



NACIONES UNIDAS

CONSEJO  
ECONOMICO  
Y SOCIAL



C.1

LIMITADO  
E/CN.12/CCE/SC.3/29  
TAO/LAT/110  
Marzo de 1971

ORIGINAL: ESPAÑOL

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

ANALISIS DE LA SITUACION PORTUARIA EN CENTROAMERICA  
Y PANAMA, 1964-69

Primera parte

(Versión provisional)

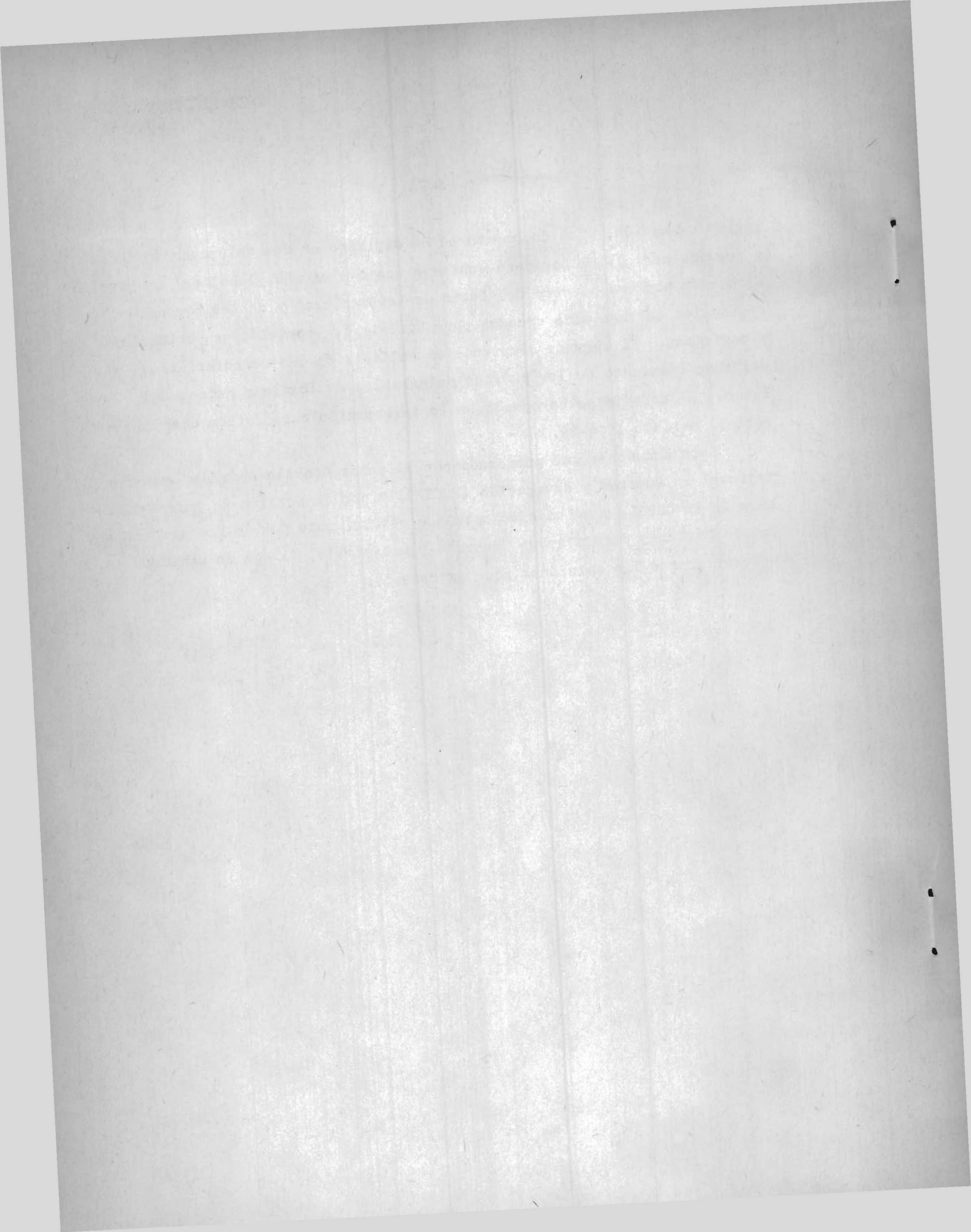




## NOTA

Por su extensión, este documento se ha dividido en dos volúmenes (primera y segunda parte). El primero contiene una evaluación global del desarrollo alcanzado por los puertos del Istmo Centroamericano y de los organismos regionales que han sido creados para dirigir las actividades portuarias y marítimas. El segundo comprende un análisis de las características y del funcionamiento de los puertos principales de los seis países del Istmo. El estudio se ha basado en la información estadística disponible para el período 1964-69.

Este documento fue preparado por el señor Gonzalo Andrade, experto regional en Puertos y Navegación (UNCTAD) y por la Sección de Infraestructura de la CEPAL, y no ha sido aprobado oficialmente por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, la que no comparte necesariamente las opiniones aquí expresadas.



## INDICE

PáginaPrimera parteDESARROLLO ALCANZADO POR EL SECTOR PORTUARIO EN EL  
ISTMO CENTROAMERICANO

Introducción	1
I. Instalaciones portuarias	3
1. Características generales de los puertos del Istmo Centroamericano	3
2. Principales instalaciones de los puertos	8
a) Muelles y atracaderos	8
b) Capacidad teórica óptima de los puertos de altura	13
c) Servicios y ayudas a la navegación	15
3. Equipos, almacenes y otras instalaciones portuarias en 1969	17
a) Equipo para la movilización de la carga	17
b) Areas de depósito y almacenamiento	21
II. Operaciones portuarias	26
1. Aspectos técnicos	26
a) Movimiento de carga internacional	26
b) Arribo de barcos de altura	28
c) Volúmenes medios de carga por barco	30
d) Permanencia de los barcos en puerto	32
e) Algunos estándares de productividad en las operaciones portuarias	32
2. Aspectos laborales	41
a) Períodos de trabajo	41
b) Personal que labora en las terminales portuarias	41
3. Resultados económicos de la operación portuaria	44

/III. Administración



	<u>Página</u>
III. Administración	47
1. Guatemala	47
2. El Salvador	48
3. Honduras	49
4. Nicaragua	50
5. Costa Rica	51
6. Panamá	53
IV. Organismos regionales	54
1. Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias	54
2. Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo del Istmo Centroamericano	55
3. Asociación Centroamericana de Armadores	56
V. Conclusiones y recomendaciones	57

Anexos

1. Mejoras realizadas y estado actual de los puertos del Istmo Centroamericano	65
2. Resolución 58 (CEC) del Consejo Económico Centroamericano	71
3. Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo del Istmo Centroamericano	75
4. Estatutos de la Asociación Centroamericana de Armadores (ACAMAR)	101

Segunda parte

CARACTERISTICAS DE LOS PUERTOS PRINCIPALES DEL ISTMO  
CENTROAMERICANO

- I. Guatemala
- II. El Salvador
- III. Honduras
- IV. Nicaragua
- V. Costa Rica
- VI. Panamá



### Primera parte

## EVALUACION DEL DESARROLLO ALCANZADO POR EL SECTOR PORTUARIO EN EL ISTMO CENTROAMERICANO

### Introducción

En la Primera Reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, organismo del Subcomité Centroamericano de Transportes, celebrada en San Salvador del 13 al 18 de noviembre de 1967, se aprobó la Resolución 1 (GTTM) "Operación y Desarrollo Portuario" donde en atención a varios considerandos se recomienda realizar una serie de estudios concretos sobre desarrollo portuario; modernización y tecnificación de los puertos; uniformidad y simplificación de trámites; procedimientos y disposiciones legales sobre carga transportada por vía marítima; tarifas portuarias; delimitación de las funciones de las administraciones aduaneras y portuarias; ayudas a la navegación; aspectos laborales y capacitación del personal de las terminales marítimas.

En cumplimiento de lo anterior se ha elaborado el presente documento que cubre los aspectos regionales, nacionales y a nivel de instalaciones individuales relacionados con el desarrollo alcanzado en el sector de puertos y transporte marítimo, sus principales problemas y sus posibles soluciones. Se destacan las mejoras físicas, operacionales y administrativas realizadas, así como los aumentos de productividad logrados en algunas terminales, mayormente en las administradas por Autoridades Portuarias. Al respecto cabe mencionar que varias de las terminales modernas del Istmo han alcanzado servicios comparables a los mejores de América Latina. Reviste especial urgencia que esta evaluación sirva de base y estímulo para que aquellos puertos que todavía no se han incorporado a un proceso de cambios positivos puedan hacerlo a breve plazo. La importancia de lo anterior radica en el hecho de que las tarifas de fletes marítimos son establecidas por las conferencias navieras por regiones y de acuerdo con las condiciones promedio imperantes en las instalaciones

portuarias de las mismas. De otro modo, las elevadas inversiones realizadas y el excelente funcionamiento de algunas terminales resultan prácticamente anuladas para esos efectos por el servicio lento y defectuoso de otras instalaciones con baja productividad.

En la Segunda Reunión del GTIM se recomendó: a) constituir la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias (COMCAPORT), tanto para que el Consejo Económico Centroamericano pudiera disponer de un cuerpo especializado y técnico, a nivel regional, que le asesorase en materia de su competencia, como para aplicar una política centroamericana, marítima y portuaria conjunta; b) la creación de autoridades portuarias con jurisdicción a nivel nacional en todos los países miembros; c) establecer una asociación centroamericana de armadores; y d) una de usuarios del transporte marítimo del Istmo Centroamericano.

El establecimiento de esos organismos, efectuado con posterioridad, ha contribuido de manera efectiva a las mejoras físicas y aumentos de productividad mencionados y a ellas les corresponde velar porque la pauta iniciada y comprobada se mantenga a ritmo creciente.

Este tipo de análisis, referente al detalle de las mejoras de los servicios que se van logrando en las terminales portuarias, debería seguir elaborándose anualmente, investigación de la que podría hacerse cargo la COMCAPORT con el asesoramiento que estime necesario. Sin embargo, esto sólo será posible en la medida que las autoridades portuarias proporcionen oportunamente la información básica indispensable. Asimismo, la COMCAPORT debería ser el organismo encargado de divulgar a todos los sectores interesados, y de manera especial a los administradores de los puertos, la importancia y utilidad que estos análisis representan en la obtención de rebajas en las tarifas de fletes mencionadas, que contribuirían a expandir el comercio exterior del área y por esa vía a elevar en definitiva el nivel de vida de sus habitantes.



## I. INSTALACIONES PORTUARIAS

### 1. Características generales de los puertos del Istmo Centroamericano

Las características generales que distinguen a las terminales marítimas del Istmo Centroamericano aparecen en el cuadro 1 y el estado actual, incluyendo las mejoras, en el Anexo 1.

De los 24 puertos que existen en el Istmo Centroamericano, 13 se encuentran en la costa del Pacífico y 11 en la del Atlántico.<sup>1/</sup> Las terminales del Pacífico son, en términos generales, las de más importancia por corresponder a las áreas de mayor concentración de población, así como a las zonas de producción y consumo más importantes. Cuentan con buenas comunicaciones con las capitales y otras poblaciones principales. Las del Atlántico, en cambio, abarcan en general zonas aisladas de menos población, producción y consumo que tienen conexiones reducidas y de poca penetración hacia el resto del país. Se exceptúan los casos de Santo Tomás de Castilla y Barrios en Guatemala que, aunque no corresponden a zonas de mucha población, están muy bien comunicados con las áreas importantes del país, y de Puerto Cortés que sirve a la zona de actividad más diversificada y de mayor concentración de población en el litoral Atlántico constituido por el Valle de Sula en Honduras.<sup>2/</sup>

Champerico, La Libertad, San Juan del Sur y Somoza (aparte de San Lorenzo, que forma un conjunto operativo con Amapala) están conectados con sus zonas de influencia exclusivamente por carretera, pero la mayoría de los puertos se une a sus zonas de influencia por ferrocarril, y en especial los puertos privados que sirven a explotaciones de actividades integradas de las

<sup>1/</sup> En su orden geográfico: Pacífico: Guatemala: Champerico, San José; El Salvador: Acajutla, La Libertad, Unión-Cutuco; Honduras: Amapala-San Lorenzo; Nicaragua: Somoza, Corinto, San Juan del Sur; Costa Rica: Puntarenas, Golfito; Panamá: Armuelles, Balboa. Atlántico: Guatemala: Santo Tomás de Castilla, Barrios; Honduras: Cortés, Tela, La Ceiba; Nicaragua: Puerto Cabezas, Isabel, El Bluff; Costa Rica: Limón; Panamá: Almirante, Cristóbal.

<sup>2/</sup> San Pedro Sula es el centro industrial más activo de la Vertiente Atlántica del Área.

Cuadro 1  
CENTROAMERICA Y PANAMA: CARACTERISTICAS GENERALES DE LOS PUERTOS DE ALTURA, 1969-70

Pafs y puerto	Localización (Vertiente)	Atraque o anclaje	Importador o exportador	Manejo de carga	Propiedad y Administración	Servicio	Vías de comunicación con el resto del país
<b>Guatemala</b>							
Sto. T. de Castilla	Atlántica	Atraque	Importador	General y graneles	Nacional, EPNSTC	Público	Carreteras, férreas
Barrios	Atlántica	Atraque	Exportador	Banano y general	Nacional, FEGUA	Público	Férreas
Champerico	Pacífica	Anclaje	Exportador	General	Nacional, EPNCA	Público	Carreteras
San José	Pacífica	Anclaje	Importador	Petróleo	Nacional, FEGUA	Público	Férreas
<b>El Salvador</b>							
				Diversificados con especialización:			
Acajutla	Pacífica	Atraque	Importador	Gral. petróleo y otros graneles	Nacional, CEPA	Público	Carreteras, férreas
La Libertad	Pacífica	Anclaje	Importador	General	Nacional, CEPA	Público	Carreteras
La Unión-Cutuco	Pacífica	Atraque	Importador	General y petróleo	Privado, FICA	Público	Férreas
<b>Honduras</b>							
Cortés	Atlántica	Atraque	Exportador	Diversificados: General, banano, petróleo y otros graneles	Nacional (ENP, TRCO y TEXACO)	Público	Carreteras, férreas
Tela	Atlántica	Atraque	Exportador	Banano	Privado, TRCO	Privado	Férreas
La Ceiba	Atlántica	Atraque	Exportador	Banano	Privado, SFCO	Privado	Férreas
Amapala	Pacífica	Anclaje	Exportador	General	Nacional, Aduana	Público	Mar
<b>Nicaragua</b>							
Cabezas	Atlántica	Anclaje y atraque	Importador	Petróleo	Nacional, APPC	Público	Carreteras, aéreo
Isabel	Atlántica	Anclaje	Exportador	Mínero	Privado, LLNCO	Privado	Fluvial enlazado con carretera
El Bluff	Atlántica	Anclaje	Exportador	Petróleo	Nacional, Aduana	Público	Fluvial, aérea
<u>/Nicaragua</u>							

/Continúa



Cuadro I (Conclusión)

País y puerto	Localización (Vertiente)	Atraque o anclaje	Importador o exportador	Manejo de carga	Propiedad y Administración	Servicio	Vías de comunicación con el resto del país
<b>Nicaragua</b>							
Corinto	Pacífica	Atraque	Exportador	Diversificados: General, petróleo y otros graneles	Nacional, APC	Público	Carretera, férreas
Somoza	Pacífica	Anclaje	Importador	Petróleo	Nacional, CCO	Público	Carreteras y ductos
San Juan del Sur	Pacífica	Anclaje	Importador	General	Nacional, Aduana	Público	Carreteras
<b>Costa Rica</b>							
Limón	Atlántico	Atraque y anclaje	Exportador	Gral., petróleo y bananos	Nacional (JAPDEVA y TEXACO)	Público	Férreas
Puntarenas	Pacífica	Atraque y anclaje	Importador	General	Nacional, FEALP	Público	Carreteras y férreas
Golfo	Pacífica	Atraque	Exportador	Banano	Privado, CBCR	Privado	Férreas
<b>Panamá</b>							
Armuéles	Pacífica	Atraque	Exportador	Banano	Privado, CHLCO	Privado	Férreas
Amirante	Atlántico	Atraque	Exportador	Banano	Nacional, FNCH	Público	Férreas
Cristobal	Pacífica	Atraque y anclaje	Importador	General, petróleo	Privado, CZCP	Público	Carreteras, férreas
Balboa	Atlántico	Atraque y anclaje	Importador	General, petróleo	Privado, CZCP	Público	Carreteras, férreas

Fuente: CEPAL, a base de información.

Nomenclaturas de siglas:

EPNSTC: Empresa Portuaria Nacional de Santo Tomás de Castilla.

FEGUA: Ferrocarriles de Guatemala.

EPNCH: Empresa Portuaria Nacional de Champerico.

CEPA: Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma.

FICA: Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica.

ENP: Empresa Nacional Portuaria.

TRCO: Tera Railroad Company.

TEXACO: Nombre de una compañía petrolera.

SFCO: Standard Fruit Company.

APPC: Autoridad Portuaria de Puerto Cabezas.

LLMC: La Luz Mines Company.

APC: Autoridad Portuaria de Corinto.

CCO: Concabesnic Company.

JAPDEVA: Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente del Atlántico.

FEALP: Ferrocarril Eléctrico al Pacífico.

CBCR: Compañía Bananera de Costa Rica.

CHLCO: Chiquir Land Company.

FNCH: Ferrocarril Nacional de Chiriquí.

CZCP: Compañía de la Zona del Canal de Panamá.

que forma parte también el transporte terrestre; nueve terminales presentan estas características: Barrios,<sup>3/</sup> San José,<sup>4/</sup> Cutuco-La Unión, Tela, La Ceiba, Limón,<sup>5/</sup> Golfito, Armuelles y Almirante.

Por ferrocarril y por carretera están comunicados los puertos de Santo Tomás de Castilla, Acajutla, Cortés, Corinto, Puntarenas, Cristóbal y Balboa. Amapala, en una isla, sólo se conecta por mar; Cabezas, con una zona reducida por una carretera de escasa extensión; Isabel, por ríos; El Bluff, por una combinación de río y carretera. En su mayor parte estas terminales se comunican con la capital y el resto del país también por vía aérea, pero exclusivamente para el transporte de pasajeros.

Nueve de las once terminales marítimas del litoral del Atlántico y 7 de las 13 de las del litoral del Pacífico permiten el atraque directo de los barcos. En las restantes, las maniobras de carga y descarga se realizan utilizando lanchones (gabarras) de trasbordo cuando se trata de carga general (sin unificar o unificada) o instalaciones especiales cuando se moviliza petróleo y graneles. El sistema de transbordos, para el manejo de carga general, se traduce como es lógico en un aumento de la permanencia de los barcos en el puerto y en un costo mayor para ellos.

Las corrientes típicas de comercio exterior en la región hacen que predominen en unas terminales las operaciones de importación y en otras las de exportación con la consiguiente especialización en materia de instalaciones y equipos. Es ligeramente mayor el número de los puertos exportadores en el Atlántico, mientras que la mayoría de los importadores corresponde al Pacífico, hecho que se explica por lo antes señalado. Cabe mencionar que las importaciones por los puertos del Pacífico se benefician con menores fletes marítimos cuando provienen de la costa oeste de los Estados Unidos y de Asia y se perjudican con mayores si procedan de la costa este de Estados Unidos y de Europa (paso del Canal de Panamá). En

<sup>3/</sup> Barrios actualmente es puerto nacional por término de la concesión de IRCA y constitución de la Empresa Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA), a la cual pertenece.

<sup>4/</sup> San José también pertenece a FEGUA, aún cuando su operación está entregada a la Agencia Marítima, S. A., bajo el sistema de concesión.

<sup>5/</sup> Se traspasó de la Northern Railway Co., a la JAPDEVA, Autoridad Portuaria Nacional.



lo que respecta al manejo de mercancías, trece terminales movilizan principalmente carga general, otras cuatro movilizan este tipo de carga exclusivamente, y las siete restantes operan principalmente con carga especializada. Entre las especializadas en manejo de banano, petróleo y minerales, son primordialmente petroleras las de San José, Cabezas, El Bluff y Somoza (aparte de Caldera que forma parte de un conjunto operativo con Puntarenas);<sup>6/</sup> se dedican casi exclusivamente al manejo de banano: Tela, La Ceiba, Golfito, Armuelles y Almirante; y es minero el puerto de Isabel (cobre y otros minerales).

Ocho de las veinticuatro terminales de altura del Istmo son privadas y atienden principalmente los intereses de las empresas que las administran bajo concesión, en ocasiones no coincidentes a los nacionales y regionales. La tendencia a terminar con esta situación anómala se inició al convertirse en nacionales puertos que estuvieron en similares condiciones como Barrios, San José,<sup>7/</sup> Cabezas, Cortés y Limón, aunque en algunos persistan concesiones parciales de servicios y de instalaciones a empresas particulares.

Entre los puertos mejor organizados destacan los de Santo Tomás de Castilla (que atiende principalmente carga general); Champerico; Acajutla (carga muy diversificada); Cortés (por donde se movilizan importantes volúmenes de banano y petróleo y, en menor medida, carga general) y Corinto (principalmente carga general, petróleo y diversos graneles en pequeñas cantidades); este último puede considerarse un puerto escuela regional por su gran eficiencia, por las relaciones de cooperación que mantiene con todas las terminales del área y por la ayuda que les ofrece en la preparación de su personal.

<sup>6/</sup> A la fecha el petróleo se moviliza por Moín (Atlántico) que constituye un complejo operativo con Limón. El cambio se debe a la instalación de una refinería en Moín.

<sup>7/</sup> Pertenece a la Empresa Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA) que tiene entregada su operación bajo el régimen de concesión a la empresa Agencia Marítima, S. A., que lo administra y funge como Empresa Portuaria de San José, título que acredita oficialmente.

Cristóbal y Balboa cuentan asimismo con amplias instalaciones y equipos especiales y adecuados para el manejo de todo tipo de mercancías (petróleo y derivados, graneles sólidos y carga general).

Cuatro puertos importantes del Istmo acusan escasa productividad: Puerto Barrios, que está atravesando por una etapa difícil a causa de su proximidad a la otra terminal nacional más moderna de Santo Tomás de Castilla; Cutuco, sólo comunicado por ferrocarril, que cedió su papel preponderante en El Salvador al puerto de Acajutla; Limón en Costa Rica, donde la severa congestión está tratando de solucionarse con la construcción de una nueva estructura de penetración que dispondrá de tres nuevos atracaderos y una organización más adecuada, ágil y eficaz, del organismo autónomo que la opera (JAPDEVA); y Puntarenas, donde su instalación básica no es capaz de atender los requerimientos de la demanda. El Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico (EEALP) se esfuerza en introducir mejoras físicas, equipo complementario servicios de lanchaje y diversas medidas de tipo operacional y administrativo en este último puerto.

Puerto Cortés superó la crisis de congestionamiento al concluirse la segunda etapa de ampliación que incorporó dos nuevos atracaderos y equipos móviles, superficies de depósito, etc.

La autonomía ha sido la forma de administración portuaria que ha resultado más apropiada para que las terminales realicen una función positiva, promotora y estimulante para el desarrollo económico general de los países del Istmo. En los últimos años las terminales con administraciones de este tipo han mejorado sus instalaciones y sus operaciones obteniendo resultados favorables en todos los aspectos y proporcionando los servicios más eficientes. Prácticamente todos los adelantos en los puertos del Istmo se aprecian en terminales bajo este sistema de administración.

## 2. Principales instalaciones de los puertos

### a) Muelles y atracaderos

Al examinar los puertos del Istmo se observa, como es natural, que las estructuras son de diferentes tamaños y tipos; de las 41 que existen, 30 son de penetración y 11 marginales. (Véase el cuadro 2.)



