíz	4	3
Combustibles y lubricantes	20	9
Material de construcción	18	22
Trigo	64	51
Otros	161	136
<u>Exportaciones</u>		
<u>Total</u>	<u>149</u>	<u>109</u>
Bananos	6	6
Café	38	54
Maderas	3	2
Azúcar	10	12
Otros	92	34

Fuente: Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica.

en 1965 sólo reportaron una utilidad promedio de 0.19 de dólar por tonelada movilizada y en 1966 una pérdida de 0.20, derivada de un ingreso promedio de 3.23 dólares por tonelada. Las inversiones hechas en Puerto Barrios se estiman actualmente en 2 millones de dólares.

e) Otros aspectos

El recinto portuario de Puerto Barrios es muy pequeño y está casi totalmente ocupado por los patios de maniobras y las bodegas de la empresa del ferrocarril y de la aduana. Las características del puerto son satisfactorias, no así las instalaciones y el equipo.

En 1966 había 50 empleados administrativos y 818 trabajadores y la aduana disponía de personal de oficina y bodega, necesario este último para la custodia de la mercancía de importación y su manejo.

### 3. Champerico

a) Descripción

Se halla localizado a mar abierto en el litoral del Pacífico, a  $14^{\circ} 17' 16''$  de latitud Norte, y  $91^{\circ} 54' 49''$  de longitud Oeste. El puerto más cercano hacia el norte es Puerto Madero, en México, del que dista 70 kilómetros en línea recta; hacia el sur, a 124 kilómetros, se encuentra Puerto San José. Champerico está bien comunicado por carretera y por ferrocarril con el interior y corresponde a la rica zona agrícola del sudoeste de Guatemala, productora especialmente de algodón. Se llega al puerto, desde la CA-2 en Retalhuleu, por una carretera de 38 kilómetros, en buenas condiciones. La distancia por carretera hasta Guatemala es de 222 kilómetros y por ferrocarril, de 249 kilómetros por la red de Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica (FICA).

Como se encuentra en una rada abierta, sin protección alguna, y en un lugar de escasa profundidad, los barcos se ven obligados a anclar para la carga y descarga en el antepuerto, en una zona de 6.5 brazas de profundidad, a 1.2 kilómetros del muelle. La zona de fondeo queda a unos 3 kilómetros de la cabeza del muelle, donde la profundidad es adecuada para barcos hasta de 10.7 metros de calado.

/El muelle,

## Anexo II

### ACTIVIDADES PORTUARIAS DESARROLLADAS EN CENTROAMERICA, 1967

(Extracto del documento (CCE/SC.3/GTTM/II/2; TAO/LAT/92))

.....

#### b) Puerto Barrios

1) 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 trasbordo 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

de las importaciones y exportaciones de El Salvador. El descenso de la producción de banano ha significado en parte el de sus actividades, y ha influido también en forma muy aguda la competencia de Puerto Santo Tomás de Castilla. En 1966 manejó el 65 por ciento del volumen movilizado en 1964. Puerto Barrios conserva todavía sin embargo su importancia y ha seguido movilizando mercancías en cantidades importantes; en 1966 se recibió 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 Puerto de Santo Tomás de Castilla, 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.

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 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.

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

**Anexo III**

**INFORME DE LA SEGUNDA REUNION DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE  
TRANSPORTE MARITIMO Y DESARROLLO PORTUARIO**

**(Documento E/CN.12/CCE/SC.3/24)**