Cuadro 2

## CENTROAMERICA Y PANAMA: CARACTERISTICAS DE LOS MUELLES Y ATRACADEROS EN LOS PUERTOS DE ALTURA, 1969 Y 1970

País y puerto	Muelles							Atracaderos	
	No.	Extensión total (m)	Profundidad mayor (m)	Tipo	Estado actual	Otras instalaciones	Tipo de carga	No.	Extensión total
<b>Guatemala</b>									
Sto. Tomás de Castilla	1	900	9.15	Marginal	Muy satisfactorio	Ductos sobre el muelle	General y granel	6	900
Barrios	1 <sup>a/</sup>	644	8.50	Penetración	Satisfactorio	Ductos sobre el muelle	General, banano y petróleo	5	615
Champerico	1	200	6.0	Penetración	Satisfactorio		General (por transbordo)	b/	-
San José <sup>c/</sup>	1	274	9.15	Penetración	Regular	Ductos submarinos	General (por transbordo) y petróleo	b/	-
<b>El Salvador</b>									
Acajutla	2	693	13.0 <sup>h/</sup>	Penetración	Muy satisfactorio	Ductos submarinos	General, granel y petróleo	6	1 022
La Libertad	1	300	5.5	Penetración	Satisfactorio	Ductos submarinos	General, petróleo, gas propano	b/	-
La Unión-Quezucó	1	320	10.7	Penetración	Regular	Ductos sobre el muelle	General y petróleo	2	322
<b>Honduras</b>									
Cortés	3	883	9.15	Penetración	Muy satisfactorio d/	Ductos sobre el muelle	General, granel y petróleo	6	785
Tela	1	618	9.14	Penetración	Satisfactorio	Ductos sobre el muelle	General y banano	2	296
La Ceiba	1	431	9.9	Penetración	Satisfactorio	-	General y banano	2	200
Amapala	1	120	3.5	Penetración	Regular	-	General (transbordo)	b/	-

Cuadro 2 (Continuación)

País y puerto	Muelles							Atracaderos	
	No.	Extensión total (m)	Profundidad mayor (m)	Tipo	Estado actual	Otras instalaciones	Tipo de carga	No.	Extensión total
<u>Nicaragua</u>									
Cabezas	1	700	6.9	Penetración	Regular	Ductos submarinos	General y petróleo	3	292
Isabel	1	854	3.0	Penetración	Satisfactorio	-	Minerales y general	b/	-
El Bluff	1	180	5.0	Penetración	Regular	-	General	b/	-
Corinto	2 <sup>e/</sup>	535	9.10	Marginal	Muy satisfactorio	-	General, graneles y petróleo		
Somoza	1	121	4.0	Penetración	Satisfactorio	Ductos submarinos	Petróleo y general	1	...
San Juan del Sur	1	55	3.86	Penetración	Regular	-	General	b/	-
<u>Costa Rica</u>									
Limón <sup>f/</sup>	2	644	9.0	Penetración	Regular	Ductos submarinos	General, banano y petróleo <sup>1/</sup>	4	610
Puntarenas	1	445	9.10	Penetración	Regular	Ductos sobre el muelle	General y graneles	2	250
Gelfito	1	317	7.0	Penetración	Satisfactorio	Ductos sobre el muelle	Banano, general y petróleo	2	276

Cuadro 2 (Conclusión)

País y puerto	Muelles							Atracaderos	
	No.	Extensión total (m)	Profundidad mayor (m)	Tipo	Estado actual	Otras instalaciones	Tipo de carga	No.	Extensión total
<b>Panamá</b>									
Armuelles	1	137	14.6	Penetración	Satisfactorio	-	Banano y granel	1	133
Almirante	1	305	12.2	Penetración	Satisfactorio	-	Banano y granel	2	122
Cristóbal	7 <sup>g/</sup>	1 963	14.0 <sup>h/</sup>	Marginal y penetración	Muy satisfactorio	Ductos	General y petróleo	...	...
Balboa	6	1 145	15.0 <sup>h/</sup>	Marginal y penetración	Muy satisfactorio	Ductos	General y petróleo	...	...

a/ Excluye el puente de acceso de 320 m.

b/ Puerto de lanchaje.

c/ Aunque las dimensiones y profundidad del muelle son adecuadas, las condiciones geográficas y meteorológicas de la zona impiden el atraque de barcos de altura, cuya carga se transporta al muelle por lanchones y ductos.

d/ Muelles Bananero y Texaco regulares; muelle nacional, muy satisfactorio.

e/ En el análisis sólo se considera el muelle "nuevo" ya que el otro se utiliza esporádicamente; se está iniciando la segunda etapa de ampliación, sobre las instalaciones del muelle "viejo".

f/ El muelle mexicano que se terminó en 1970 y no se analizó aquí, se considera muy satisfactorio.

g/ No se incluyen los ductos ni la superficie de fondeo de caldera.

h/ Promedio, véase el texto.

i/ En 1969 la mayoría del movimiento del petróleo se efectuó por el puerto Moín-Limón (refinería).



En la mayoría de las terminales (19 de las 24 analizadas) sólo se cuenta con una estructura. De más de una disponen Acajutla (2), Cortés (3), Corinto (2, incluyendo un muelle en proceso de modernización), Limón (2, en construcción una tercera), Cristóbal (7) y Balboa (6); coincidentemente con la sola excepción de Limón, estas son las más apropiadas por el número de atracaderos de que disponen, por las que se maneja más adecuadamente la mayoría de la carga diversificada. La otra moderna terminal es Santo Tomás de Castilla, que con un solo molo marginal, de mayor extensión que el promedio de los del área (900 metros), ofrece excelentes condiciones y capacidad para operar simultáneamente seis barcos de altura (6 atracaderos).

Los puertos especializados que generalmente cuentan con una sola instalación adecuada para el manejo del o los productos de que se trate (con uno o más atracaderos), sólo resultan apropiados para las operaciones a que se destinan. Los restantes con instalaciones pequeñas, las más de las veces sólo para el alije de gabarras, son de baja productividad y de actividad relativamente reducida.

Las 15 terminales que permiten el atraque directo de los barcos de altura cuentan con 30 estructuras que contienen 71 atracaderos que permiten la atención simultánea de otras tantas naves. También los atracaderos tienen dimensiones y profundidades a sus costados que varían en longitud, desde 200 metros en Acajutla a 71 metros en el muelle petrolero de la Texaco en Puerto Cortés (con un promedio de aproximadamente 150 metros, y en profundidad, entre 12 y 8 metros, con un promedio de 9 metros a los costados de los mismos.

Más de la mitad (13) de las instalaciones básicas de los puertos de altura del Istmo se encuentran actualmente en estado satisfactorio (sobresaliendo las de Santo Tomás de Castilla, Cortés, Acajutla, Corinto, Cristóbal y Balboa. Del resto, once son regulares, de las cuales seis son aceptables y las 5 restantes pueden considerarse por debajo de esta clasificación, especialmente Amapala, por su escasa productividad, su inseguridad, la necesidad de recurrir a maniobras complicadas, lentas y costosas y los precarios servicios que proporcionan a los usuarios.



Catorce de los puertos disponen de instalaciones para el manejo de petróleo y sus derivados, y otras cargas líquidas y gaseosas (gas propano y líquidos a granel), que consisten en ductos submarinos desde las áreas de fondeo de los buques-tanque a los depósitos de almacenamiento o desde los muelles de atraque a las estructuras especiales de almacenaje. (En La Libertad existen, por ejemplo, ductos submarinos privados para el gas propano y en Acajutla ductos en los muelles para cargas líquidas y a granel).

Los puertos restantes son de transbordos o de anclaje, por no ser posible el atraque directo de los barcos a los muelles. En ellos se verifican las operaciones de carga y descarga por medio de gabarras (lanchones) y de otras embarcaciones de poco calado.

En total en el Istmo, si se incluyen el muelle viejo de Corinto, el Mexicano (o provisional) de Limón, y los de Cristóbal y Balboa,<sup>8/</sup> se dispone de 71 atracaderos para barcos de altura.

b) Capacidad teórica óptima de los puertos de altura

Tomando como base las condiciones en que operan los puertos de altura de atraque directo del Istmo Centroamericano, el número de atracaderos disponible en 1969-70, los volúmenes de carga general manejados por ellos en los últimos 6 años y las características de los barcos que transportan las mercancías, se ha estimado una capacidad teórica óptima, aplicable a la generalidad de los puertos del Istmo en volúmenes anuales promedio por atracadero y por metro lineal de atracadero, que se anota en el cuadro 3 junto a los volúmenes de carga general que se manejaron en 1969.

La comparación entre las posibilidades estimadas y las operaciones realizadas efectivamente, indica que la mayoría de los puertos del Istmo moviliza un nivel sumamente bajo de carga general con respecto al óptimo que podría manejar; y que algunas terminales con una demanda efectiva muy limitada de servicios no llegan siquiera al promedio teórico general.

8/ Suponiendo que Balboa proporciona 6 atracaderos y Cristóbal 7.

## Cuadro 3

CENTROAMERICA Y PANAMA: CAPACIDAD TEÓRICA Y MOVILIZACIÓN REAL DE LA CARGA,  
EN LOS PUERTOS DE ATRAQUE DIRECTO, 1969

(Toneladas)

País y puerto	Capacidad teórica de movilización <sup>a/</sup>			Carga movilizada		
	Total	Por atra- dadero	Por metro lineal de atracadero	Total	Por atra- cadero	Por metro lineal de atracadero
<u>Guatemala</u>						
Santo Tomás de Castilla	1 080 000	180 000	1 200	301 000	50 166	334
Barríos	540 000	180 000	1 200	291 000	9 700	906
<u>El Salvador</u>						
Acajutla	1 080 000	180 000	1 200	244 000 <sup>b/</sup>	48 500 <sup>b/</sup>	420 <sup>b/</sup>
La Unión-Cutuco	360 000	180 000	1 200	118 000 <sup>c/</sup>	5 900 <sup>c/</sup>	366 <sup>c/</sup>
<u>Honduras</u>						
Cortés	900 000	180 000	1 200	689 000	137 800	1 221
Tela <sup>d/</sup>	360 000	180 000	1 200	93 000	93 000	628
La Ceiba <sup>d/</sup>	360 000	180 000	1 200	80 000 <sup>e/</sup>	80 000 <sup>e/</sup>	800 <sup>e/</sup>
<u>Nicaragua</u>						
Cabezas <sup>d/</sup>	180 000	180 000	1 200	13 000	6 500	30
Corinto <sup>f/</sup>	360 000	180 000	1 200	452 000	226 000	1 221
<u>Costa Rica</u>						
Limón <sup>g/</sup>	360 000	180 000	1 200	393 000	196 500	1 434
Puntarenas	360 000	180 000	1 200	327 000 <sup>h/</sup>	163 500 <sup>h/</sup>	1 308 <sup>h/</sup>
Goifito <sup>d/</sup>	360 000	180 000	1 200	61 000	30 500	221
<u>Panamá</u>						
Armuelles <sup>d/</sup> <sup>l/</sup>	180 000	180 000	1 200	70 000	70 000	526
Almirante <sup>l/</sup> <sup>l/</sup>	180 000	180 000	1 200	64 000	64 000	524
Cristóbal <sup>k/</sup>	...	180 000	1 200	...	...	...
Balboa <sup>k/</sup>	...	180 000	1 200	...	...	...

- <sup>a/</sup> Se estimó con base en un uso racional aceptable de la infraestructura y equipos portuarios.  
<sup>b/</sup> Se incluye carga general y graneles debido a que no se obtuvo el desglose correspondiente.  
<sup>c/</sup> Datos de 1968.  
<sup>d/</sup> Movilizan principalmente carga homogénea (banano).  
<sup>e/</sup> Estimado.  
<sup>f/</sup> Excluye el "muelle viejo", actualmente en proceso de ampliación y modernización. Sólo se toman en cuenta dos atracaderos de carga general.  
<sup>g/</sup> No incluye el muelle provisional ("Mexicano") inaugurado en 1970, que cuenta con tres atracaderos.  
<sup>h/</sup> Excluye el petróleo movilizado por Caldera.  
<sup>i/</sup> Se asume que la carga general se moviliza sólo por un muelle.  
<sup>j/</sup> Incluye sólo un atracadero.  
<sup>k/</sup> No se obtuvo información oficial sobre el número de atracaderos en uso.

/En cambio



En cambio otros puertos sobrepasan los niveles de operación teóricos estimados; en el caso de Corinto, por razones positivas dada su eficiencia operacional; en otros, a causa de un congestionamiento excesivo que se traduce en una baja productividad, mayores costos, y dilatadas estadías de los barcos en puerto en espera de atraque. Cualquier incremento de la demanda tendería a agravar la situación en los puertos que se encuentran en estas últimas condiciones (Limón y Puntarenas).

Puerto Barrios, La Ceiba (bananero, que opera carga general como actividad secundaria), Tela y los dos puertos panameños de Armuelles y Almirante (también bananeros que manejan algo de carga general), operan volúmenes a niveles de productividad aceptables, pero muy inferiores al óptimo estimado.

El bajo nivel de operación de carga general de Santo Tomás de Castilla debe atribuirse a un exceso de capacidad instalada con respecto a la demanda que recibe, y las cifras de Acajutla (bajas con respecto a la capacidad y a la calidad operacional del puerto) a una falta de desglose de los datos que se refieren a la carga general y a los graneles manejados por los atracadores.

Cutuco es un puerto que trabajó con escaso rendimiento, y Cabezas y Golfito manejan asimismo volúmenes reducidísimos de carga general, aunque éste último es eficiente para la operación de su producto principal (banano).

c) Servicios y ayudas a la navegación (Véase el cuadro 4.)

En cuanto a ayudas a la navegación, más de la mitad (13) de las terminales de altura disponen de servicios de practica que en la mayor parte de los casos son necesarios y obligatorios; en cambio faltan estos servicios en otras terminales que los requieren en igual grado.

Las tarifas por este servicio están muy lejos de ser uniformes, y se aplican con arreglo a criterios diferentes (por barco, por pie de calado, por tonelaje bruto de registro, por viaje, etc.) Varían, por ejemplo, de 128 a 5 dólares por barco; 4 dólares por pie; 2.8 centavos de dólar por tonelada, etc.\*

\* Para mayor detalle véase cada puerto en el volumen II.



## CENTROAMERICA Y PANAMA: AYUDAS A LA NAVEGACION Y SERVICIOS A LOS BARCOS, 1969 Y 1970

País y puerto	Práctica		Ayudas a la navegación					Servicios a los barcos						
	Existe	Obligatorio	Remolque	Telecomunicaciones nave-puerto	Faros	Balizas	Boyas	Agua	Electricidad	Reparaciones	Materiales	Combustibles	Viveres	Guardias
<b>Guatemala</b>														
Sto. Tomás de Castilla	SI	SI	SI	-	2	2	12	SI	SI	...	...	...	...	...
Barríos Champerico	SI	SI	SI <sup>a/</sup>	-	4	-	-	SI	SI	SI	No	SI	SI	SI
	No		No	Receptores y transmisores en el muelle; teléfono con oficina en puerto	1	-	-	No	No	No	No	No	No	No
San José	...		SI	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
<b>El Salvador</b>														
Acajutla	SI	SI	No	Radioteléfono VHF	1	-	4	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
La Libertad	No		SI	A través de remolcadores	1	-	-	No	No	No	No	No	No	No
La Unión-Cutuco <sup>b/</sup>	SI	No	No	Radio	2	-	-	SI	...	SI	SI	SI	SI	SI
<b>Honduras</b>														
Cortés	No		No		-	1	1	SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Tela	SI	SI	No	Tropical Radio	-	1	-	SI	SI	SI	SI	No	SI	SI
La Ceiba	SI	SI <sup>c/</sup>	No		-	1	-	SI	No	SI	No	No	SI	No
Amapala	SI	No	No	VHF, Canal 10	-	1	1	No	No	No	No	No	No	No
<b>Nicaragua</b>														
Cabezas	SI	SI <sup>d/</sup>	No		-	2	1	SI	SI	SI	No	SI	SI	SI
Isabel	No		No		-	1	2	SI	No	No	No	No	No	No
El Bluff <sup>b/</sup>	No		No		-	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Corinto	SI	SI	No		-	7	12	SI	SI	No	No	SI	SI	SI
Somoza <sup>e/</sup>	No		SI		-	-	6	No	No	No	No	No	No	No
San Juan del Sur <sup>f/</sup>	No		No		-	1	-	No	No	No	No	No	No	No
<b>Costa Rica</b>														
Limón	SI	SI	No		-	1	6	SI	SI	No	No	No	No	No
Puntarenas	SI	SI	<sup>g/</sup>	Telex	-	4 <sup>h/</sup>	4 <sup>h/</sup>	SI	SI	No	SI	SI	SI	SI
Golfo	No		No	Radiográfica internacional	-	8	-	SI	No	SI	SI	SI	SI	SI
<b>Panamá</b>														
Armuelles	...		...		...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Almirante Cristóbal Balboa	...		...		...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
	SI	SI	SI	VHF, señales localizadas	6	26	12	...	...	...	...	SI	SI	SI
	SI	SI	SI	VHF, AM	4	12	43	SI	SI	SI	SI	SI	SI	...

<sup>a/</sup> Obligatorio. <sup>b/</sup> Datos de 1968. <sup>c/</sup> Sólo para atracar. <sup>d/</sup> Sólo a la llegada. <sup>e/</sup> Para ayuda a la navegación cuentan también con un tablero luminoso y un fanal. <sup>f/</sup> Para ayuda a la navegación cuentan también con dos fanales. <sup>g/</sup> Existe un servicio de remolque de lancha para el práctico, y otros usos.

<sup>h/</sup> Por este servicio la empresa portuaria cobra a cada barco 15.40 pesos centroamericanos.

El servicio de remolcadores se proporciona en Santo Tomás de Castilla, Barrios, San José (para gabarras), Champerico, Acajutla, Corinto, La Libertad y Somoza. En Puntarenas sólo es para uso del práctico, y acarreo de lanchas y en Cristóbal y Balboa se dedica a otros usos. No se ha dispuesto de información sobre las tarifas que se aplican por este servicio en los 2 últimos puertos, ni sobre los criterios en que se basan.

Como ayudas adicionales a la navegación existen faros (en 18 de los puertos) boyas, balizas, luces, etc. Sólo en 7 terminales se carece de alguno de estos servicios.

La mayoría de los puertos proporciona a los barcos servicios de agua potable, luz, combustibles, reparaciones, etc. En cinco terminales no se proporciona servicio alguno, y en tres de ellas se proporcionan en forma muy limitada.

Es mucho lo que queda por hacer en los puertos del Istmo sobre ayudas a la navegación (cartas hidrográficas, comunicaciones puerto-nave, etc.) aspecto que se contempla en el plan de trabajo de la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, recientemente creada.

### 3. Equipos, almacenes y otras instalaciones portuarias en 1969

#### a) Equipos para la movilización de la carga

Los puertos del Istmo utilizan una gran variedad de equipos, adecuados en general a la función a que se dedican.

Los puertos ferroviarios disponen del equipo correspondiente (locomotoras, carros, etc.), los de anclaje, del necesario para el transbordo de la carga entre los barcos y el puerto; los especializados, de bandas transportadoras para el banano o aspiradoras para la carga de graneles; los que manejan carga general, de grúas móviles o fijas, de montacargas (levantadores de horquilla), tractores y vagonetas, etc.



También abundan los elementos complementarios (paletas, etc.) que son indispensables al aplicar los modernos métodos de movilización de la carga unificada, así como algunos equipos especiales para el manejo de cargas en "containers".

De la considerable variedad que caracteriza a los equipos utilizados en el Istmo para el manejo de toda clase de cargas, se deriva la conveniencia de tender a una mayor estandarización que mejoraría las condiciones de su adquisición y reduciría las necesidades de repuestos y del numeroso personal especializado que las diversas reparaciones exigen, aspecto que se ha tenido presente en el plan de trabajo de la COMCAPORT.

En el cuadro 5 se anota el equipo de que disponen en la actualidad las terminales que se señalan. En los puertos mencionados existe un total de 101 grúas, 41 fijas y 60 móviles. Nueve de ellos disponen de las dos clases y los demás de una sola.

Los buques que tienen que recurrir a maniobras de transbordo (puertos de lanchaje), utilizan para las operaciones de carga y descarga sus propios aparejos. También los utilizan en los muelles de atraque directo, con la sola excepción de Acajutla, que dispone de grúas de pórtico.

Para movilizar las mercancías entre los barcos y los muelles o los recintos portuarios, se utilizan principalmente levantadores de horquilla y paletas. Dieciseis de las terminales disponen del número de levantadores de horquilla (o montacargas) apropiado al volumen de la carga que manejar, destacando, en éste aspecto, los servicios que proporcionan Santo Tomás de Castilla, Acajutla, Cortés, Corinto, Cristobal y Balboa. También es notable el servicio que proporcionan las terminales de San José y Somoza.

Grúas especiales para cargas pesadas existen en pocos puertos y, a pesar de la utilidad de las paletas, sólo ocho terminales del Istmo disponen del número necesario (Santo Tomás de Castilla, Acajutla, Cortés, Corinto, Somoza, Cristóbal y Balboa). Acajutla, Cortés y Corinto construyen y reparan sus propias paletas.

En términos generales el mantenimiento de los equipos portuarios es insuficiente y debe mejorarse, para lo cual podrían recurrir a la asesoría de organismos internacionales.



Cuadro 5

## CENTROAMERICA Y PANAMA: EQUIPO E INSTALACIONES EN LOS PUERTOS PARA MOVILIZAR CARGA, 1969 Y 1970

País y puerto	Grúas		Levantadores de horquilla	Paletas	Tractores	Vagones	Equipo ferroviario				Otros equipos	
	Fijas	Móviles					Locomotoras	Vagones	Jaulas	Plataformas		Carros tanque
<b>Guatemala</b>												
Santo Tomás de Castilla <u>a/</u>	1	3	40	16 000	7	92	-	-	-	-	-	Una grúa para bultos pesados, con capacidad para 50 toneladas de levante; un ducto para graneles líquidos
Barrios	-	3 <u>b/</u>	9	-	-	-	6	-	250-300	2 500	-	Cuatro jales pequeños
Champerico	7	2	2	-	-	-	4	-	-	135	-	-
San José <u>c/</u>	4	4	15	-	-	-	3	120	...	...	...	Tres bandas transportadoras; equipo rodante
<b>El Salvador</b>												
Acajutla	2	2	35	5 000	9	38	-	-	-	-	-	Una báscula de gran capacidad; 9 unidades de equipo flotante; 3 ductos; un sistema de cintas transportadoras para usos múltiples de 2 000 m de extensión
La Libertad	5	3	-	-	-	-	3	-	-	48	-	Doce unidades flotantes; un ducto para gas propano
La Unión-Cutuco <u>d/</u>	-	4	6	-	-	-	4	480	60	80	-	-
<b>Honduras</b>												
Cortés	-	3	19	7 000 <u>e/</u>	1	24	26	353	687	628	69	Doce ductos; 2 autoferros, 11 carros con motor; 47 carros para pasajeros; 18 carros varios
Tela	4 <u>f/</u>	2	2	-	-	-	29	530	251	423	66	Setenta carros balastro; 312 carros varios; 4 ductos
La Ceiba	-	1	-	-	-	-	25	99	425	157	16	Tres tranvías; 28 carros para pasajeros; 5 ambulancias; 58 carros con motor; 71 carros varios
Amapala	5	-	9	-	2	-	-	-	-	-	-	Equipo flotante
<b>Nicaragua</b>												
Puerto Cabezas	-	1 <u>g/</u>	-	-	-	-	1	4	-	17	2	Doce ductos
Isabel	-	2	2	300	1	-	-	-	-	-	-	Doce polos mecánicos y equipo flotante

Cuadro 5 (Continuación)

País y puerto	Grúas		Levantadores de horquilla	Paletas	Tractores	Vagones	Equipo ferroviario					Otros equipos
	Fijas	Móviles					Locomotoras	Vagones	Jaulas	Plataformas	Carros tanque	
El Bluff <u>h/</u>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Equipo flotante
Corinto	-	2	30	10 000	6	-	-	-	-	-	-	Noventa y nueve dobles, 3 tractores, ductos privados
Somoza	-	8	7	3 000	4	-	-	-	-	-	-	Ductos, 20 trailers y equipo flotante
San Juan del Sur	-	4	2	11	-	-	-	5	-	-	-	Veinticuatro trailers y equipo flotante
<u>Costa Rica</u>												
Limón	-	-	7	-	-	-	9	585	34	205	6	Tres ductos
Puntarenas	1	4	-	-	-	-	5	295	12	98	4	Tres ductos, 28 carros de volteo, 2 carros frigoríficos; 2 carros plataforma y 3 lanchones de 50 toneladas
Solito <u>l/</u>	-	1	6	-	-	-	20	98	419	71	23	Sesenta y cinco carros "campamento"; 16 carros "espa"; 4 carros equipados; 57 carros balesteros; 24 carros de volteo
<u>Panamá</u>												
Armuéles	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Almirante	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Cristóbal	10	7	118	-	14	-	6	179	...	83	6	15 carros góndola, 15 carros frigoríficos, 20 carros de volteo, 27 carros de pasajeros
Balboa <u>j/</u>	2 <u>k/</u>	2	61	3	-	-						

- a/ El equipo ferroviario necesario lo provee la FEGUA de acuerdo con un convenio entre ambas empresas.  
b/ Una con llantas y tres montadas sobre rieles.  
c/ Datos de 1966.  
d/ Datos de 1968.  
e/ Se elaboran en el puerto.  
f/ Cargadoras de banano.  
g/ Montada sobre rieles.  
h/ La aduana informa que no hay equipos de movilización, la carga se maneja con carretillas de mano.  
i/ Equipo ferroviario de la Standard Fruit Co.  
j/ El equipo ferroviario es similar en calidad y número de Cristóbal.  
k/ Reportados en 1968, pero no en 1969.

b) Áreas de depósito y almacenamiento<sup>9/</sup>

La extensión óptima de las áreas de almacenamiento (cubiertas y a cielo abierto) para los puertos de Centroamérica y Panamá, se ha estimado en 36 500 m<sup>2</sup>, área que se considera corresponde a un movimiento de 180 000 toneladas de carga general anual por atracadero, en promedio.<sup>10/</sup> Por la extensión de que dispone para ese efecto, en la actualidad, el puerto de Santo Tomás de Castilla presenta la relación más adecuada entre las zonas de tránsito, de depósito y para almacenamiento de carga. Los puertos que le siguen en orden decreciente son: Cortés (29 756 m<sup>2</sup>), Acajutla (27 340 m<sup>2</sup>), Cutuco (25 965 m<sup>2</sup>), Corinto (21 809 m<sup>2</sup>) y Barrios (12 506 m<sup>2</sup>). En los restantes puertos de atraque directo que manejan carga general, sólo se dispone de superficies bastante reducidas que en algunos casos resultan, sin embargo, más que suficientes para la pequeña magnitud de las operaciones que realizan. En otros casos resultan innecesarias dado el tipo de mercancías que manejan. La escasez de espacios para almacenamiento da lugar a graves problemas de congestionamiento en algunos puertos y tendría que resolverse a base de medidas radicales (expropiaciones, etc.) no siempre fáciles de llevar a cabo.

Golfito (10 000 m<sup>2</sup> de espacio de almacenamiento por atracadero), Cabezas (3 096 m<sup>2</sup>) y Tela (3 469 m<sup>2</sup>) son puertos bananeros que apenas manejan carga general, por lo que no tropiezan con este problema como sucede en cambio en La Ceiba (12 000 m<sup>2</sup> para almacenamiento total).

Los casos más graves a este respecto son los de Puntarenas y Limón, en Costa Rica. En Puntarenas sólo se dispone, en total de 10 000 m<sup>2</sup> (abiertos y cerrados), para almacenamiento en tránsito y depósito por atracadero; ese espacio se encuentra fuera del recinto portuario y resulta insuficiente para el volumen de carga general que se opera. El problema se ha tratado de solucionar dejando almacenada la mercancía en los carros del

<sup>9/</sup> Las áreas de almacenamiento general, cubiertas y a cielo abierto, se muestran en el cuadro 6.

<sup>10/</sup> Capacidad teórica de los atracaderos para el manejo de carga general exclusivamente.



Cuadro 6

CENTROAMERICA Y PANAMA: SUPERFICIES Y EQUIPO PARA ALMACENAMIENTO Y DEPOSITO EN LOS PUERTOS, 1969 Y 1970

País y puerto	Superficie de almacenamiento y depósito (m <sup>2</sup> )			Instalaciones especiales para depósito de graneles (sólidos y líquidos)	
	Total	Cubiertas	Cielo abierto		
<b>Guatemala</b>					
Santo Tomás de Castilla	220 000	42 800	177 200	-	Cuatro tanques para líquidos que no sean petróleo; tres silos.
Barrios	58 518	8 518	50 000	-	Depósitos para petróleo.
Champerico	80 000	36 000	44 000	-	-
San José <sup>a/</sup>	19 304	11 130	8 174	...	Depósitos para petróleo fuera del puerto.
<b>El Salvador</b>					
Acajutla	164 040	29 040	135 000	Una bodega para graneles (12 000 toneladas).	Dos tanques para petróleo; 5 tanques para otros líquidos; 18 silos.
La Libertad	25 430	15 190	10 240	-	Tres tanques para gas propano (privados)
La Unión-Cutuco <sup>b/</sup>	51 930	19 555	32 375	...	Depósitos para petróleo.
<b>Honduras</b>					
Cortés	89 270	13 125	76 145	-	Dos tanques para petróleo; 13 tanques para otros líquidos.
Tela	3 469	1 405	2 064	-	Tres tanques para petróleo; un tanque para diesel; 2 tanques para creosota; un tanque para spray oil.
La Ceiba	-	-	-	Almacenes privados de la aduana fuera del recinto portuario (12 000 m <sup>2</sup> a cielo abierto).	-
Amapala-San Lorenzo	20 000	7 500	12 500	Almacenes de la compañía privada que opera los transbordos de Amapala y San Lorenzo	-

Cuadro 6 (Conclusión)

País y puerto	Superficies de almacenamiento y depósito (m <sup>2</sup> )				Instalaciones especiales para depósito de graneles (sólidos y líquidos)
	Total	Cubiertas	Cielo abierto	Otros	
<b>Nicaragua</b>					
Cabezas	6 197	1 197	5 000	-	Cuatro tanques para petróleo; 4 tanques para otros líquidos.
Isabel	2 000	1 120	880	200 m <sup>2</sup> de depósito fuera del puerto.	Seis tanques para petróleo.
El Bluff <sup>b/</sup>	5 000	2 000	3 000	-	-
Corinto	43 618	14 311	29 307	-	-
Somoza	2 500	1 000	15 000	500 m <sup>2</sup> de depósito fuera del puerto.	Dos tanques para petróleo.
San Juan del Sur	30 670	5 670	25 000	-	-
<b>Costa Rica</b>					
Limón	12 040	12 040	-	-	Un tanque para petróleo; 12 tanques para otros líquidos.
Puntarenas	20 000	14 800	520	-	Un tanque para petróleo (ESSO); un tanque para diesel; un tanque para otros líquidos.
Golfito	20 000	-	20 000	-	Un tanque para petróleo; 2 tanques para diesel; un tanque para lubricantes especiales.
<b>Panamá</b>					
Armuelles <sup>c/</sup>	-	-	-	-	-
Almirante <sup>c/</sup>	-	-	-	-	-
Cristóbal	78 689	58 062	20 624	...	Cuarenta y nueve tanques para petróleo.
Balboa	30 471	15 793	14 678	...	Cuarenta y nueve tanques para petróleo.

a/ Datos para 1965 y 1966.

b/ Datos para 1968.

c/ No se requieren áreas de almacenamiento pues la carga se transporta para su embarque directamente de la plantación al muelle.



ferrocarril hasta su descarga en la nave junto al muelle o hasta que puede ser trasladada al interior del país; ello da lugar a que esos carros-almacén, estacionados en el estrecho recinto, dificulten o impidan el uso del equipo móvil apropiado para las maniobras de carga y descarga, y obstruyan, en ocasiones, los accesos. En Limón, la superficie promedio de almacenamiento y depósito por atracadero es de 6 020 m<sup>2</sup> y eso da lugar a pérdidas de tiempo en las maniobras de carga y descarga de los barcos atracados. Se ha llegado al extremo en este puerto de que los barcos no pueden ser atendidos, no por falta de atracaderos, sino por falta de espacio para depositar las mercancías.

En estos puertos se precisaría poner en vigor una tarifa que obligara al retiro inmediato de las mercancías, y disponer que la aduana proporcionara servicio las 24 horas del día, lo mismo que el puerto. En las demás terminales de altura de la región, donde los barcos deben fondear para ser cargados y descargados por medio de lanchones, existen para la carga general, áreas adecuadas de depósito y almacenamiento. En su mayoría manejan volúmenes reducidos de ella, pero algunas disponen de espacio excesivo para ese propósito, como Champerico, San Lorenzo y San Juan del Sur.

Los almacenes para mercancías en tránsito se encuentran generalmente sobre los muelles de penetración o a escasa distancia del puente de entrada, o de los atracaderos en las estructuras marginales. Como se trata de cargas que deben permanecer depositadas poco tiempo, deberá aplicárseles una tarifa bastante elevada que haga prohibitivo para el usuario mantenerla en el puerto más tiempo que el estrictamente necesario.

En los almacenes de depósito, alejados de los atracaderos, debe aplicarse una política diferente que sirva de incentivo a la permanencia de mercancías (estas estructuras se denominan precisamente almacenes de depósito). En éstos, el tiempo libre de pago debe ser mayor y la tarifa por el tiempo de almacenamiento menos progresiva.

Las terminales que disponen de recintos portuarios muy limitados tienen que considerar todos sus espacios cubiertos como almacenes de tránsito y aplicar, en consecuencia, tarifas que obliguen al retiro inmediato de las



mercancías que en ellas se depositan. En superficies a cielo abierto puede admitirse el depósito de cargas que no se deterioren a la intemperie, a tarifas más reducidas.

También existen las instalaciones para depositar cargas especiales como combustibles y graneles (tanques y silos), y lugares apropiados para almacenar explosivos o cargas peligrosas, alejados por razones obvias de las instalaciones portuarias.

A las zonas de almacenamiento de la carga en tránsito y a los depósitos para la carga general de las terminales de atraque directo<sup>11/</sup>, se les ha estimado una vida útil que fluctúa entre 30 y 50 años, a base de que reciban servicio de mantenimiento.

11/ Se incluyen las terminales en que debe transbordarse este tipo de carga.

## II. OPERACIONES PORTUARIAS

### 1. Aspectos técnicos

#### a) Movimientos de carga internacional

Los volúmenes totales de carga internacional manejados por todos los puertos de altura del Istmo, en conjunto, aumentaron ininterrumpidamente en el período de 1964-69 aunque algunos puertos en particular experimentaron descensos o acusaron una tendencia al estancamiento. (Véase el cuadro 7.)

El mayor incremento absoluto de estas actividades correspondió a los puertos de Acajutla, Cortés, Somoza, Santo Tomás de Castilla, Golfito, Armuelles, Almirante, Cristóbal y Balboa. En menor proporción crecieron los volúmenes movidos por Champerico, Tela, La Ceiba, Amapala y El Bluff. En Limón se ha producido últimamente un aumento notable de volúmenes de carga que habían ido en declive y en Barrios, a pesar de haber estado descendiendo sus niveles absolutos de operación, se observa una recuperación a un nivel anual mayor que el registrado antes de iniciarse la baja. En Puntarenas se observa un estancamiento que sin duda se debe al hecho de estar operando el puerto sobre el límite de su capacidad máxima.

En el resto de las terminales se ha experimentado una reducción del movimiento de carga, debiéndose citar en primer lugar el caso especial de Corinto, donde con altas y bajas se ha experimentado un estancamiento de los volúmenes operados, a pesar del excelente funcionamiento de la terminal. Entre los que se observa una baja más acentuada y continua figuran San José, La Unión -Cutuco, Isabel y San Juan del Sur, y en menor proporción Cabezas y La Libertad.

Sin embargo, en conjunto, los volúmenes canalizados por todos los puertos de Centroamérica y Panamá se han incrementado, como se dijo y puede observarse en el cuadro 7. En el período 1964-69 el crecimiento ha sido continuo; leve en los primeros años, aumenta fuertemente en los dos últimos. Lo mismo es aplicable, a niveles algo más reducidos, a cada uno de los cinco países centroamericanos. El movimiento de los puertos panameños fue el que alcanzó ritmos más constantes de aceleración. La falta

Cuadro 7

CENTROAMERICA Y PANAMA: MOVIMIENTO DE CARGA INTERNACIONAL  
POR PUERTOS DE ALTURA, 1964 A 1969

(Miles de toneladas métricas)

País y puerto	1964	1965	1966	1967	1968	1969
<u>Guatemala</u>	1 313	1 340	1 163	1 185	1 533	1 221
Sto. T. de Castilla	361	444	567	550	729	633
Barrios	429 <sup>a/</sup>	312	249	232 <sup>a/</sup>	480	469
Champerico	98	97	94	102	126	119
San José	425	487	253	301	198	...
<u>El Salvador</u>	1 503	1 347	1 328	1 055	1 397	2 439
Acajutla	1 181	1 042	1 080	995	1 154	2 369
La Libertad <sup>b/</sup>	98	90	72	60	65	70
La Unión-Cutuco	224	215	176	...	178	...
<u>Honduras</u>	983	1 322	1 558	1 680	2 298	2 492
Cortés	517	802	1 016	1 116	1 440	1 713
Tela	100	139	156	277	320	287
La Ceiba	263	274	281	287	410	346
Amapala	103	107	105	...	128	146
<u>Nicaragua</u>	1 045	1 101	1 052	1 151	1 191	1 049
Cabezas	34	24	33	27	24	30
El Bluff	19	27	29	37	42	...
Isabel	39	45	49	...	37	28
Corinto	627	679	592	679	615	568
Somoza	288	281	313	370	438	390
San Juan del Sur	38	45	36	38	35	33
<u>Costa Rica</u>	867	1 001	1 055	1 093	1 106	1 782
Limón	269	406	418	458	442	1 020
Puntarenas	331	333	357	342	255	322
Golfito	267	262	280	293	409	440
<u>Panamá</u>	1 376	1 460	1 588	1 705	1 956	2 066
Armuelles	254	265	234	246	385	351
Almirante	83	163	242	240	341	402
Cristobal <sup>c/</sup>	774	735	786	887	868	940
Balboa <sup>c/</sup>	265	297	326	332	362	373
<u>Total Centroamericano</u>	5 711	6 111	6 156	6 164	7 525	8 983
<u>Total el Istmo</u> (C.A. y Panamá)	7 087	7 571	7 744	7 869	9 481	11 049

<sup>a/</sup> Sólo se incluye el comercio exterior de Guatemala.<sup>b/</sup> Excluye el gas propano que se importa en pequeñas cantidades y en forma privada.<sup>c/</sup> Incluye mercancías en tránsito.

/de algunos



de algunos datos correspondientes a 1967 y 1969 --y que se estiman en alrededor de 323 000 y 240 000 toneladas respectivamente-- no altera sensiblemente la tendencia.

b) Arribo de barcos de altura

El número de barcos de altura de todo tipo arribado a las terminales marítimas del Istmo también creció en el período 1964-69, pero menos que los volúmenes de carga manejados por ellas. Ello es positivo, pues significa mayores tonelajes individuales por barco atendido, que produce mejores rendimientos operacionales. (Véase el cuadro 8.)

Dieciseis de las terminales, en diferentes proporciones, acusan tendencias al crecimiento del total de barcos arribado. Entre ellas figuran Acajutla, Amapala, Corinto, Puntarenas y Cristóbal, aparte de Limón (donde un estancamiento inicial se convirtió, en los dos últimos años, en fuerte crecimiento).

En Armuelles y Almirante (para los que sólo se dispuso de los datos sobre arribo de barcos correspondiente a 1968) se considera que el movimiento de carga de banano (producto dominante) y el total han aumentado durante todo el período; por lo tanto, es lógico suponer que el arribo de bananeros también debió incrementarse. Caso parecido debe ser el de El Bluff y Cabezas, con respecto al petróleo, y cabe considerarlo así, porque tampoco se dispuso de datos sobre el arribo de barcos, pero sí del comportamiento de los volúmenes canalizados. El aumento más acentuado del número de naves se registró en Puerto Cortés, en Honduras. Otras terminales operaron volúmenes de carga considerables e incluso crecientes en el período 1964-69 y sin embargo registró tendencia decreciente el arribo de barcos (clara señal del empleo de mayores unidades o de un uso más elevado de la capacidad de los barcos regulares, al manejarse mayores volúmenes de carga; en tal caso están Santo Tomás de Castilla, Barrios y San José, este último puerto donde la tendencia de los movimientos es descendente, lo cual se debe sobre todo a la baja continua de importaciones de petróleo y, en consecuencia, del número de tanqueros arribado (unidades predominantes respecto al total).

## Cuadro 8

## CENTROAMERICA Y PANAMA: TOTAL DE BARCOS DE ALTURA ARRIBADOS, 1964-69

(Unidades)

País y puerto	1964	1965	1966	1967	1968	1969
<u>Guatemala</u>						
Sto. Tomás de Castilla	610	605	564	494	534	516
Barrios	783	683	701	...	474	647
Champerico	187	172	185	222	218	183
San José	270	267	241	...	...	266
<u>El Salvador</u>						
Acajutla	422	437	433	392	414	433
La Libertad <sup>a/</sup>	347	343	306	309	268	258
La Unión-Cutuco	385	400	399	...	304	...
<u>Honduras</u>						
Cortés	787	896	997	1 157	1 188	1 260
Tela	121	150	140	236	264	196
La Ceiba	234	209	223	179	193	259
Amapala	216	224	164	...	196	229
<u>Nicaragua</u>						
Cabezas	96	85	94	66	63	52
El Bluff	...	...	...	...	...	259
Isabel	28	45	54	...	52	43
Corinto	605	641	606	695	672	612
Somoza	...	...	...	...	182	156
San Juan del Sur	195	197	191	166	134	101
<u>Costa Rica</u>						
Limón	469	402	461	448	584	753
Puntarenas	444	452	464	490	482	480
Golfito	216	194	189	187	221	258
<u>Panamá</u>						
Armuelles	...	...	...	...	258	...
Almirante	...	...	...	...	213	...
Cristóbal	...	...	...	6 422	6 999	6 911
Balboa	...	...	...	2 355	2 836	2 870

a/ Excluye los barcos que transportan gas propano.

Franco declive en el arribo de barcos mostraron La Libertad, La Unión-Cutuco y Cabezas, fenómeno que corresponde con los descensos de los volúmenes de carga que experimentaron.

En la mayoría de los puertos del Istmo predominan en el total arribado los barcos de carga general; en 5 de ellos es mayor el número de barcos bananeros y en tres el de petroleros, hechos que corresponden con las cargas analizadas en páginas anteriores.

c) Volúmenes medios de carga por barco

De los volúmenes de carga operados por los puertos del Istmo y del número de barcos arribado, se derivan las cifras índices del tonelaje total manejado en promedio por barco en 1964-69 que se anotan para todos los puertos en el cuadro 9.

Entre los que se dedican en especial a un solo producto (banano) sobresalieron por los elevados volúmenes unitarios manejados por barco, propio de los puertos especializados: Tela, La Ceiba, Golfito, Armuelles y Almirante. Entre los que manejan también otros tipos de carga, pero con un alto porcentaje de banano (por lo que su inclusión en el total determina los altos niveles unitarios generales), figuran Cortés y Limón. Barrios acusó niveles unitarios menores que los puertos anteriores, al haber ido disminuyendo en 1964-69 el movimiento de banano.

Algo semejante acontece en las terminales que operan en alta proporción petróleo a granel, transportado por tanqueros y manejado a base de sistemas especiales de bombeo, caso en el que se encuentran San José (aunque en los últimos años haya venido descendiendo el movimiento de ese producto), Corinto (antes de que el petróleo se desviara a Somoza) y posteriormente Somoza, Santo Tomás de Castilla (al que ha empezado a llegar en los últimos años), Acajutla, Cortés y Limón (Moín), últimamente.

Entre los puertos que operan varios tipos de carga especializada, además de la general, figuran principalmente Santo Tomás de Castilla, Acajutla, Cortés, Corinto y Limón.



## Cuadro 9

CENTROAMERICA Y PANAMA: VOLUMEN PROMEDIO ANUAL DE CARGA  
MOVILIZADA POR BARCO, 1964 A 1969

(Toneladas métricas)

País y puerto	1964	1965	1966	1967	1968	1969
<u>Guatemala</u>						
Sto. Tomás de Castilla	592	734	1 005	1 113	1 365	1 227
Barrios	548	502	398	...	...	724
Champerico	592	623	564	459	578	650
San José	1 574	1 824	1 054	...	...	...
<u>El Salvador</u>						
Acajutla	2 799	2 384	2 494	2 538	2 787	5 471
La Libertad	282	262	235	194	242	271
La Unión-Cutuço	582	538	441	...	586	...
<u>Honduras</u>						
Cortés	657	895	1 019	1 208	1 212	1 360
Tela	829	923	1 114	1 172	1 212	1 463
La Ceiba	1 125	1 311	1 261	1 604	2 122	1 337
Amapala	475	478	640	...	654	637
<u>Nicaragua</u>						
Cabezas	355	287	355	413	588	579
El Bluff	...	...	...	...	...	...
Isabel	1 400	984	900	...	713	642
Corinto	1 037	1 060	977	977	915	926
Somoza	...	...	...	...	438	390
San Juan del Sur	199	228	186	227	263	326
<u>Costa Rica</u>						
Limón	1 000	1 010	907	1 022	755	1 355
Puntarenas	759	778	806	746	529	483
Golfito	1 236	1 350	1 481	1 517	1 851	1 705
<u>Panamá</u>						
Armuellas	...	...	...	...	1 492	...
Almirante	...	...	...	...	1 600	...
Cristobal	...	...	...	138	124	136
Balboa	...	...	...	141	128	130

/El resto

El resto de los puertos maneja volúmenes unitarios de carga más bajos, poco productivos, que no requieren barcos especiales o son manejados en pequeños tonelajes. Se trata, en general, de puertos poco efectivos que sólo manejan carga general, o donde la misma predomina.

d) Permanencia de los barcos en puerto

Un índice que refleja la productividad portuaria e influye considerablemente en la fijación de los niveles de las tarifas de fletes de la marina mercante, es el tiempo promedio que permanecen los barcos en los puertos. Sobre este aspecto pudo obtenerse información para el año de 1969 de 13 terminales marítimas del Istmo, parcial o en promedio en algunos casos. (Véase el cuadro 10.)

Los datos señalan que los tiempos de estancia promedio en el puerto, por barco, varían entre un día aproximadamente (porque los barcos permanecen entre 8 y 24 horas) y tres días (promedio también relativo, porque en ocasiones hay barcos que por diversos inconvenientes se ven obligados a permanecer más tiempo).

Los puertos señalados en el cuadro no pueden considerarse representativos de todos los del Istmo y por lo tanto no se puede generalizar un promedio aproximado de permanencia para todas las terminales. Se trata, en su mayor parte, de los puertos donde las naves son mejor y más rápidamente atendidas y donde el tiempo efectivo de las faenas de carga y descarga sólo es una pequeña proporción de la estancia total promedio por unidad. El tiempo de inactividad promedio es nulo para 10 de los 13 puertos anotados; resulta en cambio el más alto para los puertos de Limón, Puntarenas y Cortés, a causa del congestionamiento que padecen o sufrieron. También es alto en Corinto, pero referido a 1.1 días de permanencia resulta de corta duración.

e) Algunos estándares de productividad en las operaciones portuarias

La carencia de estadísticas portuarias adecuadas impidió obtener información suficiente en este campo.

Cuadro 10

## CENTROAMERICA Y PANAMA: PERMANENCIA DE LOS BARCOS EN ALGUNOS PUERTOS DE ALTURA, 1969

País y puerto	Permanencia (días)		Total	Fondeados en espera de atraque	Permanencia (Porcientos)		Inactivos
	Total	Promedio por barco			En faenas de carga y descarga Fondeados	Atracados	
<u>Guatemala</u>							
Champerico	272	1.5	100	-	100	-	"
<u>El Salvador</u>							
Acajutla	1 196	2.7	100	19	-	81	"
La Libertad	271	1.0	100	-	100	-	"
<u>Honduras</u>							
Cortés	3 073	2.8	100	51	-	42	7
Teja	452	2.3	100	9	-	56	35
<u>Nicaragua</u>							
Cabezas	104	2.0	100	-	100	-	"
Isabel	473	1.1	100	-	100	-	"
Corinto	648	1.1	100	14	3	66	17
<u>Costa Rica</u>							
Limón	1 958	2.6	100	25	-	41	34
Puntarenas	1 444	3.0	100	25	10	35	30
Golfito	385	1.5	100	2	-	92	4
<u>Panamá</u>							
Cristóbal	...	1.0	100	-	-	100	"
Balboa	...	1.0	100	-	-	100	"



La circunstancia de que en la segunda reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, celebrada en Guatemala del 9 al 13 de septiembre de 1968, se aprobaran un proyecto de código uniforme de cuentas, un glosario de términos administrativos, financieros y contables, cuadros estadísticos uniformes y lineamientos generales sobre determinación de costos unitarios y estructura tarifaria uniforme, ha permitido un pequeño avance en este campo, aunque la implantación de estos sistemas uniformes haya sido lenta.

Se estima que puede contribuir a impulsar nuevas medidas en este campo el documento: Desarrollo y mejoramiento de los puertos: estadísticas portuarias; selección, recopilación y presentación de información y estadísticas portuarias; preparado por la secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), de reciente distribución y cuya aplicación se recomienda.

La Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias que inicia oficialmente sus actividades, podría conseguir los acuerdos regionales sobre esta materia y su aplicación en la práctica, con lo cual sería factible comparar los resultados de las operaciones de las distintas terminales, que sólo pueden lograrse contando con una base estadística homogénea.

Los estándares que figuran a continuación --muy fragmentarios para el año de 1969 al que se refieren, por las razones ya anotadas-- se presentan con el exclusivo propósito de que sirvan de incentivo a los ejecutivos portuarios.

Uno de los índices recoge las toneladas de carga general movilizadas por hora-hombre y la cantidad de tiempo empleado. De la escasa información oficial disponible se deduce que para la operación de las mercancías en los barcos de carga general se necesita una proporción mucho mayor de días-hombre que para la de cualquier otro tipo de naves, y que ello se debe ante todo a la aplicación de métodos, técnicas y equipos no especializados y a la necesidad de atender mayor número de unidades, para volúmenes de carga unitaria muy reducidos y muy diversificados por su clase, su tamaño, etc. Los

productos homogéneos y graneles (sólidos y líquidos) movilizados en cantidades relativamente considerables, requieren, en cambio, menor número de unidades de mayor capacidad, se operan generalmente a base de equipos especializados y precisan por lo tanto de un número menor de días-hombre.

El nivel del total de días-hombre empleado en los puertos en las faenas de carga y descarga está influido poderosamente, por lo tanto, por el nivel de los dedicados al manejo de carga general. (Véase el cuadro 11.)

Es absolutamente necesario que los puertos concedan mayor importancia al registro de estos datos, que resultan imprescindibles para calcular índices de productividad y de los que puede derivarse la necesidad de aplicar métodos o técnicas distintos a los actuales para aprovechar mejor las instalaciones y los equipos disponibles.

De la colaboración que se logre entre las autoridades portuarias del Istmo y la Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo del Istmo Centroamericano, dependerá la elaboración más perfecta de todos los datos sobre instalaciones y actividades portuarias que necesitan presentarse en cualesquiera negociación o consulta que se realicen con las conferencias navieras para poder abogar por la aplicación de tarifas de transporte más reducidas sobre la base de mejoras comprobables.

La falta de información sobre determinadas actividades puede deberse a defectos de algunos sistemas estadísticos y de contabilidad portuaria, para cuyo perfeccionamiento la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias podría necesitar la asesoría de organismos internacionales especializados. En el cuadro 12 figura la información sobre productividad proporcionada por los puertos que se indican.

El manejo de carga general --si se tiene presente el empleo de métodos y operaciones no suficientemente tecnificados y el uso de equipo no especializado-- presenta niveles aceptables de productividad por hora-cuadrilla en la mayor parte de los puertos, si se considera normal una productividad de 20 toneladas de carga general por cuadrilla-hora. Cuatro de ellos lo alcanzaron exactamente (La Libertad, Cabezas, Isabel y San Juan del Sur) y tres se aproximaron notablemente (Golfito, Acajutla y Corinto).

Cuadro 11

CENTROAMERICA: DIAS - HOMBRES OCUPADOS EN LA MOVILIZACION DE  
LA CARGA SEGUN TIPO DE BARGO, 1969

(Número)

País y puerto	Total	Carga general	Petroleros tanque	Bana- neros	Grane- leros	Otros
El Salvador						
Acajutla	96 386	56 717	5 568	-	33 733	15 850
La Libertad	41 592	41 230	-	-	-	312
Honduras						
Cortés	90 274	45 377	-	31 015	1 223	12 659 <sup>a/</sup>
Nicaragua						
Cabezas	11 400	11 400	-	-	-	-
Corinto	56 602	51 888	-	3 864	850	-
Somoza	24 000	...	...	-	-	-
Costa Rica						
Puntarenas	297 024	191 872	-	-	105 152	-

<sup>a/</sup> Madereros.



Cuadro 12

CENTROAMERICA Y PANAMA: ALGUNOS ESTANDARES DE PRODUCTIVIDAD EN LA MOVILIZACION DE CARGA, 1969

País y puerto	Carga general			Graneles												
	h/cuadrilla	h/hombre	h/barco	Banano		Petróleo		Trigo		Maíz		Minerales		Otros		
				t/h	Equipo	t/h	Equipo	t/h	Equipo	t/h	Equipo	t/h	Equipo	t/h	Producto	Equipo
<u>Guatemala</u> San José	12/15	...	...	-	-	...	...	-	-	-	-	-	-	...	...	
<u>El Salvador</u> Acajutla	16.0	1.3	50.0	-	-	-	Ductos sub marinos	500	Unidad de carga y descarga y bandas transportadoras	150	Ductos so- bre muelles y bombas	-	-	500	15 000 a 20 000	
La Libertad	20.0	1.6	60.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	b/ 15 000 a 20 000 galones por hora	Gas pro- pano	Tubería	
<u>Honduras</u> Cortés	11.59	1.12	34.77	95.1	Máquinas elevadoras y rodos	144.9	Tubería	35	Bombas de succión y tuberías	...	Tuberías y mangueras	105	Remolques rastras y góndolas	20.6	Maderas	Carro de ferrocarril (plataforma)
Teja	15.63	0.90	95.4	17.5	Cargadores de banano	290	Tuberías de 6 y 12 pulgadas	-	-	-	-	-	-	17.0	...	...
<u>Nicaragua</u> Cabezas	20.0	1.33	40.0	-	-	735	Tubería	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Isabel	20.0	...	...	-	-	-	-	-	-	-	-	180	Bandas transp.	-	-	-
Corinto	16.0	1.0	61.0	22.5	Aparejos de barco	120/250	Equipo del barco	25	Succionó- metro VA-CU- VE-TOR	180	Equipo del barco	33	Aparejos del barco	70 14 45	Tortas alg. Avena	Aparejo barco Suc. VA-CU- VA-TOR
San Juan del Sur	20.0	1.5	20.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Cuadro #2 (Conclusión)

País y puerto	Carga general			Graneles												
				Banano		Petróleo		Trigo		Melazas		Minerales		Otros		
	h/cuadrilla	h/hombre	h/barco	t/h	Equipo	t/h	Equipo	t/h	Equipo	t/h	Equipo	t/h	Equipo	t/h	Producto	Equipo
<u>Costa Rica</u>																
Limón	...	...	...	2 500 cargas/ hora- esco- tilla <u>a/</u>	Faja transpor- tadora	...	...	-	-	-	-	-	-	...	...	...
Puntarenas	...	...	...	-	-	140	Oleoducto y bombas neumáticas	90	Bombas neu- máticas con motor eléctrico	-	-	-	-	-	-	-
Golfito	180	0.9	...	264	Cargado- res y rodos	124	Manguera	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<u>Panamá</u>																
Cristóbal	...	1.353	...	-	-	...	...	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Balboa	...	2.494	...	-	-	...	...	-	-	-	-	-	-	-	-	-

a/ Cajas/hora escotilla.

b/ Galones/hora.

Lejos de alcanzar el nivel de manejo de carga general de 20 toneladas por cuadrilla-hora, se encuentran --por diversos motivos-- San José, Tela y Cortés, este último en el nivel más bajo.

Los niveles de productividad, medidos en tonelaje manejado por hora-hombre, resultan en general proporcionales a los medidos por hora-cuadrilla (al hallarse las cuadrillas compuestas, tanto por número como por clase de trabajadores, en forma semejante). De este índice resultan, por lo tanto, niveles de productividad también aceptables.

Los datos sobre la productividad por tonelada de carga general por hora-barco, resultaron muy diferentes por lo que no se pudo derivar una conclusión general al respecto.

Por lo que se refiere a los graneles, los estándares de velocidad de su manejo resultan, naturalmente, mucho más elevados, operándose a un ritmo muy diferente y superior al de la carga general. Para la carga y descarga de graneles se utilizan técnicas, equipos e instalaciones especializados que permiten manejar altos volúmenes de productos homogéneos y atender barcos de mayor capacidad. De hecho se alcanzan (o se pueden alcanzar) los mayores niveles de productividad para cada caso particular en los puertos que disponen de las mejores instalaciones de esta clase en la región (Acajutla).

La capacidad de los puertos en función del nivel de la demanda que se les presenta, en lo referente al número de barcos que arriba simultáneamente, su tiempo de estadía, etc., durante el año, señala su suficiencia y permite apreciar los casos en que pueden presentarse congestionamientos. Estos datos se recogen en el cuadro 13. Para los Departamentos de Planificación este tipo de informes resulta indispensable.

Desde que se iniciaron las actividades del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, y fue creada la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, son muchos los departamentos de operaciones de las terminales del Istmo que han concedido la debida atención a los estudios de tiempo y movimiento, al empleo de equipos y técnicas adecuadas y al entrenamiento del personal,



## CENTROAMERICA: PERMANENCIA SIMULTANEA DE BARCOS EN ALGUNOS PUERTOS DE ALTURA, 1969

(Número de días al año)

Barcos	País y puerto									
	Guatemala San José <sup>a/</sup>	El Salvador Acajutla	Honduras			Nicaragua			Costa Rica	
			Cortés	Tela	La Ceiba	Cabezas	Somoza	San Juan del Sur	Puntarenas	Golfito
0	99	8	0	86	0	202	76	0	6	0
1	96	17	1	92	0	139	267	76	35	0
2	77	46	5	28	365	21	17	15	38	0
3	56	78	3	12		3	4	3	62	115
4	25	74	7	3			1		53	
5	7	62	12						57	
6	4	46	24						51	
7	1	14	26						52	
8	1 hora	13	19						14	
9		6	35						9	
10		1	43						4	
11			41						3	
12			26							
13			31							
14			21							
15			11							
16			23							
17			10							
18			14							
19			7							
20			5							

<sup>a/</sup> Datos correspondientes a 1966.

## 2. Aspectos laborales

### a) Períodos de trabajo

Los puertos del Istmo proporcionan servicios prácticamente todos los días del año, incluso días festivos, en los que se suspenden los trabajos en otro tipo de actividades.

Se establecen condiciones especiales diversas para las labores que desarrollan en los días festivos o en horarios extraordinarios. (Véase el cuadro 14.)

En la mayoría de las terminales marítimas del Istmo existen dos o tres turnos de labores; en Isabel sólo uno y en Limón cuatro. En Champerico la jornada laboral se prolonga 24 horas en caso de necesidad, y en Cortés no se habían podido establecer turnos definidos en 1969, debiendo trabajar los obreros en dicho puerto a cualquier horario y por el tiempo que se considerase necesario.

Tanto los horarios ordinarios como los extraordinarios resultan distintos en los diversos puertos, así como el tiempo y forma de las "llamadas" y el sistema de recargos que se aplica a los diversos tipos de faenas y a las distintas clases de mercancías. La normalización y uniformidad de estos aspectos, a nivel regional, debe ser sin duda motivo de estudio para la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias.

Los horarios que corresponden a jornadas ordinarias y extraordinarias y los recargos que se aplican a estas últimas, varían también considerablemente de un puerto a otro. Pocos son los puertos que señalan además otros tipos de recargos (por bultos pesados, voluminosos, carga nociva, peligrosa, etc.) respecto a los cuales convendrá asimismo establecer una uniformidad regional.

### b) Personal que labora en las terminales portuarias

En cada terminal trabaja un número muy variable de personas, sin que exista relación alguna entre su número y la magnitud y los tipos de operación

## Cuadro 14

## CENTROAMERICA Y PANAMA: DIAS LABORABLES Y FESTIVOS EN LOS PUERTOS, 1969

País y Puerto	Días laborables	Días festivos	
		Número	Descripción
<b>Guatemala</b>			
Sto. Tomás de Castilla	358	7	Jueves, Viernes y Sábado Santos, 12 de marzo, 1 <sup>o</sup> de mayo, 25 y 31 de diciembre.
Champerico	361	4	1 <sup>o</sup> de enero, Viernes Santo, 1 <sup>o</sup> de mayo y 25 de diciembre
San José	364	1	Viernes Santo (se deja de laborar desde las 19 hrs. del Jueves hasta las 7 hrs. del Sábado Santo)
<b>El Salvador</b>			
Acajutla	364 1/2	1/2	Medio día del Sábado Santo no se trabaja.
La Libertad	355	10	1 <sup>o</sup> de enero, Jueves, Viernes y Sábado Santos, 1 <sup>o</sup> de mayo, 6 de agosto 15 de septiembre, 2 de noviembre, 8, 10 y 25 de diciembre
<b>Honduras</b>			
Cortés	364	1	Viernes Santo
Tela	360	5	1 <sup>o</sup> de enero, Viernes Santo, 1 <sup>o</sup> de mayo, 15 de septiembre y 25 de diciembre
La Ceiba	365	0	Ninguno
Amapala	360	5	Lunes, Martes, Miércoles, Jueves y Viernes Santos
<b>Nicaragua</b>			
Cabezas	362	3	Jueves y Viernes Santos, y 1 <sup>o</sup> de mayo
Isabel	365	0	Ninguno
Corinto	363	2	Jueves y Viernes Santos
Somoza	365	0	Ninguno
San Juan del Sur	364	1	1 <sup>o</sup> de mayo
<b>Costa Rica</b>			
Limón	365	0	Ninguno
Puntarenas	364	1	Viernes Santo
Golfito	359	6	1 <sup>o</sup> de enero, Jueves y Viernes Santos, 1 <sup>o</sup> de mayo, 15 de septiembre y 25 de diciembre
<b>Panamá</b>			
Cristóbal	365	0	Puesto que ambos puertos son operados por la compañía de la Zona del Canal están establecidos como días festivos laborables todos los vigentes en los Estados Unidos, más el 3 de noviembre día de la independencia de Panamá
Balboa	365	0	



que se desarrollan. En términos generales, en la mayoría de las terminales el número de obreros es excesivo y además depende de múltiples entidades, ocasionando esta circunstancia, confusión e interferencias con el natural perjuicio para los usuarios.

Los niveles de salarios varían también notablemente entre las distintas terminales marítimas del Istmo, no sólo en magnitud sino en modalidades de pago. Se cancela por tiempo o tonelada movilizada (a destajo) independientemente de ser empleado un obrero a contrato o jornal, de planta o eventual, etc. Difieren asimismo las percepciones por horarios extraordinarios.

El trato que recibe el personal portuario de la administración del puerto se refleja en la forma en que se llevan a cabo las actividades portuarias (rendimientos), por lo que debe prestarse a este aspecto la mayor atención. El número de obreros debe adaptarse, en la medida de lo posible, a las necesidades de cada puerto; el monto de los salarios y las prestaciones sociales deben estudiarse cuidadosamente, y también el adiestramiento del personal para que se pueda clasificar por sus habilidades y capacidades especiales, permitiendo organizar las cuadrillas más adecuadas para cada tipo de operación.

La normalización de estos aspectos representaría múltiples ventajas, por lo que se recomienda a la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias prestarle la debida atención, teniendo en cuenta las características particulares de cada terminal (de atraque directo, gabarraje, etc.).

También debe estudiarse la implantación de incentivos por tonelada movilizada, sin que ello pueda afectar a la salud de los trabajadores.

En definitiva, todas las disposiciones que tiendan a mejorar la situación y la capacidad del personal que labora en las terminales habrán de repercutir en una mejora de las operaciones. Debe tenerse muy presente que de nada sirven instalaciones y equipos excelentes cuando no se dispone de personal satisfecho de su situación y capacitado debidamente para utilizarlos en la mejor forma posible.

### 3. Resultados económicos de la operación portuaria

La mayor parte de los puertos del Istmo operó con resultados económicos satisfactorios (saldos positivos entre ingresos y gastos) en el período 1964-69. Los mismos se pueden medir a base del coeficiente de operación calculado como el por ciento de los gastos sobre los ingresos. (Véase el cuadro 15.)

En general, casi todos los puertos del Istmo han ido reduciendo en forma continua sus coeficientes de operación, con algunas excepciones (Barrios y Cabezas). Escasas utilidades obtuvieron en 1969, por la reducción de la demanda de servicios, Champerico y La Unión - Cutuco; Limón experimentó lo mismo por el severo congestionamiento (altos costos).

Los ingresos y gastos de operación variaron notablemente por tonelada movilizada tanto para cada puerto como por el manejo de los distintos tipos de carga. Los ingresos y los costos tendieron al alza, salvo en casos en los que pudo mejorarse la productividad. (Véase el cuadro 16.)

No se puede, sin embargo, señalar niveles de ingresos y costos unitarios de manejo, por ser notables en el Istmo las diferencias observadas en los distintos puertos.

Para poder establecer comparaciones sobre ingresos y gastos se preciaría que las autoridades portuarias adoptaran sistemas contables, estadísticas y estructuras tarifarias uniformes. Sólo en esa forma cada puerto podría analizar la efectividad de las operaciones que realiza en comparación con los demás, y conocer los aspectos en que pudieran requerirse mejoras. Esta uniformidad sería, además, de importancia indiscutible para los usuarios y en especial para los navieros, que en la actualidad tienen que atenerse a tantos sistemas, criterios, tarifas y horarios portuarios como terminales existen.

Se recomienda que la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, de acuerdo a lo aceptado en la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario (Guatemala, 1968) implante, en definitiva, normas similares en todas las terminales en los aspectos estadísticos, contables, tarifarios, etc. a los que nos hemos venido refiriendo.

## Cuadro 15

CENTROAMERICA Y PANAMA: COEFICIENTES DE OPERACION DE  
ALGUNOS PUERTOS DE ALTURA, 1964 A 1969

(Porcientos)

País y puerto	1964	1965	1966	1967	1968	1969
<u>Guatemala</u>						
Santo Tomás de Castilla	80	77	44	78	66	...
Barrios	...	94	106	...	102	105
Champerico	58	63	75	74	68	80
<u>El Salvador</u>						
Acajutla	80	89	87	62	78	...
La Libertad	64	70	76	73	77	67
La Unión-Cutuco	87	93	92	...	...	...
<u>Honduras</u>						
Tela	77	67	48	72	...	40
<u>Nicaragua</u>						
Cabezas	77	98	86	68	80	102
Corinto	71	66	81	65	78	57
<u>Costa Rica</u>						
Limón	82	87	89	87	...	...
Puntarenas	94	93	98	...	...	60
Golfito	68	68	58	...	...	...
<u>Panamá<sup>a/</sup></u>						
Cristóbal	90	90	89	...	...	86
Balboa						

a/ Los puertos de Cristóbal y Balboa son operados por la Cía. de la Zona del Canal.



**CENTROAMERICA Y PANAMA: INGRESOS Y GASTOS PROMEDIO DE OPERACION, POR TONELADA  
DE CARGA MOVILIZADA POR PUERTO DE ALTURA, 1964 A 1969**

(Pesos centroamericanos)

País y puerto	1964		1965		1966		1967		1968		1969	
	Ingresos	Gastos	Ingresos	Gastos	Ingresos	Gastos	Ingresos	Gastos	Ingresos	Gastos	Ingresos	Gastos
<u>Guatemala</u>												
Santo Tomás de Castilla	...	...	...	...	...	...	3.8	2.8	4.2	2.8	...	...
Barrios	...	...	2.8	2.6	3.2	3.5	...	3.5	1.2	1.4	1.2	1.3
Champerico	7.9	4.5	7.9	5.6	8.4	6.2	8.6	6.4	...	...	9.1	7.6
<u>El Salvador</u>												
Acajutla a/	8.2	6.6	7.6	6.8	6.9	6.0	7.4	4.6	6.7	5.2	...	...
La Libertad	11.2	7.2	10.5	7.4	11.6	9.1	12.3	9.0	12.5	10.0	12.5	8.3
La Unión-Cutuco	4.1	3.5	4.2	3.7	4.2	3.9	...	...	...	...	...	...
<u>Honduras</u>												
Tela	1.0	0.8	0.8	0.5	0.8	0.4	0.6	0.4	...	...	0.5	0.2
Amapala	21.5	...	23.7	...	20.3	...						
<u>Nicaragua</u>												
Cabezas	2.3	1.8	2.5	2.4	2.1	1.9	2.8	1.9	4.0	3.2	3.8	3.9
Isabel	3.9	...	3.6	...	2.4	...			3.2	...		
Corinto	2.2	1.7	2.6	1.7	2.7	2.2	2.8	1.9	4.1	3.2	5.4	3.1
<u>Costa Rica</u>												
Limón	...	...	...	...	2.5	...	3.1	...				
Puntarenas	5.6	...	6.0	...	3.3	3.2	...	...	...	...	6.7	4.5
Golfito	0.22	0.15	0.31	0.21	0.40	0.24						
<u>Panamá b/</u>												
Cristóbal												
Balboa	6.9	6.2	8.8	8.0	7.9	7.1					10.2	8.8

a/ Excluye cargas de petróleo y sus derivados.

b/ Los puertos de Cristóbal y Balboa son operados por la Cfa. de la Zona del Canal.

### III. ADMINISTRACION

A continuación se presentan consideraciones generales sobre aspectos portuarios administrativos en cada uno de los países del Istmo Centroamericano y se destacan las medidas que se deberían adoptar en cada caso para asegurar una operación portuaria más expedita que se traduzca en una óptima productividad que beneficie a todos los sectores relacionados con estas actividades.

#### 1. Guatemala

Los cuatro principales puertos de Guatemala son, en el Atlántico, Santo Tomás de Castilla, administrado por la empresa portuaria nacional del mismo nombre y Barrios, administrado por la empresa Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA); y en el Pacífico, San José, administrado por Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA) y operado en concesión por Agencias Marítimas, S.A. (AMSA) y Champerico, administrado por la Empresa Portuaria Nacional de Champerico, multiplicidad administrativa que sugiere la conveniencia de coordinar las actividades de todos esos organismos. La situación de Barrios y Santo Tomás de Castilla, a menos de cinco millas náuticas de distancia y ambos con exceso de capacidad instalada, señalan la necesidad de integrar ambas terminales en un solo complejo portuario, especializando sus respectivas instalaciones para el manejo de cargas de distinta clase, y la conveniencia de suspender en ambos puertos la adquisición de nuevos equipos mientras no se defina el tipo de mercancías que deberá manejar cada uno; en esa forma podrán movilizarse volúmenes mucho más considerables de cada tipo de carga y con mayor efectividad. Cabría la posibilidad, por ejemplo, de asignar a Barrios la movilización de graneles o cargas homogéneas (banano, azúcar, café, minerales) mientras Santo Tomás se dedicaría a carga general y al manejo de barcos contenedores ("containers").<sup>12/</sup> La especialización se extendería a los equipos, los almacenes de depósito y otras instalaciones complementarias, que difieren para cada producto que se maneja.

<sup>12/</sup> Véase el documento Observaciones sobre la operación portuaria de Puerto Barrios, Guatemala (CEPAL/MEX/69/17).

Una comisión coordinadora, constituida por representantes de las empresas de los puertos, estudia en la actualidad estos aspectos mientras se decide sobre la creación de una sola autoridad portuaria nacional que dirigiría la administración de todos los puertos.

También deberán definirse en los puertos de Guatemala las áreas de acción que deben quedar bajo la jurisdicción de los servicios de la aduana y cuáles bajo la de las autoridades portuarias, para evitar duplicaciones de controles y de operaciones que en la actualidad<sup>13/</sup> se traducen en manejo lento de la carga, anulando la efectividad y rapidez que permiten algunas instalaciones modernas y equipos diversificados como los de que se dispone en Santo Tomás de Castilla, por ejemplo.

## 2. El Salvador

La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) tiene a su cargo la administración de los puertos de Acajutla y La Libertad, y existe la posibilidad de que administre asimismo el de Cutuco, si se decide retirar la concesión bajo la que lo manejan los Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica (FICA).

La administración a cargo de la CEPA ha proporcionado a la terminal de Acajutla un impulso extraordinario y está ocupándose de mejorar las instalaciones de La Libertad. Todavía se necesitan perfeccionar, en el primer caso, algunos detalles, como las atribuciones de la capitania del puerto sobre las maniobras de las naves.

Se precisará, asimismo, revisar el excesivo tiempo libre de pago por el depósito de las mercancías que se otorga en la actualidad a los usuarios, lo que propicia que éstos no retiren su carga mientras sus necesidades no lo exijan, lo que limita la capacidad de los puertos y disminuye su productividad.

El establecimiento de una zona libre industrial portuaria contribuiría sin duda a incrementar las actividades de exportación, posibilidad que sólo podrían llevar a cabo en Centroamérica los puertos de Acajutla (en El Salvador)

<sup>13/</sup> Véase el documento Coordinación de las operaciones de los puertos de Santo Tomás de Castilla y Barrios, Guatemala (CEPAL/MEX/70/7).



y de Santo Tomás (en Guatemala), únicos que disponen en la actualidad de espacios suficientes para instalarla junto a sus servicios portuarios.

En el puerto de La Libertad las funciones propias de las empresas portuarias son realizadas por la aduana, inconveniente que debe eliminarse. La cercanía del puerto de La Libertad a la capital del país, y el tipo de carga que recibe, aconsejan simplificar al máximo los trámites aduaneros en dicha terminal para propiciar el retiro inmediato de los productos que se reciben y para los que apenas se dispone de espacios de almacenamiento que siempre resultan insuficientes.

### 3. Honduras

La terminal portuaria más importante del país, Puerto Cortés, es administrada y operada por la Empresa Nacional Portuaria de Honduras, organismo autónomo creado con carácter de autoridad nacional por Decreto 40, publicado en el Diario Oficial "La Gaceta", el 10. de diciembre de 1965. Sin embargo, la administración del puerto comparte el manejo de las instalaciones, del equipo humano y de otros elementos con empresas particulares y nacionales como la Tela Railroad Co., la Texaco, los ferrocarriles, diversos agentes navieros, etc.

Sólo si la Empresa Nacional Portuaria se hiciera cargo de todos los servicios de Cortés podría lograrse la necesaria planificación de los mismos y mejorarse la productividad, beneficios del que participarían todos los usuarios de la terminal sin excepción.

Por otra parte, Amapala-San Lorenzo, puerto del Golfo de Fonseca en el sur, está administrado por la aduana en vez de serlo por una autoridad portuaria especializada, que estaría más capacitada para aumentar la productividad de la terminal. Convendría pues asignar su administración a la Empresa Nacional Portuaria que ha desempeñado una labor excelente en Puerto Cortés, máxime si se considera que dicha terminal formará parte de las instalaciones que deberán preverse para todo el área del Golfo de Fonseca (Honduras, El Salvador y Nicaragua).

Los puertos privados de Tela y La Ceiba, han recibido el carácter de públicos para manejar, a base de tarifas oficiales, cargas distintas a las de las empresas que los administran en concesión. Sin embargo, ellos sólo

/son adecuados

son adecuados a los requerimientos de las empresas concesionarias. Esta falta de capacidad para atender otro tipo de demanda puede obligar a la construcción de un puerto especial para atender las futuras necesidades del complejo de pulpa y papel. Como la Empresa Nacional Portuaria está en capacidad de ampliar sus actividades, convendría asignarle la administración de las instalaciones que manejan actualmente las empresas concesionarias para ir planificando a nivel nacional la operación de los servicios portuarios y adecuar las nuevas inversiones en infraestructura y equipos móviles complementarios a un orden de prioridades en el que prive el interés general del país.

#### 4. Nicaragua

La Autoridad Portuaria de Corinto, organismo similar al de la CEPA de El Salvador, ha venido operando con éxito al haber logrado hacer de Corinto uno de los mejores puertos de Latinoamérica y un centro de entrenamiento de personal portuario centroamericano en el que numerosos funcionarios de los países del Istmo han recibido instrucción especializada. Sin embargo, la aduana y las empresas concesionarias duplican ciertas operaciones, lo que debe corregirse mediante una clara definición y adjudicación de atribuciones, de acuerdo a la naturaleza de las diversas funciones de cada uno de estos servicios.

La Autoridad Portuaria de Puerto Cabezas es supervisada por la de Corinto, hecho positivo que permite aprovechar experiencias y capacidades. Esta última interviene también en el desarrollo del complejo El Bluff-Rama, en el Atlántico, y en el pequeño puerto de Potosí, en el Golfo de Fonseca.

Se encuentra en estudio --con base en la excelente labor de la autoridad de Corinto-- la organización de una autoridad portuaria de ámbito nacional capacitada para determinar, dentro del plan de desarrollo portuario del país, qué puertos deben dedicarse a terminales de tráfico internacional y cuáles al cabotaje, la pesca u otras actividades especializadas. Dicho plan incluiría el establecimiento de una terminal adecuada en la región del Atlántico, zona en proceso de desarrollo. La autoridad nacional sería además un asesor idóneo del Ejecutivo para el desarrollo de este sector.



## 5. Costa Rica

Los problemas portuarios de Costa Rica han ido agravándose en los últimos tiempos a causa del incremento de la demanda de servicios que las terminales de Limón y Puntarenas no alcanzan a satisfacer. Ello ha dado lugar al proyecto que se encuentra en estudio para construir una nueva terminal en un lugar de la costa del Atlántico denominado Cieneguita, próximo a Limón, para la que el BIRF ha aprobado recientemente un financiamiento parcial.

Mientras se lleva a cabo lo anterior se han recomendado, entre otras, las siguientes medidas inmediatas para aumentar la capacidad del puerto y atender una demanda creciente: deslindar en los dos puertos las actividades de la aduana de las de la administración portuaria; aumentar el personal para poder proporcionar servicio a los barcos las 24 horas del día; adquirir equipo móvil complementario y asignar la administración total del puerto de Limón a la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), en tanto no se establezca un organismo nacional autónomo bajo cuya dirección se administrarían todas las terminales portuarias del país.

Deficiencias en el funcionamiento de la terminal de Puntarenas en el Pacífico, manejada por el Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, y daños que causaron a las instalaciones portuarias del Atlántico los ciclones y temporales de 1969, han provocado en el manejo de la carga marítima una situación que aconsejó al gobierno declarar zonas de emergencia portuaria tanto en este puerto como en el de Limón y promulgar una ley especial para tratar de resolver los severos congestionamientos que ambas terminales padecen y han determinado que las conferencias navieras les apliquen repetidos recargos tarifarios que colocan al comercio exterior de Costa Rica en abierta desventaja con respecto al de los demás del área.

/Para mejorar



Para mejorar la situación, el Instituto que administra el puerto ha intensificado el servicio de transbordos, ha construido una nueva instalación (El Cocal) para la carga y descarga de los lanchones y está ampliando los almacenes de depósito. Ha adquirido además equipo móvil complementario, ha aumentado el equipo ferroviario y ha adoptado diversas medidas administrativas y operacionales.

En Limón se aceleró la terminación del llamado muelle provisional que contiene tres nuevos atracaderos para naves de altura, que la empresa constructora esperaba concluir en noviembre de 1970, y se ha organizado un limitado servicio de transbordos por medio de barcasas y remolcadores; se ha convocado una licitación para adquirir equipo móvil para el recinto portuario, distinto al equipo ferroviario; y se ha solicitado de la empresa de ferrocarriles Northern Railway Co., que amplíe y modernice sus equipos.

Se concluyó una carretera provisional entre el puerto y San José mientras se construye una definitiva para que la terminal no dependa exclusivamente de la comunicación ferroviaria. También se han adoptado diversas medidas de carácter administrativo, se ha creado una comisión asesora de usuarios, y el Ministerio de Hacienda ha dispuesto la coordinación de los servicios aduaneros y portuarios para eliminar interferencias y duplicaciones que aún entorpecen la operación portuaria.

Las mejoras logradas a base de medidas administrativas y operacionales demuestran que las mismas pueden resultar suficientes en algunos casos y sustituir ampliaciones de las instalaciones, como ha podido observarse en Santo Tomás de Castilla, puerto de Guatemala donde la reorganización de los servicios permitió comprobar que se había instalado una capacidad excesiva que sólo podrá absorberse a base de un incremento notable de las operaciones que se presume no habrá de producirse en los próximos 10 años.

Un proyecto tendiente a la creación del Instituto Costarricense de Puertos que se haría cargo en forma paulatina de la administración de todos los del país ha sido sometido a la aprobación de la Asamblea Legislativa.

## 6. Panamá

La administración y operación de las terminales portuarias de Panamá ofrece características especiales. Los puertos principales, Cristóbal y Balboa, se encuentran en la Zona del Canal y son propiedad de la Compañía del Canal de Panamá, y los puertos de Almirante y Armuelles son administrados en concesión por empresas privadas productoras de banano.

Panamá no obstante ha mostrado interés en los problemas portuarios seguramente con miras a estar preparado para manejar por sí mismo sus terminales. En efecto, ha enviado delegados a las reuniones celebradas por el Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario del Subcomité Centroamericano de Transporte y, sus autoridades se han mantenido informadas sobre las actividades de la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, los problemas del transporte marítimo y del desarrollo portuario en el Istmo y los estudiados por la Comisión de Transporte Marítimo de la Conferencia sobre Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas (UNCTAD). Se ha incorporado a la Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo del Istmo Centroamericano, y fue sede de un curso sobre administración portuaria y aduanera dictado en 1970 por el Instituto Centroamericano de Administración Pública (ICAP) y la CEPAL. Por otro lado, con la colaboración de la CEPAL, constituyó un grupo especializado en transporte marítimo y desarrollo portuario en el que están representados todos los organismos nacionales que de una u otra manera tienen ingerencia en estos aspectos.

Cabe destacar que la nueva política de controlar sus instalaciones portuarias habrá de reflejarse en las negociaciones sobre un nuevo tratado del Canal de Panamá.

## IV. ORGANISMOS REGIONALES

Mientras se logra el propósito de crear una flota regional, compete a los tres organismos regionales existentes lograr mejores condiciones para el transporte marítimo y procurar que sean más eficientes las terminales portuarias en todos sus aspectos. Estos organismos son la "Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias", la "Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo del Istmo Centroamericano" y la "Asociación Centroamericana de Armadores" (ACAMAR).

Cabe mencionar que Centroamérica y Panamá se semejan a una isla cuyo comercio se tiene que realizar principalmente recurriendo al transporte marítimo, a pesar de lo cual sólo disponen de una flota que apenas participa en ese transporte (6 por ciento) mientras la casi totalidad del mismo es absorbido por flotas propiedad de conferencias navieras extranjeras.

1. Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias

De acuerdo con las recomendaciones hechas por el Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo en su primera y segunda reuniones, el Consejo Económico Centroamericano del Tratado General, en su Decimonovena Reunión Extraordinaria (celebrada en Tegucigalpa, Honduras, el 15 de mayo de 1969) acordó crear la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias como organismo técnico y asesor de dicho Consejo (resolución 58 (CEC)).<sup>14/</sup>

La urgencia de coordinar las actividades portuarias de la región obedece a la necesidad de enfrentarse al hecho de que las conferencias navieras consideran la región como un todo y promedian los fletes que aplican a la totalidad de sus puertos, con base en los servicios poco efectivos que proporcionan algunos, en los que los buques pierden tiempo y experimentan altos costos. En consecuencia el esfuerzo debe ser conjunto y alcanzar a todas las terminales de altura de la región, pues de

14/ Véase el anexo 2.



otra manera los puertos buenos estarían subvencionados a los malos y los países que no han invertido en estos propósitos se estarían beneficiando de los esfuerzos de los que lo han hecho.

## 2. Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo del Istmo Centroamericano

La Federación de Cámaras de Comercio e Industrias del Istmo Centroamericano (FECAIÇA), recomendó en septiembre de 1968 que se estableciera una asociación de usuarios del transporte marítimo del Istmo, encomendando a la Cámara de Comercio de Managua que, con la asesoría de las Naciones Unidas, efectuase los estudios necesarios para ello. En 1969 se aprobó el proyecto de estatutos que se propuso para la misma y en 1970, se aprobaron su reglamento interno, su plan de trabajo, su organización administrativa y su presupuesto.<sup>15/</sup> Este organismo ha sido creado para defender los intereses de los usuarios del servicio marítimo contra decisiones de las conferencias navieras en materia de tarifas y recargos que se aplican indebidamente y en forma unilateral a algunos puertos. También, y lo que es más importante, para lograr que las tarifas por fletes marítimos se ajusten a los costos y que en ellas se consideren las ventajas que representan para los navieros las grandes inversiones que se están haciendo en el área en las terminales portuarias más importantes.

<sup>15/</sup> En el anexo 3 se presentan los Estatutos de la Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo del Istmo Centroamericano y el Reglamento Interno de la misma.

### 3. Asociación Centroamericana de Armadores

En la resolución 2 (GTTM) "Transporte Acuático" del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, aprobada en su primera reunión en noviembre de 1967, se recomienda la adopción de una política conjunta de los países del Istmo sobre transporte marítimo para asegurar la eficiencia de los servicios de las flotas centroamericanas y una participación equitativa de las mismas en el tráfico de altura de la región.

Se recomendó para lograrlo el establecimiento de una asociación centroamericana de armadores que pudiese crear mecanismos de coordinación y cooperación regional, además de ocuparse de establecer vínculos con asociaciones similares de Latinoamérica en beneficio de los usuarios del área y de todo el continente. La asociación quedó establecida en una reunión de armadores celebrada en Managua, Nicaragua, en febrero de 1970, ciudad que fue designada sede de la misma.<sup>16/</sup>

Será necesario que los países establezcan una política de protección y fomento de estas actividades, exigiendo a los armadores, como lógica y justa retribución, que dentro de las Conferencias de Fletes a las cuales pertenecen, sean genuinos representantes del interés nacional y regional y no sólo de sus Empresas. Asimismo que se opongan a las alzas y recargos discriminados que afecten a la región, y que estudien la posibilidad de ofrecer algunos fletes "promocionales" que sirvan de incentivo a la exportación de ciertos productos, especialmente de manufacturas y semimanufacturas.

<sup>16/</sup> Véanse en el anexo 4 los Estatutos de la Asociación Centroamericana de Armadores (ACAMAR).



## V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Del análisis de los puertos realizado a lo largo de este trabajo se deriva toda una serie de conclusiones cuyo común denominador es la importancia de contar con suficientes terminales portuarias, provistas de instalaciones apropiadas que se operen con altos índices de productividad, para el manejo adecuado de los volúmenes de carga que requieren las corrientes de exportación e importación del Istmo Centroamericano. De los progresos que se obtengan habrán de depender en gran parte las tarifas de fletes que las conferencias navieras apliquen a los países del Istmo, que en general se basan en las condiciones portuarias que afectan los costos de operación de los barcos y que se promedian por grandes regiones.

Los países centroamericanos han realizado cuantiosas inversiones en nuevas construcciones y mejoras de sus terminales portuarias, así como en la adquisición de equipos móviles complementarios en calidad y cantidad adecuadas. Este esfuerzo, que a la fecha ha significado una inversión superior a los 100 millones de dólares, se ha concentrado en más de un 50 por ciento en cuatro terminales importantes de la región: Santo Tomás Castilla (Guatemala), Acajutla (El Salvador), Puerto Cortés (Honduras) y Corinto (Nicaragua). Los navieros han resultado así doblemente beneficiados, por un lado, al reducirse la permanencia de los barcos (en tiempos de espera y maniobras) y, por otro, al evitarse un número excesivo de recaladas al poder ahora consultar en sus itinerarios un menor número de puertos. Sin embargo, las tarifas de fletes marítimos han continuado subiendo en beneficio casi exclusivo de los armadores extranjeros, pues la flota mercante centroamericana transporta escasamente un 7 por ciento de la carga movilizada en las terminales de la región.

Se puede estimar que el costo por estadía, uno de los más significativos, se reducirá considerablemente en 1971, ya que en las terminales de Santo Tomás de Castilla y Acajutla la permanencia en puerto es mínima y lo mismo ocurrirá en breve en Puerto Cortés y Corinto --una vez terminadas las obras de ampliación ya iniciadas-- así como en Costa Rica, con la construcción de Cieneguita (para lo cual se cuenta con un préstamo del Banco Mundial por unos 25 millones de dólares). Además, dentro de los planes nacionales se

/contempla



contempla la construcción de modernas terminales de atraque en el Pacífico (Guatemala, Golfo de Fonseca y posiblemente Costa Rica) y en la costa atlántica de Nicaragua. En resumen, se calcula que la inversión total en la región sería del orden de 180 millones de dólares, incluyendo equipos adicionales y la modernización y perfeccionamiento de otros puertos existentes. Si lo anterior se complementa, como ha sido la experiencia, con esfuerzos individuales y conjuntos para introducir mejoras en los sistemas operativos y de administración, la región contará en breve con terminales de alta productividad al nivel de las mejores existentes en los países en desarrollo.

Por la utilización óptima de los escasos recursos financieros, se recomienda la elaboración de un estudio regional para determinar la especialización de cada puerto, considerando, por una parte, la situación y características de cada uno y, por otra, los costos alternos del transporte de mercancías según origen y destino.<sup>17/</sup>

Dicho estudio deberá ser promovido por la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, de común acuerdo con las autoridades regionales de transporte.

El volumen de carga movilizada en las terminales de Santo Tomás de Castilla, Acajutla, Puerto Cortés y Corinto en el período 1964-69 alcanzó los 5.3 millones de toneladas, de las cuales 3.3 correspondieron a importaciones y el resto a exportaciones. Esto significa que a un 55 por ciento del total de la carga marítima del Istmo (9.6 millones de toneladas) se concentró en los puertos más modernos y fortalece la política de asignar prioridad a las inversiones en unas pocas terminales seleccionadas que actúan como puertos concentradores de carga.

Las mejores terminales del Istmo, tanto por las instalaciones de que disponen como por su efectividad operacional y administrativa, son las que están dirigidas por entidades autónomas portuarias creadas especialmente para ese objeto; el marco jurídico dentro del que actúan y las atribuciones que se les han asignado les permiten actuar con la flexibilidad y la eficiencia que las operaciones portuarias requieren y a las que están autorizadas a

<sup>17/</sup> Sobre este tema, la secretaría de la CEPAL prepara el documento Alternativas de transporte para el comercio regional centroamericano (E/CN.12/CCE/SC.3/30; TAO/LAT/Pend.), que será distribuido próximamente.

destinar los ingresos que perciben. Las terminales administradas por servicios públicos de carácter distinto al portuario propiamente dicho, como las aduanas, difícilmente disponen de los medios económicos para la construcción de las instalaciones indispensables, porque los ingresos que obtienen de los servicios que proporcionan se incorporan a los generales del país de carácter fiscal, y muchas veces sólo en mínima parte se destinan a mejoramientos portuarios. Las terminales operadas por empresas concesionarias, por su parte, dedican sus actividades preferentemente al manejo de la carga que les interesa y sólo en forma complementaria prestan atención al servicio público.

Las recomendaciones aprobadas en diversas reuniones regionales sobre la creación de autoridades portuarias nacionales donde no existen, y de reforzar las existentes concediéndoles la mayor autonomía posible, tienden a que se favorezca la especialización y tecnificación de sus funciones y a lograr una mayor productividad.

En algunas terminales del Istmo (Acajutla, Corinto y Cortés, entre otras) están claramente delimitadas las funciones de las administraciones portuarias y de las aduaneras. Donde no ocurre lo mismo, se presentan duplicaciones de operaciones y dificultades que encarecen el manejo de las mercancías y lo hacen más lento y complicado como se observa, por ejemplo, en algunas terminales de Guatemala y de Costa Rica. A ello se puede deber la baja productividad de algunos puertos modernos, que se ha atribuido equivocadamente, en algunos casos, a una falta de capacidad instalada.

Se recomienda, por lo tanto, que en todo puerto administrado y operado por una autoridad portuaria sea ésta la encargada de recibir y entregar las mercancías de los barcos, trasladarlas dentro del recinto portuario, depositarlas en almacenes o espacios al descubierto y recibirlas o entregarlas a los usuarios (importadores y exportadores). La aduana únicamente vigilaría los intereses de la nación, comprobando y percibiendo los derechos y tasas que correspondieran por la exportación o importación de las mercancías. La autoridad portuaria le prestaría su colaboración y no entregaría ninguna mercancía si no se hubieren cubierto los cargos correspondientes.

Con base en lo anterior, resulta indispensable revisar el Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento (CAUCA y RECAUCA) para adaptar sus disposiciones, teniendo presentes las funciones que competen a las

/autoridades



autoridades portuarias y a la aduana, porque cuando dichos cuerpos legales se aprobaron, las operaciones portuarias eran verificadas por las aduanas.

Por otro lado, la legislación marítima y portuaria es distinta en todos los países del Istmo, aparte de ser inapropiadas para los adelantos tecnológicos actuales. Sería de la más alta conveniencia, por ese motivo, poder contar con un instrumento regional uniforme sobre actividades portuarias y marítimas, para lo cual convendría revisar los proyectos de Código Marítimo y Portuario, elaborados hace algunos años y, una vez actualizados, estudiar la conveniencia de su adopción por cada uno de los países o a nivel regional.

La adopción de una estructura tarifaria uniforme para todos los puertos del Istmo permitiría establecer su efecto sobre los embarques o consignaciones, conocer, por comparación, los costos reales de los servicios portuarios de las distintas terminales y llegar a conclusiones sobre la productividad de cada una. Para el estudio correspondiente cabría gestionar financiamiento del Banco Centroamericano de Integración Económica.

La adopción de un código uniforme de cuentas, de glosarios de términos administrativos, financieros y contables, de estadísticas y costos unitarios, ya recomendadas,<sup>18/</sup> facilitaría el análisis comparativo de los puertos y propiciaría con ello la formulación de políticas conjuntas en materia de puertos y de transporte marítimo. Convendría, por lo tanto, que los organismos portuarios estudiaran esta posibilidad.

La falta de uniformidad de procedimientos y la superabundancia y diversidad de requisitos y documentación que se exigen para el transporte marítimo --y que incluso varían de un punto a otro en un mismo país-- es causa de innumerables dificultades y dilaciones en el despacho de la carga. Sería recomendable la adopción de procedimientos uniformes que simplificarían y reducirían al mínimo la tramitación de los embarques y, en consecuencia, la permanencia de los barcos en puerto, que cuando es excesiva es motivo de recargos en las tarifas que aplican las conferencias marítimas.<sup>19/</sup> Los

<sup>18/</sup> Véase el Informe de la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, celebrada en Guatemala del 9 al 14 de septiembre de 1969.

<sup>19/</sup> Los barcos sólo perciben ingresos en tanto navegan y dejan de hacerlo cuando están detenidos. Al disminuir el tiempo de permanencia en puertos, lógicamente reducen los costos totales y navegan productivamente más tiempo. Por lo tanto, deben estar en mejor disposición para rebajar los fletes hacia y de los puertos que les permitan ahorro de tiempo improductivo.



usuarios se beneficiarían así de los menores tiempos y costos resultantes que podrían además conocer con anticipación.

El documento Elementos básicos de un sistema uniforme y simplificado de la documentación exigida en las terminales portuarias centroamericanas (E/CN.12/CCE/SC.3/GTTM/II/7; TAO/LAT/90), elaborado por la secretaría de la CEPAL teniendo presente el Convenio para facilitar el transporte acuático Internacional del Hemisferio Occidental (legislación sobre la materia que tiene en cuenta las características propias de la región) señala el tipo de documentación uniforme simplificada que podría adoptarse a nivel regional en el área.

La seguridad para la navegación a base de señalización y comunicaciones radiotelefónicas es una necesidad que permitiría eliminar la calificación de zona de "navegación lenta y peligrosa" que recibe el Istmo Centroamericano en las cartas de los navegantes. Comunicaciones eficientes entre las naves y los puertos, o sus oficinas principales, permiten anticipar operaciones y ahorrar tiempo de estancia a los barcos. Convendría, además, disponer de cartas marítimas detalladas para todos los puertos y sus accesos, como las que ya se han elaborado para algunos de ellos. También sería útil aprobar un plan regional sobre medidas de señalamiento y de seguridad uniformes (faros, balizas, boyas, señales sonoras, etc.)

Todas las innovaciones o mejoras que se introduzcan en los puertos deberán darse a la publicidad periódicamente en la forma más oportuna para que los usuarios conozcan el servicio que puede esperarse de cada una. De esta información habrá de hacerse cargo alguno de los organismos marítimos regionales que ha entrado en funcionamiento recientemente.

Se obtendrían considerables beneficios de la normalización de equipos y de la adquisición conjunta de maquinaria para todas las terminales del área. Se asegurarían las economías de escala que significan compras considerables y la disminución del número de piezas de repuesto que debe mantenerse en existencia. Si además se conoce el estado en que se encuentra el equipo de que disponen las terminales portuarias, se facilitarían las labores de mantenimiento

De poco sirven las instalaciones y los equipos modernos cuando no se dispone del personal debidamente preparado para manejarlos. Deben llevarse a cabo programas de adiestramiento a nivel regional, proporcionando cursos

a los obreros portuarios en los lugares mismos de trabajo, enseñanzas a personal de niveles intermedios (y en especial a jefes de operaciones y de personal) donde se considere más oportuno (tal vez en todos los puertos, en forma rotativa, para que este tipo de funcionarios conozca personalmente diversas instalaciones y servicios), así como seminarios y mesas redondas destinados a funcionarios de alto nivel (ejecutivos y directivos) donde podrían discutirse los problemas y las soluciones propuestas para los mismos y que podrían tener lugar en algún centro similar al de Capacitación y Entrenamiento Portuario establecido por la Asociación Regional Latinoamericana de Puertos del Pacífico (ARELAP), cuyo primer curso, celebrado en octubre de 1970 en Bogotá, Colombia, se destinó a "Administradores Portuarios de Latinoamérica".

La Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, la Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo del Istmo Centroamericano y la Asociación Centroamericana de Armadores son los organismos responsables de todas las actividades relacionadas con el transporte marítimo y el desarrollo portuario.

La Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias se reunirá por primera vez durante el primer trimestre de 1971, ocasión en la que se aprobará su programa de trabajo. Se recomienda que en esa oportunidad se establezcan diversos grupos de trabajo que podrían reunir jefes de operaciones, de personal de contabilidad, de planificación, etc., con el propósito de aprovechar experiencias y mejores resultados y evitar duplicación de esfuerzos y que se cometan los mismos errores.

La Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo, si bien ha podido llevar a cabo algunas actividades positivas, tropieza con dos obstáculos graves que no sólo entorpecerán su labor, sino que inclusive podrían hacerla desaparecer: la falta de financiamiento y el hecho de que los gobiernos y los organismos rectores de la integración no le hayan dado el apoyo y reconocimiento necesarios. Esto último es de primordial importancia si se toma en cuenta que la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) establece que las Asociaciones de Usuarios del Transporte Marítimo son los órganos que deben negociar las reducciones de fletes marítimos. En consecuencia, compete a la Asociación Centroamericana solicitar de las conferencias

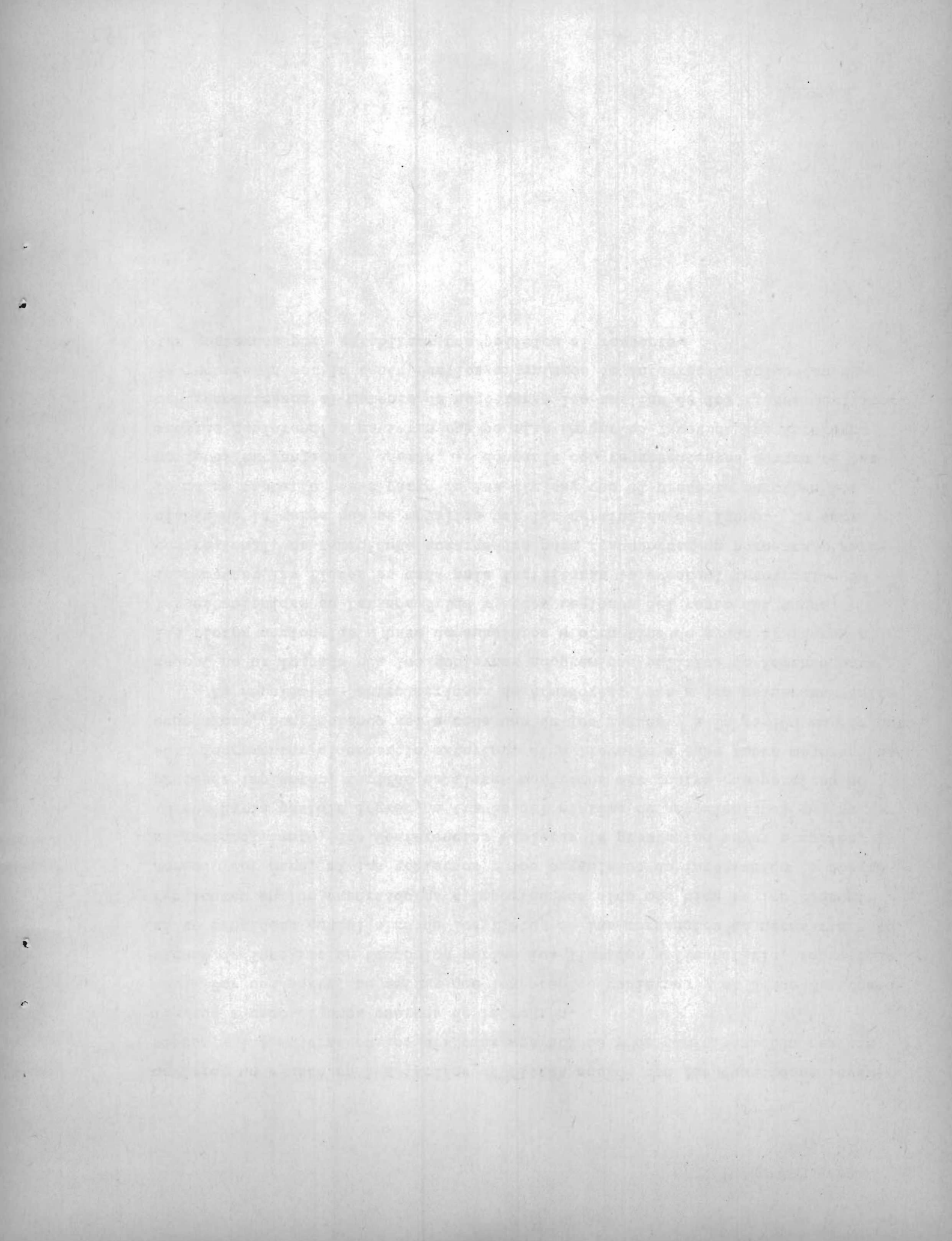


navieras un ajuste en las tarifas de fletes acorde con las cuantiosas inversiones y las mejoras en los sistemas operativos y de administración que han llevado a cabo algunos puertos de la región.

Por una parte, se estima que los propios gobiernos y el Banco Centroamericano de Integración Económica serían los llamados a financiarla, sobre todo si se considera que el alza de los fletes de las mercancías no necesariamente repercuten en los exportadores e importadores sino más bien en los consumidores. Por otra, si los gobiernos y los organismos de integración le dieran su reconocimiento, las Conferencias Navieras le prestarían mayor atención, lo que haría posible lograr, a través del sistema de negociaciones que se pretende implantar, tarifas de fletes marítimos más justas que permitan no sólo incrementar el comercio exterior, sino llevarlo a cabo sobre mejores bases económicas, beneficiando así a cada uno de los países y a la región en conjunto.

La Asociación Centroamericana de Armadores, pese a los esfuerzos realizados, no ha logrado que los gobiernos adopten una política de fomento para las flotas nacionales a base de subsidios u otro tipo de ayuda similares a las establecidas en Latinoamérica y otras regiones del resto del mundo. Incrementar las flotas en cada país facilitaría la eventual integración de una regional, de suficiente envergadura para transportar un porcentaje apreciable de la carga que se moviliza por las terminales del Istmo. En esta forma se captaría buena parte de las divisas que al presente perciben los navieros extranjeros. Además, se contaría con representantes dentro de las propias conferencias navieras que podrían abogar en favor de los intereses centroamericanos al momento de negociarse las tarifas de los fletes marítimos. Se recomienda por lo tanto que los organismos de integración colaboren con los gobiernos para establecer una política al respecto.





## MEJORAS Y ESTADO ACTUAL DE LOS PUERTOS DEL ISTMO CENTROAMERICANO

País y puerto	Año de construcción	Años de servicio	Número y tipo de instalaciones	No. de atracaderos	Estado actual
<u>Guatemala</u>					
Santo Tomás de Castilla	1955	15	Un molo marginal de atraque <u>di</u> recto de 900 metros	6 barcos	Puerto moderno mantenido en forma satisfactoria que constaba de 3 atracaderos. En 1969 se finalizó la segunda con otros tres.
Barrios	1897	73	Un muelle de penetración con atraque <u>directo</u> , con una <u>longi</u> tud de 644 metros	4 barcos	Su estado actual es satisfactorio; se le han efectuado reparaciones regularmente. La <u>cubierta</u> superior (de madera) lleva líneas férreas no empotradas, lo que impide el uso de equipo móvil con llantas.
Champerico	1872	92	Un muelle de penetración que sólo permite el atraque de gabarras, con una longitud de 344 metros	4 lanchas	Se mantiene en buen estado. No se proyectan cambios fundamentales mientras el Gobierno no decida sobre la construcción de una moderna <u>terminal</u> de atraque directo en el Pacífico.
San José	1853	117	Un muelle de penetración que sólo permite el atraque de gabarras, con una longitud de 280 metros	4 lanchas	Se le han efectuado reparaciones con regularidad, lo que ha permitido una vida útil prolongada. Si la nueva terminal de atraque directo se construye en otro lugar, este puerto debería dedicarse a movilizar petróleo, para lo cual no requiere infraestructura de atraque.
<u>El Salvador</u>					
Acajutla	1961	9	Un rompeolas que permitirá (con su <u>ampliación</u> ) el atraque <u>directo</u> de tres naves. Un molo de penetración dentro de la poza abrigada, con cuatro atracaderos	7 barcos	El primer puerto se construyó en 1871. Se <u>sustituyó</u> en 1900. La primera etapa de la moderna terminal se concluyó en 1961 (un rompeolas en el lado exterior), con dos atracaderos en su cara interior. La segunda se terminó en 1970 y cuenta con un molo de penetración en las aguas abrigadas por el rompeolas (4 atracaderos) y uno más en la prolongación del rompeolas (lado interior).

País y puerto	Año de construcción	Años de servicio	Número y tipo de instalaciones	No. de atracaderos	Estado actual
La Libertad	1824	146	Un muelle de penetración para el atraque de gabarras con una longitud de 300 metros	4 lanchas	Se efectuaron reparaciones mayores en 1869 y 1929 y se emprendieron obras de envergadura en el período 1965-69, lo que le ha permitido seguir prestando los reducidos servicios que le demandan.
La Unión-Cutuco	1915	55	Un muelle de penetración que permite el atraque directo de dos naves, con una longitud de 320 metros	2 barcos	Pertenece a la División El Salvador de la IRCA. Se mantuvo en buenas condiciones pero a la fecha está estancado y ha perdido importancia ante la competencia de Acajutla. IRCA le ofreció al Gobierno la opción de adquirirlo.
<u>Honduras</u>					
Puerto Cortés	1955	15	Un molo marginal (Muelle Nacional) de 288.5 metros de extensión. Permite el atraque directo de dos barcos. Se amplió en 1969-70 en 336 metros, que permiten el atraque en otras dos naves.	4 barcos	Se mantiene en excelente estado de conservación y cuenta con buenas estructuras y equipos móviles
	1911	58	Muelle bananero estructura marginal de 188 metros Muelle de penetración de la Texaco para atender a un barco petrolero (70.72 metros)	2 barcos 1 barco	Condiciones deficientes, que no admiten nuevas reparaciones
Tela	1914	56	Un muelle de penetración que permite el atraque directo de dos naves (618 metros)	2 barcos	Se le han realizado diversas mejoras y se ha mantenido en buenas condiciones



País y puerto	Año de cons <u>truc</u> ción	Años de servi <u>cio</u>	Número y tipo de instalaciones
La Ceiba	1900	70	Un muelle de penetración de 431,3 metros de largo que <u>permi</u> te el atraque directo de dos <u>na</u> ves. En 1967 se amplió en 60 m
Amapala	1846	124	Existe una pequeña instalación para el atraque de gabarras de 120 m de longitud y una <u>profun</u> didad de 3.5 m en sus costados
<u>Nicaragua</u>			
Puerto Cabezas	1922	48	Un muelle de penetración de 677 m, que sólo permite el <u>atra</u> que directo de embarcaciones pequeñas
Isabel	1959	11	Un muelle de penetración de 854 m, que sólo permite el <u>atra</u> que de lanchas por la escasa profundidad en sus costados
El Bluff	1900	70	Puerto de lanchaje con una <u>ins</u> talación muy limitada para la atención de gabarras de 170 m de longitud y una profundidad de 5 m

nuación)

No. de atraca deros	Estado actual
2 barcos	Se ha mantenido en buen estado, lo que le permite prestar servicios adecuados. Se le cambiaron en los dos últimos años los pilotes de madera por de acero y se le instaló un sistema de defensa moderno.
4 lanchas	Se les ha conservado en forma poco eficiente, no tienen perspectivas y las condiciones geográficas son muy adversas. Se proyecta una nueva terminal de atraque directo cuyo estudio preliminar ha sido aprobado por el Gobierno.
3 barcos pequeños	Su estado es deficiente debido a la escasa demanda. No se tienen planes definitivos para su rehabilitación. A partir de 1968 es administrado por la Autoridad Portuaria de Puerto Cabezas, entidad nacional.
2 lanchas	En 1958 fue entregado en concesión por 20 años, al término de los cuales pasará a ser propiedad del Gobierno, Fue construido por una compañía minera privada para exportar sus propios productos. Se mantiene en buen estado y es adecuado para el tipo de servicios que presta.
1 lancha	No se le han hecho mayores reparaciones y a la fecha no se proyecta ningún mantenimiento, por cuanto al Gobierno Central ha decidido construir una terminal moderna. Se han efectuado y aprobado los estudios iniciales y a la fecha se cuenta con el financiamiento que permitirá iniciar las obras al finalizar 1971.

País y puerto	Año de construcción	Años de servicio	Número y tipo de instalaciones	No. de atracaderos	Estado actual
Corinto	1907	63	Un molo marginal de 370 m de largo que permite el atraque directo de dos barcos. También está en uso la antigua instalación de madera y hormigón de 160 m, que se extiende a continuación de la nueva. Esta estructura proporciona otro atracadero	3 barcos	Fue reconstruido en 1957-61 y actualmente es una instalación moderna que presta eficientes servicios. Se terminaron en 1969 los estudios de una ampliación que contempla otros dos atracaderos y que ya se ha iniciado.
Pomozá	1957	13	Un muelle de penetración de 121 m que sólo permite el atraque de embarcaciones menores y gabarras	4 lanchas	De reciente construcción se ha mantenido y mejorado continuamente. En 1968 se amplió a 200 m. Su estado es satisfactorio para el servicio principal que presta movilización de petróleo.
San Juan del Sur	1935	35	Un pequeño muelle de penetración para el atraque de lanchas con 55 m de longitud y 16 de ancho	3 lanchas	No existe ningún plan de mejoramiento pues los requerimientos de la demanda han sido descendentes. Corinto, con su ampliación, tiene capacidad suficiente para atender toda la demanda, por lo que San Juan del Sur podría dedicarse a otro tipo de servicios.
<u>Costa Rica</u>					
Limón	1902	68	Tres instalaciones de penetración. Hasta 1969 sólo dos se utilizaban, el metálico, estructura de 487.8 m que permite el atraque directo de 3 embarcaciones y el Muelle Nacional, de 156 m, que sólo permite el atraque de una. El Muelle Provisional ("Mexicano") se terminó a fines de 1970 y cuenta con 3 nuevos atracaderos	3 barcos  1 barco  3 barcos	Se han efectuado trabajos permanentes de mantenimiento e instalación de equipos complementarios (bandas transportadoras, etc.). Al Nacional se le cambió la cubierta superior por losetas de concreto que permiten el uso de equipo con llantas. El Metálico es eminentemente ferroviario. El Provisional permitirá el empleo de toda clase de equipos. Se construirá una moderna terminal de atraque directo en Cianeguita. Los trabajos se iniciarán en 1971.



Anexo 1 (Conclusión)

País y puerto	Año de construcción	Años de servicio	Número y tipo de instalaciones	No. de atracaderos	Estado actual
Puntarenas	1893	77	Una estructura de penetración con 235.5 m que permite el atraque directo de dos naves de forma de L de ultramar y de gabarras	2 barcos	Se han efectuado trabajos permanentes de mantenimiento. Sin embargo, el hecho de no haber acondicionado su cubierta superior impide el uso de equipo con llantas. Es una instalación eminentemente ferroviaria. El Gobierno tiene en estudio la construcción de un puerto definitivo en el Pacífico.
Golfito	1940	30	Un muelle de penetración de 317 m, que permite el atraque directo de dos barcos de altura	2 barcos	Bien conservado y mantenido resulta adecuado para los servicios que presta, fundamentalmente la movilización del banano.



Anexo 2

## RESOLUCION 58 (CEC) DEL CONSEJO ECONOMICO CENTROAMERICANO

El Consejo Económico Centroamericano

Considerando que por lo dispuesto en el Artículo XX del Tratado General de Integración Económica, corresponde al Consejo Económico coordinar la política económica de los Estados Contratantes y dirigir la integración económica de los países centroamericanos.

Considerando que dentro del perfeccionamiento del Programa de Integración Económica Centroamericana se precisa realizar el esfuerzo requerido en materia de construcción, ampliación, mantenimiento, administración, operación y modernización de los puertos marítimos, fluviales y lacustres de la región, para facilitar el manejo de las mercancías objeto de cabotaje intrazonal o de tráfico internacional.

Considerando que es conveniente para la región introducir ajustes que permitan a las autoridades portuarias de cada uno de los países el cumplimiento armónico de sus funciones para asegurar el aprovechamiento adecuado de los recursos de que disponen y facilitar así las labores que en el próximo futuro requerirá el perfeccionamiento de la Unión Aduanera en Centroamérica;

Teniendo en cuenta las recomendaciones de la primera y la segunda reuniones del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, órgano subsidiario del Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano

Resuelve:

1. Crear, con el carácter de organismo técnico y asesor de este Consejo, la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, integrada por un representante propietario y un suplente de la entidad que en cada uno de los Estados Miembros del Tratado General tiene a su cargo la dirección superior y la administración de los puertos marítimos, fluviales y lacustres de cada república centroamericana;

2. La Comisión tendrá las siguientes atribuciones:

a) Realizar los estudios indispensables para el establecimiento de una política de desarrollo portuario de carácter regional, especialmente en materia de construcción, ampliación, operación, mantenimiento, explotación,

/dirección y



dirección y administración de los puertos nacionales, tendiente a asegurar que dichas actividades se realicen en la forma más económica y armónica posible y dentro de los más altos niveles de eficiencia;

b) Formular recomendaciones sobre las actividades a que convendría dedicar atención preferente en los puertos de cada país --tráfico marítimo de altura, cabotaje intrazonal, servicios para la pesca, etc.-- en razón de sus características, su ubicación geográfica, sus instalaciones, sus facilidades de comunicación, zonas de influencia y facilidades de operación;

c) Estudiar y recomendar el establecimiento en la región de "puertos concentradores de carga", a fin de facilitar la consecución de los objetivos de la política comercial externa común. La Comisión establecerá con tal propósito los contactos que considere convenientes con las conferencias marítimas, líneas navieras y con cualquier otro organismo o empresa apropiados, tendientes a la implantación de itinerarios regulares y de tarifas equitativas, y mantendrá relaciones con los organismos encargados de la ejecución de aquella política, para coordinar adecuadamente sus actividades;

d) Determinar los factores que inciden en la formación de los costos de las terminales portuarias de cada país con el objeto de que, dentro de lo posible y teniendo en cuenta las características especiales de cada puerto, se fijen normas comunes sobre tarifas, derechos de muelle y demás tasas portuarias;

e) Sugerir normas uniformes centroamericanas para simplificar y racionalizar los trámites y documentación de las operaciones portuarias;

f) Realizar todos los esfuerzos necesarios que conduzcan a la pronta adopción de una legislación uniforme marítima y portuaria centroamericana;

g) Promover la adecuada preparación del personal que presta sus servicios en los puertos nacionales, para mejorar su rendimiento y la atención a los usuarios;

h) Coordinar los puntos de vista de las autoridades portuarias que integran la Comisión para garantizar su actuación armónica en las conferencias portuarias internacionales y en otras actividades de interés regional;

/i) Recomendar

i) Recomendar la adopción de medidas comunes de protección de los puertos de la región cuando las Conferencias o Empresas Navieras resuelvan exigir o aplicar sobretasas o no tomen en consideración, al fijar las tarifas, las mejoras que se hayan hecho en las terminales;

j) Formular recomendaciones sobre ayudas a la navegación y normas comunes sobre practicajes, remolcadores, etc. y procurar que tales servicios los presten empresas de capital centroamericano;

k) Promover el establecimiento de un sistema adecuado de comunicaciones entre los puertos centroamericanos;

l) Impulsar el cumplimiento de las recomendaciones de las Conferencias Portuarias Interamericanas, del Comité Técnico Permanente de Puertos, y de otras afines;

m) Establecer relaciones de cooperación e intercambio con los consejos, asociaciones y comisiones portuarias semejantes, y en especial con los latinoamericanos;

n) Coadyuvar al estudio y a la localización de los lugares donde pudieran establecerse puertos capaces de servir a varios países centroamericanos;

o) Llevar a cabo las actividades que resulten de la presente resolución, ejecutar las decisiones que en materia portuaria adopte el Consejo Económico y cumplir los demás cometidos que dicho organismo le encomiende.

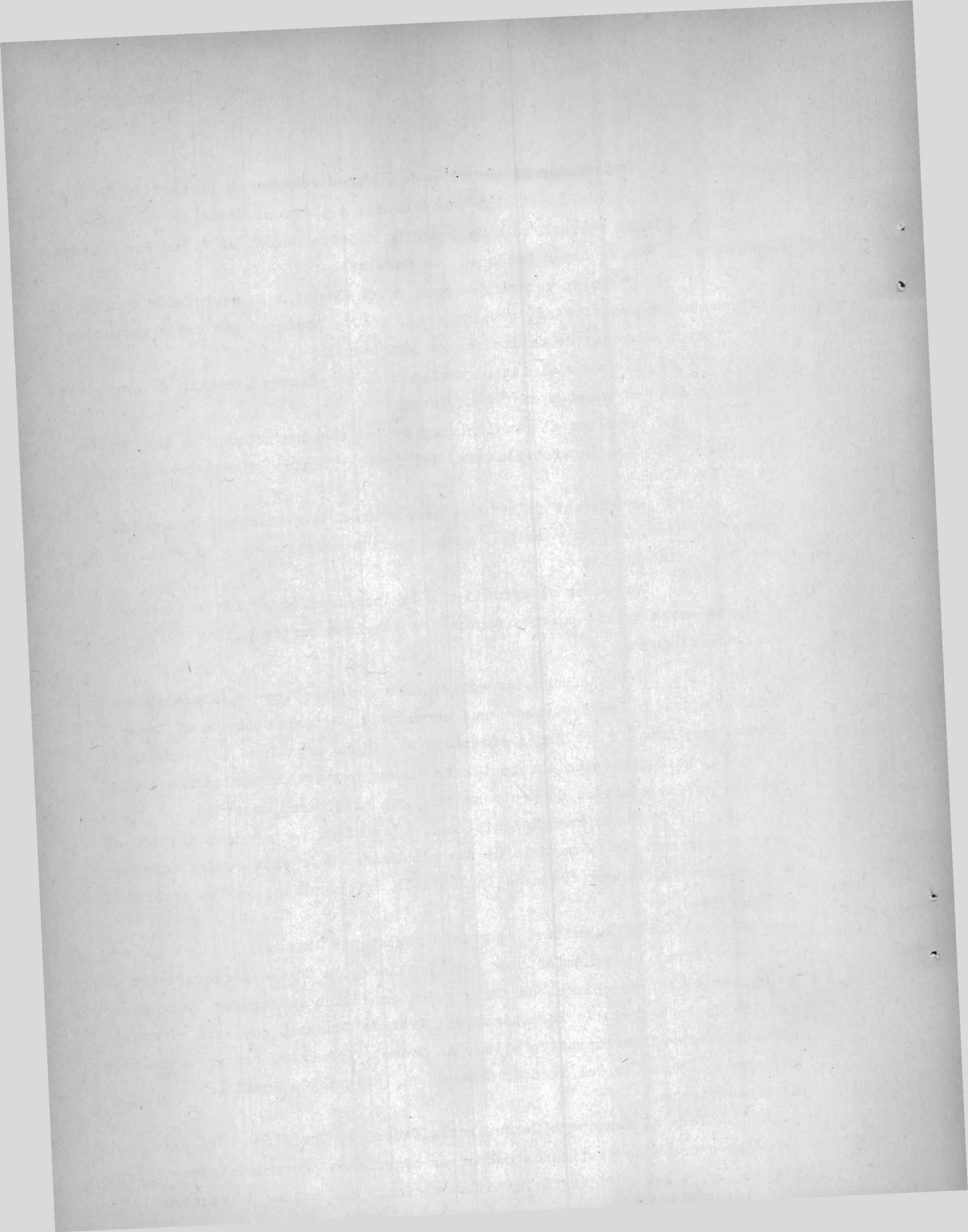
3. La Comisión celebrará las reuniones que estime necesarias y se reunirá en las ciudades de Centroamérica que ella misma determine.

4. La Comisión tomará decisiones y formulará recomendaciones con el voto concurrente de la mayoría de sus miembros. Cada país tendrá derecho a un solo voto, aunque tenga en la Comisión representadas varias autoridades portuarias.

5. La Comisión emitirá su propio reglamento interno.

6. Para el cumplimiento de sus cometidos, la Comisión contará con los servicios de los organismos de integración económica existentes, y en especial con los de la Secretaría Permanente del Tratado General, que será el medio natural de comunicación entre ella y el Consejo Económico Centroamericano y el Consejo Ejecutivo del Tratado General de Integración Económica Centroamericana.

7. Para el desempeño de sus actividades, la Comisión podrá utilizar estudios y trabajos realizados por otros organismos centroamericanos e internacionales, y les solicitará las colaboraciones que estime necesarias.





Anexo 3

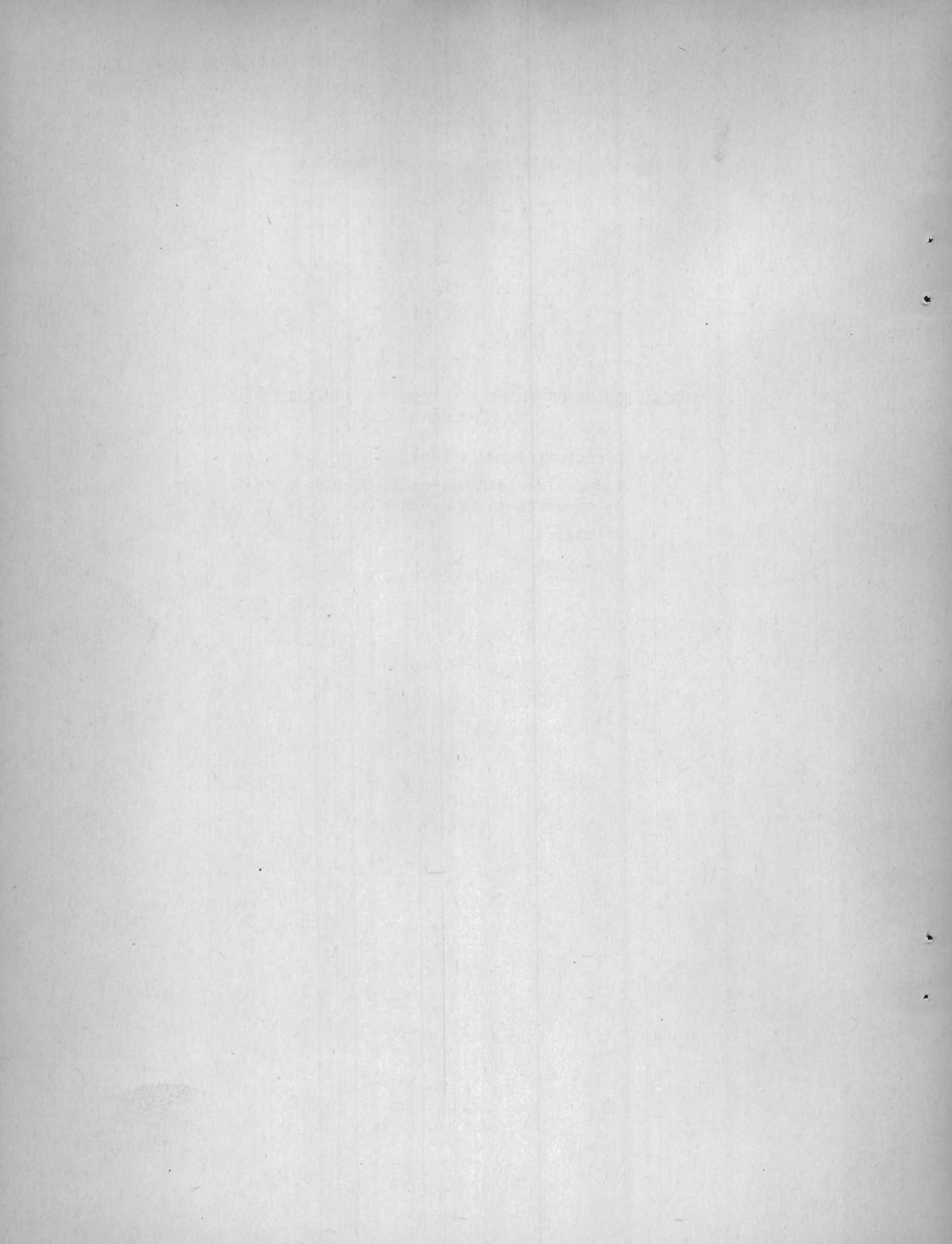
ASOCIACION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE MARITIMO DEL  
ISTMO CENTROAMERICANO

Directorio provisional

Informe de la Comisión de Trabajo para  
la creación de la Asociación

Estatutos

Reglamento



DIRECTORIO PROVISIONAL DE LA  
ASOCIACION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE  
MARITIMO DEL ISTMO CENTROAMERICANO

Guatemala

Sr. Raúl Tejada W.  
Lic. Carlos Enrique Rivera Ortíz

Honduras

Sr. Carlos A. Padilla  
Lic. Jesús M. Estrada D.

El Salvador

Ing. Eduardo Funes Hartmann  
Sr. Víctor Safié

Nicaragua

Sr. Dennis Gallo Lacayo  
Sr. Marco A. Zeledón

Costa Rica

Sr. Sigurd Koberg  
Sr. Antonio Herrero G.

Panamá

Sr. Ernesto Jaramillo  
Sr. René Miró





INFORME DE LA COMISION DE TRABAJO PARA LA CREACION DE LA ASOCIACION  
DE USUARIOS DEL TRANSPORTE MARITIMO DEL ISTMO CENTROAMERICANO

El día 27 de mayo de 1969 a partir de las ocho y treinta horas se reunió la Comisión de Trabajo para discutir sobre la creación de la Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo del Istmo Centroamericano, con la participación de los señores Carlos Padilla, de la Cámara de Comercio e Industrias de Tegucigalpa; Antonio Coello, de la Cámara de Comercio e Industrias de Cortés; Jesús M. Estrada de la Asociación de Industriales de Honduras; Dennis Gallo, Presidente de la Cámara de Comercio de Managua; Enrique Palazzo de la Cámara de Comercio de Managua; Orlando Murillo de la Cámara de Comercio de Managua; los tres representando asimismo a la Cámara de Industrias de Managua; Ernesto Avilés, por la Cámara de Comercio e Industrias de San Salvador, Baltazar Parada representante de CEPA de El Salvador; Miguel A. Araujo, representante de la Compañía Salvadoreña de Café; Pablo Abad y Ernesto Jaramillo, representantes de la Cámara de Comercio, Industrias y Agricultura de Panamá; Raúl Tejada, Vicepresidente de la Cámara de Comercio de Guatemala; Renato Castro, por Cámara de Comercio de Costa Rica; Francisco Font por Cámara de Comercio de Costa Rica; Roberto Jiménez por Cámara de Comercio de Costa Rica y por ACOGE; Roberto Beeche por Cámara de Representantes de Casas Extranjeras.

Se eligió por unanimidad Director de Debates al Sr. Renato Castro de Costa Rica. Se eligió Relator al representante de El Salvador, Sr. Ernesto Avilés Pacas. El Sr. Renato Castro inició la sesión de trabajo y pidió al Sr. Ing. Gonzalo Andrade de CEPAL que ilustrara a los asistentes acerca de las razones que hay para crear la Asociación de Usuarios.

El Ing. Andrade hizo una amplia exposición sobre las necesidades y objetivos de esta Asociación, la cual según se informó, fue tratada originalmente en el mes de noviembre de 1967 en la Primera Reunión del Grupo de Trabajo de Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, celebrada en la ciudad de San Salvador. En esta reunión se recomendó hacer los estudios necesarios para que los diferentes países del Istmo hicieran sus recomendaciones al mismo

/y posteriormente

y posteriormente fue tratado en la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo de Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario celebrada en la ciudad de Guatemala en el mes de septiembre de 1968.

Con todas estas informaciones y trabajos desarrollados por parte de la CEPAL y con el trabajo encomendado a la Cámara Nacional de Comercio de Managua, se estableció la necesidad inmediata de crear esta Asociación por lo que se pasó a considerar el proyecto de Estatutos el cual quedó redactado y aprobado en la forma siguiente:



ESTATUTOS DE LA ASOCIACION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE  
MARITIMO DEL ISTMO CENTROAMERICANO

Capítulo I

DE LA CONSTITUCION, DOMICILIO Y DURACION

Artículo 1

Se constituye una entidad regional que actuará en las materias de su competencia con personería jurídica denominada Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo del Istmo Centroamericano, que se registrá por estos Estatutos y los reglamentos que se dicten al efecto.

Artículo 2

La Asociación tendrá una duración indefinida.

Capítulo II

DE LOS OBJETIVOS Y PROPOSITOS

Artículo 3

La Asociación tiene por objeto:

- a) Representar a los usuarios ante la industria del transporte marítimo, para cuyo efecto establecerá un sistema de consultas y negociaciones con las Conferencias Navieras que atiendan la región.
- b) Representar a los usuarios, formular consultas y negociar acuerdos ante otros intereses navieros, por ejemplo, líneas no afiliadas a las conferencias y empresas de (Tramps) a fin de permitir a los usuarios el debido conocimiento sobre los diversos medios de transporte a que pueden recurrir.
- c) Representar a los usuarios ante otros sectores del transporte: organismos de administración portuaria, agencias de estiba y desestiba, entidades responsables de los transportes terrestre y aéreo.
- d) Dar asistencia a los usuarios y divulgar información relacionada con el transporte marítimo aéreo y terrestre, a fin de posibilitarlos para el mejor conocimiento de estas actividades.

/e) Dar

e) Dar asistencia a los agentes del Istmo Centroamericano, que atienden las naves en los puertos, en caso de conflictos derivados de sus actividades.

#### Artículo 4

Para el logro de los objetivos señalados la Asociación obtendrá:

a) El reconocimiento por parte de los gobiernos del Istmo Centroamericano;

b) El reconocimiento de los organismos de Integración Centroamericana y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo; UNCTAD y demás organismos internacionales, como órgano técnico y de consulta en las materias de su competencia.

c) El reconocimiento ante las Conferencias Navieras establecidas, así como la designación de un representante de las mismas ante la sede de la Asociación.

d) La continuidad de la asistencia técnica de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) y la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica Centroamericana (SIECA).

### Capítulo III

#### DE LOS ASOCIADOS

#### Artículo 5

Podrán ser miembros de la Asociación los organismos representativos del comercio, industria, agricultura y demás usuarios del transporte de los países del Istmo Centroamericano que así lo soliciten. Cada miembro constitutivo de la Asociación deberá designar a un representante, ante la misma.

### Capítulo IV

#### DEL GOBIERNO Y ADMINISTRACION

#### Artículo 6

El gobierno y la administración de la Asociación serán ejercidos por los siguientes organismos, de conformidad con las atribuciones que los presentes estatutos señalen:

- a) Asamblea General
- b) Directorio, y
- c) Secretaría Ejecutiva.

## Capítulo V

### DE LAS ASAMBLEAS GENERALES

#### Artículo 7

Constituye la Asamblea General de la Asociación la reunión de los representantes de los organismos asociados y la misma tendrá el carácter de autoridad máxima de la organización.

#### Artículo 8

Las reuniones podrán ser ordinarias o extraordinarias conforme lo establecen los artículos siguientes.

#### Artículo 9

La Asociación celebrará por lo menos, una reunión de Asamblea General Ordinaria anual en el tiempo y lugar que determine el Directorio.

#### Artículo 10

Para constituirse en Asamblea General de cualquier carácter es necesario la asistencia de por lo menos cuatro de los países miembros.

#### Artículo 11

Para celebrar Asambleas Generales ordinarias o extraordinarias se requerirá una citación del Directorio, efectuada, a lo menos, con treinta días de anticipación indicando el motivo de la convocatoria y con un quorum de por lo menos cuatro de los países miembros.

En las deliberaciones de las Asambleas Generales tendrán derecho a voz todos sus miembros, pero para adoptar acuerdos sólo gozará del derecho a voto un representante por país, el que deberá previamente ser designado por las asociaciones asociadas correspondientes a cada uno de ellos, para cada asamblea.



### Artículo 12

La reunión general ordinaria anual se ocupará, entre otras cosas de las siguientes materias:

a) Aprobar o improbar el informe de la gestión administrativa del Directorio;

b) Aprobar o improbar el informe financiero;

c) Aprobar o improbar el presupuesto anual;

d) Nombrar al presidente y demás miembros del Directorio cuando corresponda;

e) Designar una auditoría externa que deberá rendir un informe escrito a la Asamblea General acerca del balance presentado por el Directorio y sobre el manejo de fondos realizado por la Asociación en el ejercicio que corresponda;

f) Quedará a juicio de la Asamblea la fijación de dietas, viáticos o cualesquiera asignación cuando se considere justificada y necesaria.

### Artículo 13

Las reuniones generales extraordinarias se realizarán en las siguientes circunstancias:

a) Cumpliendo instrucciones del Directorio, y

b) A petición firmada de uno o más directores, el presidente convocará para tratar cualquier asunto, que a su juicio lo amerite.

## Capítulo VI

### DEL DIRECTORIO

### Artículo 14

El gobierno de la Asociación será ejercido por un Directorio integrado por un Presidente, un Vicepresidente y cuatro Directores correspondiendo cada uno de ellos a los países que formen el Istmo Centroamericano.

Además de un titular por cada país, se nombrará un suplente, quien reemplazará al Director en propiedad en caso de muerte, ausencia o de cualquier causa de fuerza mayor que lo impida asistir a la reunión de Directores.

/Los suplentes

Los suplentes podrán asistir a las reuniones del Directorio conjuntamente con el propietario, con derecho a voz pero no a voto. En estos casos su presencia no alterará el quorum para ningún efecto, el que será de cuatro de los países miembros.

#### Artículo 15

Atribuciones del Directorio:

- a) Velar por el cumplimiento de los estatutos, reglamentos y resoluciones de la Asamblea General;
- b) Realizar los objetivos de la Asociación por medio de una acción dinámica y eficiente ejecutando todos los actos y resolviendo las cuestiones pertinentes;
- c) Designar las comisiones asesoras y señalar los asuntos sobre que deban tratar;
- d) Presentar el informe y balance anual;
- e) Nombrar, renovar o aceptar la renuncia del Secretario Ejecutivo de la Asociación, fijándole sus remuneraciones, y
- f) Administrar los bienes de la Asociación.

#### Artículo 16

Los directores durarán un año en sus funciones y podrán ser reelectos por la Asamblea General.

#### Artículo 17

El Directorio celebrará por lo menos dos reuniones anuales en la fecha y lugar que el propio Directorio determine, de preferencia en el país sede de la Asociación.

A iniciativa de un director, el presidente podrá citar de inmediato a reunión extraordinaria. En caso de que la solicitud se haga por parte de tres o más directores, el presidente convocará a reuniones extraordinarias. Si el presidente no convocara dentro de los quince días siguientes al recibo de la solicitud, la Secretaría Ejecutiva procederá a convocar. En dichos casos la citación correspondiente será explícita en cuanto al motivo que la justifique.

/Cuando



Cuando la materia a tratar tuviera atinencia directa con un determinado país miembro, el Directorio no podrá deliberar si su representante no se encontrare presente, a menos que se le hubiere citado con especial indicación del motivo de la reunión.

## Capítulo VII

### DE LA SECRETARIA EJECUTIVA

#### Artículo 18

La ejecución de las tareas de la Asociación correspondería a un Secretario Ejecutivo nacional de los países del Istmo, nombrado por el Directorio, quien deberá ser un técnico de reconocida experiencia, y quien tendrá los poderes, derechos y obligaciones que el reglamento le confiera o le sean otorgados por posteriores resoluciones del Directorio, ratificadas en Asambleas Generales.

El Secretario Ejecutivo deberá concurrir a las reuniones del Directorio con voz pero sin voto. El período de su contrato será de un año pudiendo ser renovado por el Directorio. El Secretario Ejecutivo representará judicial y extrajudicialmente a la entidad. Actuará como Secretario del Directorio y de las Asambleas Generales, estableciéndose que las actas deberán ser redactadas, aprobadas y firmadas el mismo día de la reunión. El Secretario es el órgano de comunicación de la Asociación.

## Capítulo VIII

### DE LAS COMISIONES ASESORAS

#### Artículo 19

Para el mejor funcionamiento de la Asociación, el Directorio nombrará tantas comisiones como sean necesarias a fin de que efectúen trabajos específicos que permitan resolver con mayor propiedad las materias llevadas a su conocimiento, las cuales tendrán las atribuciones y facultades que la Asociación determine.

Cuando la Asamblea se reúna para conocer asuntos cuyos estudios han sido encomendados a las comisiones asesoras, deberá necesariamente tener en su poder el dictamen de las mismas antes de decidir.



## Capítulo IX

### DEL PATRIMONIO

#### Artículo 20

El patrimonio de la Asociación estará formado por:

1. Una cuota inicial o de ingreso que abonará cada asociado y cuyo monto determinará la Asamblea General a propuesta del Directorio.
2. Cuotas mensuales de cargo de cada miembro y cuyo monto será fijado por la Asamblea General a propuesta del Directorio, quien tendrá presente los gastos de administración, estudios, labores, etc., que la Asociación deba emprender.
3. Las contribuciones, donativos, legados o aportes de cualquier género aceptados por el Directorio, que se hicieran en favor de la Asociación así como las rentas que puedan producir su patrimonio.

#### Artículo 21

Las cuotas serán pagadas por trimestres adelantados.

## Capítulo X

### DE LA DISOLUCION DE LA ASOCIACION

#### Artículo 22

La Asociación sólo se podrá disolver por resolución de la Asamblea General Extraordinaria, específicamente convocada para ese fin, con el voto afirmativo de cuatro países miembros.

## Capítulo XI

### DISPOSICIONES GENERALES

#### Artículo 23

Para resolver las controversias o discrepancias que surjan entre los asociados y la Asociación o sus componentes, el Secretario Ejecutivo y demás funcionarios, por la aplicación o interpretación de sus estatutos, por su administración o cualquier otro aspecto, se establece la obligación de ser dirimida y resuelta, sin recurso alguno ordinario ni extraordinario, por dos árbitros nombrados uno por cada parte beligerante y un tercero en caso de discordia.

Artículo 24

Cualquier modificación a los presentes Estatutos, requerirá la aceptación de cuatro de los países representados y deberá efectuarse en una Asamblea General citada especialmente al efecto o en una ordinaria, siempre y cuando el respectivo temario o agenda fuere repartido a lo menos con sesenta días de anticipación.

Artículo transitorio I

A fin de obtener el reconocimiento de la Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo del Istmo Centroamericano se comisiona a los Directores para que gestionen ante las autoridades competentes de cada país, la aprobación de estos estatutos y la obtención de su personería jurídica.

Artículo transitorio II

Se designa como sede provisional por un período de dos años de la Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo del Istmo Centroamericano, a la ciudad de Managua, Nicaragua, contados a partir de la fecha en que tengan vigencia estos Estatutos. Al finalizar este período, la Asamblea General, en reunión extraordinaria deberá designar la sede permanente de la Asociación.

Leída que fue el acta se aprobó y firmó en la ciudad de San José, a las diecisiete horas del veintiocho de mayo de mil novecientos sesenta y nueve.

Las Delegaciones de El Salvador, Honduras y Costa Rica firman el acta ad-referéndum manifestando su aprobación definitiva en el término de treinta días.



REGLAMENTO DE LA ASOCIACION DE USUARIOS DEL TRANSPORTE MARITIMO  
EN EL ISTMO CENTROAMERICANO

Capítulo I

TERMINOS ABREVIADOS

Artículo 1

Cuando en el texto de este reglamento se mencionen los términos que figuran a continuación, tendrán el siguiente significado:

- Asociación: Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo del Istmo Centroamericano.
- CEPAL : Comisión Económica para América Latina.
- UNCTAD: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
- SIECA : Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica Centroamericana.

Capítulo II

DE LA ORGANIZACION

Artículo 2

La Asociación es una entidad regional, con personalidad jurídica, técnica y especializada en las materias de su competencia, creada para cumplir las funciones que más adelante se establecen.

Artículo 3

La Asociación estará integrada por los organismos representativos del comercio, industria, agricultura y demás usuarios del transporte marítimo del Istmo Centroamericano que así lo soliciten.

Capítulo III

DE LOS OBJETIVOS Y ATRIBUCIONES

Artículo 4

Son atribuciones de la Asociación:

- a) Representar y defender los intereses de los usuarios ante la industria del transporte, para cuyo efecto establecerá un sistema de consultas y negociaciones con las conferencias navieras que atiendan a la región;

/b) Representar



b) Representar y defender los intereses de los usuarios, formular consultas y negociar acuerdos con otros intereses navieros, como por ejemplo, las empresas navieras no afiliadas a las conferencias, barcos voladeros (tramps), etc., a fin de permitir a los miembros de la Asociación el mejor y más amplio conocimiento sobre los diversos medios, posibilidades y transportes alternativos a los cuales pueden recurrir;

c) Representar y defender los intereses de sus miembros ante otros sectores del transporte, tales como organismos de administración portuaria, agencias de estiba y desestiba, representantes navieros, agentes aduanales, empresas ferroviarias, de transporte terrestre (camiones), aéreo, etc.;

d) Dar asistencia a sus asociados y divulgar toda la información disponible sobre transporte marítimo, terrestre, y aéreo, aspectos portuarios, etc., a fin de posibilitarlos para el mejor conocimiento de estas actividades vitales para el desarrollo de sus operaciones de comercio.

#### Artículo 5

Para cumplir con las atribuciones señaladas la Asociación gestionará su reconocimiento por parte de los gobiernos del Istmo Centroamericano, de los Organismos rectores y ejecutivos de la Integración Centroamericana, de la UNCTAD, CEPAL y demás órganos internacionales competentes, como un ente especializado y técnico en las materias de su incumbencia.

#### Artículo 6

Para que pueda funcionar el sistema de consultas a que se refiere el inciso a) del Artículo 4, deberá obtener su reconocimiento de las conferencias navieras que atiendan el área, así como la designación de un representante autorizado de las mismas ante la sede de la Asociación.

#### Artículo 7

En el cumplimiento de sus funciones la Asociación contribuirá a la consecución de los objetivos de la política centroamericana sobre transportes, desarrollo portuario y a los programas de la integración en general.

/Artículo 8

### Artículo 8

La Asociación atenderá las consultas que les formulen sus asociados, los gobiernos o los organismos regionales e internacionales con la mayor imparcialidad y objetividad y procurando solventarlos con la prontitud que las circunstancias exijan.

### Artículo 9

La Asociación adoptará todas las medidas que estén a su alcance para el cumplimiento de funciones de coordinación entre sus miembros, procurará solventar las discrepancias que entre ellos pudieran producirse y colaborará en la solución de los problemas que se sometan a su consideración y resolución.

## Capítulo IV

### DE LOS ORGANOS DE DIRECCION Y ADMINISTRACION

### Artículo 10

El gobierno y la administración de la Asociación serán ejercidos por los siguientes organismos, de conformidad a las atribuciones que sus estatutos y el presente reglamento les señalen:

Asamblea General  
Directorio y  
Secretaría Ejecutiva

### Artículo 11

### DE LA ASAMBLEA GENERAL

La Asamblea General es la máxima autoridad de la Asociación y estará constituida por todos los Asociados, los cuales individualmente tendrán voz pero no voto. Para que ésta esté legalmente integrada se necesitará, al menos cuatro de los países miembros.

La Asamblea General conocerá y decidirá sobre los asuntos que los asociados o el Directorio sometan a su consideración.



En las votaciones cada país contará con un solo voto, el cual será ejercido por quien sea designado Jefe de la Delegación.

Las votaciones se decidirán por mayoría relativa. Cuando haya empate, se repetirá la votación. Si se producen tres empates, el asunto motivo de la votación se considerará retirado, sin perjuicio de que pueda ser vuelto a presentar en una próxima Asamblea.

Cada Asociado nombrará un representante ante la Asamblea, el cual presentará sus credenciales ante la Secretaría de la misma.

#### Artículo 12

Las reuniones ordinarias de la Asamblea se efectuarán en la ciudad que determine el Directorio en forma rotativa. Las reuniones extraordinarias de la Asamblea se realizarán en el país que el Directorio designe por mayoría de votos.

#### Artículo 13

Corresponderá a la Asamblea General ordinaria ocuparse de:

- a) Conocer y resolver sobre la Memoria y Estados Financieros del ejercicio anterior;
- b) Aprobar el presupuesto anual de gastos que presente el Directorio;
- c) Aprobar el programa anual de labores, que someta el Directorio;
- d) Resolver sobre cualquier otra materia que sea sometida a su consideración por el Directorio, y sobre las mociones que presenten los asociados, siempre que no fuesen de la competencia de una Asamblea General Extraordinaria;
- e) Nombrar anualmente al Presidente y demás miembros del Directorio; estos podrán ser reelegidos.

#### Artículo 14

##### DEL DIRECTORIO

Por regla general actuarán en el Directorio de la Asociación como representantes propietarios y suplentes de cada país, las personas a cuyo cargo se

/halle



halle la presidencia o dirección superior de alguno de los organismos asociados más representativos.

#### Artículo 15

Los miembros del Directorio podrán asistir a las reuniones acompañados de los consejeros o asesores que cada país estime conveniente. Dichos consejeros y asesores serán designados para cada sesión y su nombramiento será comunicado por el respectivo representante propietario al Presidente de la Asociación.

#### Artículo 16

El Directorio celebrará sesiones ordinarias por lo menos dos veces al año, preferiblemente en los meses de mayo y septiembre.

Las sesiones extraordinarias se celebrarán en cualquier fecha, siempre que lo solicite uno de los países miembros o la Secretaría Ejecutiva, si median circunstancias urgentes, previamente calificadas como tales por el Presidente de la Asociación. En las sesiones extraordinarias sólo podrán tratarse los asuntos que motivaron su convocatoria.

#### Artículo 17

El Directorio tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

- a) Administrar los fondos y bienes de la Asociación por medio del Secretario Ejecutivo conforme el presupuesto que haya aprobado la Asamblea y autorizar la adquisición, enajenación y gravámen de bienes inmuebles;
- b) Adoptar cuantas disposiciones tiendan a lograr los objetivos de la Asociación, de acuerdo con sus atribuciones;
- c) Aprobar la admisión de nuevos socios, para lo que se requerirá el voto de la mayoría de los directores presentes;
- d) Proponer a la Asamblea General las cuotas ordinarias y extraordinarias que deberán aportar los asociados;
- e) Convocar a la Asamblea General, acompañando a la respectiva citación, los documentos que permitan a sus miembros conocer y estudiar con antelación los problemas a tratar.

/f) Cumplir

- f) Cumplir y hacer cumplir los acuerdos de la Asamblea General;
- g) Presentar a la Asamblea General la memoria y los Estados Financieros;
- h) Vigilar el cumplimiento de las obligaciones de los asociados y aplicar sanciones a los que contravengan sus estatutos, reglamentos, resoluciones y acuerdos; en este último caso se requerirá la ratificación de la Asamblea General;
- i) Preparar el presupuesto y programas de trabajos anuales y someterlo a la aprobación de la Asamblea General;
- j) Nombrar al Secretario Ejecutivo, fijarle su remuneración y revocar su nombramiento;
- k) Aprobar los reglamentos internos que se requieran para el mejor desarrollo de las labores de la Asociación;
- l) Proponer a la Asamblea General Extraordinaria, convocada especialmente al efecto, la modificación de los presentes estatutos;
- m) Nombrar tantas comisiones de estudio como se consideren necesarias para el mejor cumplimiento de los objetivos señalados en el Artículo 4; así como también contratar los servicios de especialistas en materia de fletes marítimos;
- n) Actuar como conciliador o árbitro para dirimir las divergencias que pudieren suscitarse entre los asociados, o entre ellos y personas ajenas a la institución, siempre que soliciten su intervención las partes en controversia;
- ñ) Resolver todo lo que no aparezca contemplado en los presentes Reglamentos y adoptar cuantas medidas estime pertinentes para el mejor logro de sus objetivos, dando cuenta detallada a la Asamblea General de lo actuado en la primera sesión que tenga lugar, después de dichos actos; así como también interpretar los Estatutos y Reglamentos;
- o) Nombrar una firma de auditoría de prestigio, para que certifique los Estados Financieros de la Asociación.

#### Artículo 18

A solicitud del Presidente o de alguno de sus miembros, la Secretaría Ejecutiva de la Asociación convocará a reunión.

/Con



Con la convocatoria deberá enviarse el temario provisional de la reunión y los documentos correspondientes. La Secretaría tomará las providencias del caso para que el temario llegue a conocimiento de los miembros del Directorio por lo menos con quince días de anticipación a la fecha señalada para que se efectúe la reunión.

En el caso de sesiones extraordinarias, la convocatoria se cursará por el medio más rápido, indicando los asuntos a tratar y el lugar, fecha y hora de la reunión.

#### Artículo 19

Si uno o más integrantes del Directorio se vieran imposibilitados de asistir en la fecha programada, se pospondrá la misma por un plazo no mayor de quince días contados a partir de la fecha originalmente propuesta. En dichos casos el Directorio podrá adoptar acuerdos con la concurrencia de representantes de cuatro países de los seis miembros.

#### Artículo 20

El quórum de las reuniones del Directorio estará formado por cuatro miembros. Los asuntos objeto de votación serán decididos por mayoría relativa de votos presentes.

#### Artículo 21

Las resoluciones que apruebe el Directorio de conformidad al artículo anterior se considera que causan efecto para todos los miembros que integran la Asociación.

#### Artículo 22

##### DEL PRESIDENTE

El Presidente será nombrado por un año en su cargo y podrá ser reelegido.

/Artículo 23



Artículo 23

Corresponderá al Presidente presidir las reuniones del Directorio y de la Asamblea General, velar por el fiel cumplimiento de los Estatutos y Reglamentos de la Asociación, y por el de las Resoluciones y Acuerdos emanados del Directorio y de las Asambleas Generales.

Artículo 24

El Presidente ostentará la representación legal de la Asociación, pudiendo delegar poderes especiales para el cumplimiento de actuaciones judiciales, administrativas o de cualquier otra índole.

Artículo 25

En caso de impedimento o de ausencia del Presidente, el Vicepresidente le reemplazará con todos los derechos y atribuciones. En ausencia de ambos, el Directorio en su primera reunión nombrará un designado que ejercerá el cargo de presidente, con todas las atribuciones que los estatutos confieren al Presidente y mientras dure la ausencia de ambos directivos.

Artículo 26

DE LA SECRETARIA EJECUTIVA

La administración inmediata y directa de la Asociación corresponderá a un Secretario Ejecutivo, el que será nombrado por un año considerándose automáticamente renovado, si dentro del término de 30 días anteriores a su vencimiento, no existiere resolución del Directorio en contrario.

Artículo 27

Sin perjuicio de las facultades que el Directorio o la Asamblea le encomienden, el Secretario Ejecutivo tendrá entre otras, las siguientes atribuciones y obligaciones:

a) Organizar, vigilar y dirigir los servicios de la Asociación, adoptando todas las medidas que estime necesarias y procedentes para el cumplimiento de los objetivos y propósitos de la Asociación;

b) Actuar como Secretario del Directorio y de la Asamblea General;

/c) Citar

c) Citar a reuniones al Directorio y a la Asamblea General según lo disponga el Presidente en las fechas que proceda, y cumplir con los acuerdos de las mismas;

d) Preparar y someter a la consideración del Directorio el programa de trabajo de cada año;

e) Preparar y someter a la consideración del Directorio el proyecto de presupuesto anual de ingresos y gastos; redactar la memoria anual y presentar los correspondientes Estados Financieros;

f) Proponer al Directorio los salarios del personal dentro del presupuesto que se apruebe al efecto y designar o remover el personal administrativo, e imponer sanciones disciplinarias a los mismos;

g) Custodiar los archivos y libros de actas de la Asociación y firmar la correspondencia ordinaria;

h) Desempeñar las tareas o comisiones que aun cuando no estén previstas en este reglamento, le sean encomendadas por el Presidente o por el Consejo Directivo, o la urgencia que el caso amerite, desempeñándolas con el mayor cuidado;

i) Abrir las cuentas bancarias que sean necesarias para el depósito de los fondos de la Asociación y firmar conjuntamente con el Director del país sede o el Suplente los cheques para cancelar las obligaciones de la Asociación, en caso de ausencia del Secretario Ejecutivo, firmará los cheques el Director.

j) Velar porque la contabilidad sea llevada al día y efectuar las cobranzas de las cuotas de los socios, emitiendo los recibos correspondientes.

k) Ejercer las funciones de Tesorero, para lo cual deberá ordenar que se hagan los cobros y los pagos autorizados.

Antes de dar por terminadas las reuniones de la Asamblea General o del Directorio, la Secretaría Ejecutiva deberá redactar un Acta en donde se resuman los asuntos discutidos y figuren los acuerdos o recomendaciones adoptados. El original del Acta será firmado por cada uno de los Directores asistentes y los acuerdos o recomendaciones serán válidos por el sólo hecho de haberse suscrito el Acta.

#### Artículo 29

Las actas a que se refiere el artículo anterior serán elaboradas por la Secretaría Ejecutiva de la Asociación y una vez firmadas, quedarán bajo su

/custodia.



custodia. Se entregará una copia simple a los directores asistentes al final de cada reunión.

Dentro de los quince días calendario que sucedan a la fecha de término de cada reunión la Asamblea General o de Directorio, la Secretaría Ejecutiva de la Asociación enviará copia certificada de las actas a cada uno de los miembros.

Las resoluciones que adopte la Asamblea General o el Directorio, en uso de sus respectivas atribuciones, entrarán en vigor a los quince días después de la fecha del envío a los miembros respectivos del Acta certificada en que figuren los acuerdos o recomendaciones.

En caso de situaciones imprevistas y de carácter urgente las resoluciones se comunicarán cablegráficamente a los países miembros y causarán efecto a las 48 horas de expedida la comunicación.

#### Artículo 30

##### DISPOSICIONES GENERALES

Los miembros designados por la Asamblea General y Directorio y los representantes de la Secretaría Ejecutiva quedarán autorizados a visitar a los asociados para colaborar con ellos en la preparación de estudios o documentos necesarios para llevar a cabo gestiones ante las Conferencias Návieras u otros intereses del transporte, bajo el sistema de consultas a que se refieren los artículos 4 y 6 o colaborar con ellos en la resolución de diversos problemas, para lo cual los asociados deberán proporcionarles todas las facilidades e informes que requieran en el desempeño de sus funciones.

No incluyen dichas facilidades el examinar aspectos contables u otros que se consideren confidenciales por los miembros de que se trate.

#### Artículo 31

Cada país miembro contribuirá con una cuota anual cuyo monto será fijado por la Asamblea General, pagadero en trimestres adelantados para el financiamiento de los servicios técnicos y administrativos de la Secretaría Ejecutiva de la Asociación.

/Artículo 32



Artículo 32

La Asociación podrá requerir de sus miembros, previo acuerdo al respecto, aporten contribuciones extraordinarias para emprender estudios especiales o cumplir con algunos programas específicos de interés general.

Artículo 33

El presente reglamento entrará en vigor ocho días después que la Secretaría Ejecutiva de la Asociación envíe a cada uno de los miembros una copia certificada del Acta en que figure su aprobación por la Asamblea General Extraordinaria citada especialmente al efecto la cual deberá ser enviada por correo certificado con acuse de recibo.

Artículo 34

Este Reglamento sólo podrá ser reformado por una Asamblea General Extraordinaria, convocada única y exclusivamente para este efecto.



Anexo 4

ESTATUTOS DE LA ASOCIACION CENTROAMERICANA DE ARMADORES (ACAMAR)

Título Primero

CONSTITUCION, DOMICILIO Y DURACION

Artículo 1

Se constituye la Asociación Centroamericana de Armadores (ACAMAR), formada por las empresas navieras centroamericanas que se dediquen al comercio marítimo mediante la operación de barcos propios.

Artículo 2

La Asociación tendrá su sede y domicilio en la ciudad de Managua, D.N., Nicaragua, C.A. Sin perjuicio del domicilio legal, podrán establecerse sedes locales donde se estime conveniente.

Artículo 3

Tendrá una duración de 99 años y podrá prorrogarse. Su disolución podrá ser acordada por la unanimidad de sus miembros y el acuerdo respectivo causará efecto doce meses después de haber sido adoptado.

Título Segundo

OBJETO

Artículo 4

La Asociación no persigue fines de lucro y tiene por objeto:

- a) Estimular, proteger y representar, ante quien corresponda, los legítimos intereses de sus asociados, así como defender sus derechos frente a medidas que puedan afectarlos, individual o colectivamente;
- b) Promover el uso creciente de naves centroamericanas, en el Comercio Internacional de Centroamérica con el resto del mundo;
- c) Procurar el fortalecimiento y desarrollo de las Empresas Navieras Centroamericanas;

/d) Asesorar



- d) Asesorar a los organismos rectores de la Integración Centroamericana, en las materias de su especialidad;
- e) Propender a la coordinación de sus efectivos a flote con la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), con miras a integrar Conferencias Navieras Latinoamericanas que satisfagan los requerimientos de transporte marítimo que la región precise;
- f) Realizar estudios e investigaciones sobre los problemas relacionados con las actividades del comercio marítimo, fluvial y lacustre, así como con las terminales portuarias de la región, con miras a su perfeccionamiento y a una rebaja de sus costos;
- g) Procurar y facilitar el intercambio de información y experiencia que tiendan a mejorar el rendimiento y la calidad de los transportes marítimos, fluviales y lacustres zonales y de ultramar, de los servicios portuarios y de los transportes interiores que sirvan a los accesos portuarios;
- h) Representar a sus asociados ante los poderes públicos, organismos estatales y entidades gremiales, tanto en sus respectivos países como en el extranjero, apoyando y defendiendo, a solicitud de los mismos, sus gestiones ante los gobiernos tendientes al fomento y desarrollo de las marinas mercantes centroamericanas, de preferencia cuando dichas gestiones se encaminen a procurar el logro de los objetivos de la Asociación;
- i) Prestar a sus asociados servicios de información estadística, atender consultas sobre los problemas que les afecten, y representarlos judicialmente en los asuntos que los mismos le encomienden.

### Título Tercero

#### DE LOS SOCIOS

#### Artículo 5

Serán miembros de la Asociación Centroamericana de Armadores (ACAMAR) las empresas navieras centroamericanas cuya solicitud de ingreso haya sido aprobada por la unanimidad de los socios fundadores.

### Artículo 6

Para adquirir el carácter de asociado se requiere:

- a) Ser armador nacional de algún país centroamericano;
- b) Efectuar el transporte marítimo, fluvial o lacustre, de carga o de pasajeros;
- c) Ser dueño de una o más naves matriculadas definitivamente en algún país centroamericano y tener título de propiedad registrado, conforme a la respectiva legislación;
- d) En el caso que teniendo naves propias su abanderamiento fuera extrazonal, proceder a su abanderamiento en el país origen del socio dentro del plazo de un año;
- e) Emplear en todas sus naves a un capitán, oficiales y una mayoría de tripulantes del país de la bandera o de un país centroamericano o latinoamericano, habilitados por autoridades competentes. Sólo en el caso de que no hubiere en el área oficiales y tripulantes disponibles podrán tripularse sus barcos con personal extranjero.

Los miembros de esta Asociación se comprometen a entrenar oficiales Centroamericanos para las funciones de navegación y máquinas.

### Artículo 7

Para los efectos indicados en el Artículo 6, se considerará armador nacional al que reúna los siguientes requisitos:

- a) Si se trata de un solo propietario, deberá ser nacional de un país centroamericano;
- b) Si se trata de dos propietarios, más de la mitad de la nave deberá pertenecer al nacional del país centroamericano respectivo;
- c) Si los propietarios de la nave son una sociedad de personas, la misma deberá estar constituida de acuerdo a las leyes del país de la bandera, tener su domicilio en dicho país y pertenecer la mayoría del capital a nacionales de algún país centroamericano; no se aceptarán sociedades de personas con acciones al portador, salvo aquellos casos en que el estado sea el socio mayoritario.

/d) Si se

d) Si se trata de una sociedad de capitales, deberá estar constituida conforme a las leyes del país de la bandera de la nave, tener en él su sede y constituido por nacionales del país centroamericano de que se trate, la mayoría del capital y del directorio.

#### Artículo 8

Para la aceptación de nuevos socios, la Asociación deberá requerir certificación de los siguientes documentos:

- a) Personería jurídica;
- b) Título de propiedad del o de los barcos;
- c) Origen de los capitales;
- d) Nacionalidad de los socios, y
- e) Cualquier otro documento que la Asociación lo estime necesario.

#### Artículo 9

Son derechos de cada asociado:

- a) Participar en las reuniones generales, personalmente o por medio de un representante debidamente acreditado en las condiciones que se determinen;
- b) Requerir la intervención de la Asociación en cualquier asunto que le afecte y corresponda a los objetivos señalados en sus estatutos;
- c) Solicitar de la Secretaría de la Asociación los datos que le sean necesarios;
- d) Gozar, en general, de todos los servicios que la Asociación preste.

#### Artículo 10

Son obligaciones de los socios:

- a) Cumplir con los estatutos, resoluciones, acuerdos o recomendaciones que procedan del Directorio o de las Asambleas Generales;
- b) Concurrir a las reuniones y cancelar oportunamente las obligaciones financieras que sean de su cargo;

/c) Prestar



c) Prestar la colaboración que le sea requerida, a fin de que la Asociación pueda cumplir debidamente con sus fines, y

d) Mantener informada a la Secretaría de la Asociación sobre cualquier novedad que se produzca en su empresa relativa a variaciones en sus tonelajes a flote y otros aspectos de interés general.

#### Artículo 11

El asociado que desee retirarse deberá dar aviso por lo menos con un año de anticipación, debiendo encontrarse al corriente de sus compromisos financieros con la Asociación.

#### Artículo 12

Perderán la calidad de miembros de la Asociación Centroamericana de Armadores, (ACAMAR), los que dejen de cumplir cualquier requisito de los señalados en los estatutos, los que hubiesen renunciado y se les hubiere aceptado la renuncia, y los que hubiesen sido separados por acuerdo unánime de la Asociación.

### Título Cuarto

#### DEL PATRIMONIO

#### Artículo 13

El patrimonio de la Asociación estará formado:

a) Por la cuota inicial que deberá aportar cada socio, cuyo monto fijará la Asociación en su primera reunión;

b) Por las cuotas mensuales de sus asociados, cuyo monto será fijado por la Asociación, a propuesta del Directorio, y que podrá ajustarse a las diferentes magnitudes de las empresas con base en sus efectivos a flote, conforme al procedimiento y padrón que se determine;

c) Por las contribuciones, legados, donativos o aportaciones de cualquier especie que se hagan en beneficio de la Asociación, así como por las rentas que su patrimonio pueda producir.

Artículo 14

Las cuotas se pagarán por trimestres anticipados, o en la forma que determine la Asociación.

Los asociados que se atrasen más de un semestre en el pago de sus cotizaciones quedarán suspendidos en sus derechos hasta que se pongan al corriente de sus obligaciones.

Título Quinto

DE LA ADMINISTRACION

Artículo 15

La Asociación Centroamericana de Armadores (ACAMAR) será administrada por los siguientes organismos:

- a) La Asamblea General;
- b) El Directorio; y
- c) La Secretaría General.

Título Sexto

DE LAS ASAMBLEAS GENERALES

Artículo 16

La Asamblea General estará constituida por la reunión de todos los asociados y representa la máxima autoridad de la Asociación. Sus sesiones podrán ser ordinarias o extraordinarias.

Artículo 17

Se celebrará una Asamblea General ordinaria cada año, en el mes que determine el Directorio, y se reunirá cada vez en uno de los países centroamericanos a que pertenezcan sus asociados, iniciándose la rotación por orden alfabético.

Artículo 18

Corresponderá a la Asamblea General ordinaria ocuparse de:

- a) Resolver sobre la Memoria y Balance General del ejercicio anterior presentados por el Directorio, con el informe de la respectiva comisión o auditoría de cuentas;
- b) Determinar sobre el presupuesto anual de gastos elaborado por el Directorio;
- c) Aprobar el programa anual de labores, con base en el proyecto que deberá presentar el Directorio;
- d) Ratificar el nombramiento de directores y del secretario general y elegir los auditores de cuentas;
- e) Designar a la Comisión Revisora de Cuentas que deba emitir su dictamen sobre el Balance General que presente el Directorio, y
- f) Pronunciarse sobre cualquier otra materia que sea sometida a su consideración por el Directorio y que no competa a una asamblea general extraordinaria.

Artículo 19

Las Asambleas Generales extraordinarias se celebrarán a solicitud del Directorio o a requerimiento escrito de un tercio de los asociados como mínimo. En la petición deberá indicarse el motivo de la convocatoria.

Artículo 20

Las citaciones a asambleas generales, ordinarias o extraordinarias, serán efectuadas por escrito por el Directorio, mediante carta certificada, expedida con una anticipación de 15 días a la fecha fijada, por lo menos.

Artículo 21

Si en un mismo país hubiere más de un asociado, cualquiera de ellos podrá hacerse representar en una asamblea general otorgando poder escrito, reconocido por el Directorio, a otro asociado del mismo país.



Artículo 22

Para tener derecho a voto los asociados deberán hallarse al corriente de sus obligaciones financieras con la Asociación.

Artículo 23

En las asambleas generales cada asociado tendrá derecho a un voto y los acuerdos se adoptarán por los dos tercios de los miembros presentes, siempre que dicha mayoría represente más de la mitad del tonelaje a flote de porte bruto (dead-weight) registrado en la Asociación.

Artículo 24

El quorum requerido por las asambleas, ordinarias y extraordinarias, en primera convocatoria, será de la mitad más uno de los asociados que representen, por lo menos, el cincuenta por ciento del tonelaje propio de peso muerto registrado. La segunda citación se celebrará a las 24 horas en el mismo lugar con los miembros que asistan, pero los acuerdos quedarán sujetos a la condición establecida en el artículo 23.

Título Séptimo

DEL DIRECTORIO

Artículo 25

El Directorio estará compuesto de dos representantes de cada uno de los países a que pertenezcan las empresas asociadas.

Artículo 26

Habrán dos directores titulares y dos suplentes por cada país. Los suplentes sustituirán a los propietarios en caso de ausencia, impedimento o muerte. Los directores suplentes podrán asistir a las reuniones del Directorio, con los titulares y tendrán derecho a voz, pero no a voto. En estos casos su presencia no alterará para ningún efecto el quorum fijado.

#### Artículo 27

Para ser director titular o suplente, se deberá ser nacional del país a que pertenezca el armador o la empresa que representa.

#### Artículo 28

La designación de los directores, a propuesta de cada país, deberá ser ratificada por la asamblea general.

#### Artículo 29

Los directores, titulares y suplentes se elegirán por dos años para sus respectivos cargos y podrán ser reelegidos. Desempeñarán sus funciones a título honorario. Si por alguna causa no se pudiere efectuar la renovación del Directorio en la fecha prevista, el mandato de quienes lo formen se considerará prorrogado hasta que se reúna la primera asamblea general que corresponda.

#### Artículo 30

El Directorio elegirá de entre sus miembros a un presidente y a un vicepresidente y fijará el orden de precedencia del resto del Directorio. El presidente y el vicepresidente deberán ser originarios de países diferentes.

#### Artículo 31

El Directorio celebrará dos reuniones anuales, por lo menos, en las fechas y lugares que el mismo Directorio determine, pero de preferencia en el país sede de la Asociación. Si la reunión coincidiera con una asamblea general, se llevará a cabo en el mismo lugar y fecha que la misma se realice.

#### Artículo 32

El quorum para sesionar será de los dos tercios de sus miembros y los acuerdos requerirán, a su vez, para poder ser adoptados, los dos tercios de los votos de los presentes.

Artículo 33

Cuando el tema a tratar afecte especialmente a un determinado país, no podrá adoptarse acuerdo alguno sin que el mismo o algún representante suyo autorizado se encuentre presente. Si el asunto se relacionase con sanciones a aplicar a un asociado determinado, tales sanciones no podrán acordarse en su ausencia, a menos de que hubiere sido citado, por escrito, con clara indicación del motivo de la reunión.

Artículo 34

El presidente, o un tercio del directorio en ejercicio, podrán citar o requerir la convocatoria de sesiones extraordinarias.

Artículo 35

El Directorio tendrá las siguientes funciones y atribuciones:

a) Administrar los fondos y bienes de la Asociación y adquirir, enajenar o gravar dichos bienes. En ambas actividades deberá dar cuenta y recabar la previa aprobación de la asamblea general;

b) Adoptar cuantas disposiciones tiendan a lograr los objetivos de la Asociación, de acuerdo con sus atribuciones y con lo que sobre el particular pueda resolver o determinar la asamblea general;

c) Aprobar la admisión de nuevos socios, para lo que se requerirá la unanimidad de los directores presentes;

d) Proponer a la asamblea general las cuotas que deberán aportar los asociados;

e) Convocar las asambleas generales, acompañando a la respectiva citación los documentos que permitan a sus miembros conocer y estudiar con antelación los problemas a tratar;

f) Cumplir y hacer cumplir los acuerdos de las asambleas generales;

g) Presentar a la asamblea general la memoria y el balance que señalen la marcha de sus labores y el estado financiero;

/h) Vigilar



h) Vigilar el cumplimiento de las obligaciones de los asociados y aplicar sanciones a los que contravengan sus estatutos, reglamentos, resoluciones y acuerdos; en este último caso se requerirá la ratificación de la asamblea general;

i) Preparar el presupuesto y programa de trabajos anuales y someterlo a la aprobación de la asamblea general;

j) Designar al secretario general, fijarle su remuneración y retirarle su cargo. Para este último caso se precisará del acuerdo de los dos tercios de los directores presentes, en reunión especialmente citada al efecto. La designación del secretario general, la remuneración que se le señale y su remoción, deberán ser sometidas a ratificación de la asamblea general;

k) Preparar los reglamentos internos que puedan requerirse para el mejor desarrollo de las labores de la Asociación;

l) Proponer a la asamblea general extraordinaria, convocada especialmente al efecto, la modificación de los presentes estatutos;

m) Nombrar tantas comisiones de estudio como se consideren necesarias para el mejor cumplimiento de los objetivos señalados en los artículos precedentes;

n) Actuar como conciliador o árbitro para dirimir las divergencias que pudieran suscitarse entre los asociados, o entre ellos y personas ajenas a la institución, siempre que se solicite su intervención por las partes en controversia;

ñ) Resolver todo lo que no aparezca contemplado en los presentes estatutos y adoptar cuantas medidas estime pertinentes para el mejor logro de sus objetivos, dando cuenta detallada de lo actuado en la primera asamblea general que tenga lugar después de dichos actos.

#### Artículo 36

El Directorio podrá delegar parte de sus atribuciones en el secretario general; la determinación deberá ser ratificada por la asamblea general.

Título Octavo

DEL PRESIDENTE

Artículo 37

Corresponderá al presidente presidir las reuniones del Directorio y las asambleas generales, ordinarias y extraordinarias. Será nombrado por dos años en su cargo y podrá ser reelegido.

Artículo 38

Será responsabilidad del presidente velar por el fiel cumplimiento de los estatutos de la Asociación y por el de las resoluciones y acuerdos dimanados del Directorio y de las asambleas generales.

Artículo 39

El presidente ostentará la representación legal de la Asociación, pudiendo delegar poderes especiales para el cumplimiento de actuaciones judiciales o administrativas.

Artículo 40

En caso de impedimento o de ausencia del presidente, el vicepresidente le reemplazará con todos los derechos y atribuciones. En ausencia de ambos, el Directorio nombrará un presidente interino, que ejercerá el cargo con todas las atribuciones que los estatutos confieren al presidente y mientras dure la ausencia de ambos directivos.

Título Noveno

DEL SECRETARIO GENERAL

Artículo 41

La administración inmediata y directa de la Asociación corresponderá a un secretario general.

/Artículo 42

Artículo 42

Sin perjuicio de las facultades que el Directorio o las asambleas generales puedan otorgarle, el secretario general tendrá, entre otras, las siguientes atribuciones y obligaciones:

a) Organizar, vigilar y dirigir los servicios de la Asociación, adoptando todas las medidas que estime necesarias y procedentes para el cumplimiento de los objetivos y propósitos de la Asociación;

b) Actuar como secretario del Directorio y de las asambleas generales;

c) Citar a reuniones del Directorio y de asamblea general que disponga el presidente en las fechas que proceda, y cumplir con los acuerdos de las mismas;

d) Preparar y someter a la consideración del Directorio el programa de trabajo de cada año;

e) Preparar y someter a la consideración del Directorio el proyecto de presupuesto anual de ingresos y gastos; redactar la memoria anual y presentar el correspondiente balance que deberá cerrarse el 31 de diciembre de cada año;

f) Proponer al Directorio la designación del personal administrativo que se precise para la buena marcha de la Asociación; sus salarios, dentro del presupuesto que se apruebe al efecto, y recomendar las sanciones a que los mismos pudieran hacerse acreedores por faltas a las obligaciones que se les señalen;

g) Firmar, conjuntamente con el presidente, las escrituras públicas y documentos que se estimen necesarios.

Título Décimo

AUDITORIA

Artículo 43

La auditoría de cuentas tendrá como objetivo el control del manejo de fondos realizado por la Asociación.



Artículo 44

El nombramiento de auditores de cuentas deberá recaer en una firma de reconocido prestigio, no asociada, domiciliada en el lugar de la sede de la Asociación. Podrán ser reelegidos.

Artículo 45

La auditoría de cuentas deberá presentar, a través del Directorio, un informe anual a la asamblea general ordinaria que deba tratar sobre la materia.

Artículo 46

La auditoría de cuentas recibirá por su labor la remuneración anual que apruebe la asamblea general.

Título Onceavo

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 47

La Asociación Centroamericana de Armadores (ACAMAR) se ocupará de establecer vínculos con la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) con el objeto de coordinar sus tráficos y de participar en las Conferencias de Fletes Latinoamericanos, cuyo "estatuto padrón" es objeto de estudio en la actualidad.

Artículo 48

Las modificaciones a los estatutos o un eventual acuerdo de disolución de la Asociación requerirá el voto unánime de sus miembros en una asamblea general extraordinaria citada especialmente al efecto.

#### Artículo 49

Las disposiciones, acuerdos o resoluciones que adopte el Directorio o las asambleas generales no serán obligatorios para los miembros en cuyos países alguna disposición legal se oponga a los mismos. En todo caso, cuando dichos asociados solicitaran que la Asociación realice gestiones tendientes a lograr que las disposiciones legales referidas admitiesen la posibilidad de cumplir con los acuerdos señalados, las gestiones deberán llevarse a cabo.

#### Artículo 50

La Asociación Centroamericana de Armadores colaborará con los organismos rectores de la integración centroamericana en las materias de su especialidad, para lo cual tomará el debido contacto con cada uno de ellos cuando se considere conveniente.

### ARTICULOS TRANSITORIOS

#### Artículo 1

En la reunión de constitución deberá designarse el Directorio cuyas funciones se darán por concluidas en la Primera Asamblea General Ordinaria, donde deberá nombrarse uno en definitiva.

#### Artículo 2

Se faculta al presidente y al secretario general para que soliciten el otorgamiento de la personería jurídica de la Asociación en la forma que procede de acuerdo con las leyes vigentes en los países centroamericanos. Quedan igualmente facultados para introducir a los presentes estatutos las modificaciones que dichas leyes pudieran exigir, siempre y cuando se conserve el espíritu, los propósitos y objetivos de los mismos. En todo caso, las modificaciones deberán ser conocidas previamente por el Directorio y aprobadas por éste, debiendo darse cuenta de las mismas en la primera asamblea general que se celebre.

/Artículo 3

Artículo 3

Sin perjuicio de lo establecido en el inciso d) del Artículo 6, cuando un armador centroamericano se viese en la imposibilidad de cumplir dentro del plazo fijado con las exigencias que en el mismo se determinan, deberá ponerlo en conocimiento del Directorio, que podrá, en casos justificados, ampliarlo.

Artículo 4

Hasta que se celebre la primera Asamblea General Ordinaria, se fija un aporte inicial provisorio de 100 dólares por cada miembro.





