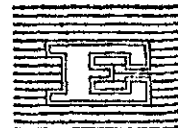


NACIONES UNIDAS

CONSEJO  
ECONOMICO  
Y SOCIAL



LIMITADO  
E/CN.12/CCE/SC.3/27  
TAO/LAT/99  
Noviembre de 1969  
ORIGINAL: ESPAÑOL

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

SITUACION Y ACTIVIDAD PORTUARIA EN CENTROAMERICA, 1964-68

Informe elaborado para la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias por el Sr. Gonzalo Andrade, experto en transporte marítimo y desarrollo portuario de la Oficina de Cooperación Técnica (OCT) de las Naciones Unidas.

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

## INDICE

	<u>Página</u>
I. Introducción	1
II. Situación y mejoras realizadas en los puertos del Istmo Centroamericano durante el período 1964-68	4
A. Guatemala	4
1. Costa del Atlántico	4
a) Santo Tomás de Castilla (antes Matías de Gálvez)	4
b) Barrios	9
2. Costa del Pacífico	10
c) Champerico	10
d) San José	14
B. El Salvador	15
Costa del Pacífico	15
a) Acajutla	15
b) La Libertad	22
c) Cutuco	27
G. Honduras	32
1. Costa del Atlántico	32
a) Puerto Cortés	32
b) Tela	40
c) La Ceiba	45
2. Costa del Pacífico	47
d) Amapala-San Lorenzo	47
D. Nicaragua	52
1. Costa del Atlántico	52
a) Puerto Cabezas	52
b) Isabel	55
c) El Bluff	58

	<u>Página</u>
2. Costa del Pacífico	60
d) Corinto	60
e) Puerto Somoza	68
f) San Juan del Sur	72
E. Costa Rica	75
1. Costa del Atlántico	75
a) Puerto Limón	75
2. Costa del Pacífico	80
b) Puntarenas	80
c) Golfito	88
F. Panamá	92
1. Costa del Atlántico	92
a) Almirante	92
b) Cristóbal	94
2. Costa del Pacífico	96
c) Puerto Armuelles	96
d) Balboa	98

## I. INTRODUCCION

En el documento Características y programas de los principales puertos del Istmo Centroamericano (CCE/SC.3/GTTM/I/DI.2)--presentado a la primera reunión del grupo de trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, celebrada en San Salvador del 13 al 18 de noviembre de 1967--, se reunió información actualizada sobre las instalaciones y la actividad portuaria, así como sobre los programas de ampliación y los proyectos en perspectiva de los puertos de la región.

A la segunda reunión del mismo grupo de trabajo --celebrada en Guatemala del 9 al 13 de septiembre de 1968--, se presentó el informe Actividades Portuarias Desarrolladas en Centroamérica, 1967 (CCE/SC.3/GTTM/II/2; TAO/LAT/92) donde se especifican las actividades de las terminales portuarias de altura, analizándose esencialmente las observadas en el período de 1964-67, que muestran los aspectos positivos de los esfuerzos realizados para superar obstáculos y deficiencias que antes existían.

A la circunstancia de que las tarifas de fletes fijadas por las Conferencias Marítimas se promedien para todos los puertos del área, deben oponerse esfuerzos de unificación para que los progresos de todos esos puertos sean similares, ya que basta que exista alguno en malas condiciones para que las Conferencias Marítimas mantengan el elevado status tarifario que afecta a la región entera, sin tomar en cuenta que existen servicios eficientes en la mayoría de las terminales.

Se anota en este informe, elaborado para la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, la forma en que han sido resueltos diversos problemas de las terminales y de los servicios que los puertos centroamericanos proporcionan a sus usuarios, y que han dado por resultado una operación más expeditiva de la carga que se ha traducido en una reducción del costo de su manejo. Se espera que a ello corresponda una reducción de las tarifas de fletes que se aplican a Centroamérica por las Conferencias Marítimas, previas las gestiones de los mecanismos regionales creados, entre otros, con ese objetivo.

/De utilidad

De utilidad indudable habrá de ser para la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias y para la Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo del Istmo Centroamericano recibir información detallada y actualizada de las inversiones y mejoras que se efectúan anualmente en cada puerto, para reforzar la reclamación de que se reduzcan las tarifas excesivas aplicadas a todos los puertos de Centroamérica sin distinción por las empresas navieras.

La importancia que tienen las terminales portuarias para el comercio exterior que se efectúa por la vía acuática, y el aumento del costo de los productos exportados, derivado de las elevadas tarifas de ese transporte, que a su vez se deben a deficiencias portuarias que se traducen en dificultades para la carga y descarga de mercancías con el consiguiente aumento de los tiempos de estadía de los barcos en los puertos,<sup>1/</sup> exige de los países en desarrollo, exportadores de materias primas, la pronta eliminación de esos obstáculos que incrementan el precio de las exportaciones.

Por ese motivo, se observa en todo el mundo un esfuerzo generalizado de perfeccionamiento de las operaciones portuarias de acuerdo con criterios técnicos, como en muchos puertos de Centroamérica. Se procede al análisis de las instalaciones y equipos, de las disponibilidades de obreros y personal especializado y se hacen investigaciones para conocer la forma en que equipo y personal están siendo utilizados y si su productividad es adecuada.

Se trata de todo un proceso de rectificación y estudio que, --a través de un sistema de consultas en el que participen todos los usuarios del transporte marítimo-- tiende a que quienes proporcionan los servicios, y los organismos conexos, puedan establecer estructuras tarifarias, niveles de precios, servicios y procedimientos que guarden relación con los mejoramientos que a través de elevadas inversiones realizan los puertos, para que, recíprocamente, por la mayor eficiencia en el manejo de la carga y la consiguiente reducción de las estadías en rada o en atracadero de los buques --con los beneficios que de ello se derivan para los armadores-- se obtengan en justa correspondencia las reducciones de las tarifas de transporte que se persiguen.

<sup>1/</sup> El costo diario del manejo de un bargo de 5 000 a 10 000 toneladas es de 2 000 dólares aproximadamente.

Las Conferencias Marítimas fijan tarifas promediadas para todos los puertos de una ruta; así sucede en el caso centroamericano. Las mejoras que realiza un puerto no le significan modificación tarifaria alguna. Ese es el motivo de que los cambios físicos, administrativos y operacionales aconsejables se necesiten realizar en todos los puertos. A ello tiende la instalación de la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias.

El Consejo Económico Centroamericano, aprobó en su decimonovena reunión extraordinaria --Tegucigalpa, Honduras, 15 de mayo de 1969-- la creación de dicha Comisión con el carácter de organismo técnico asesor suyo. Las atribuciones que se le han señalado permitirán realizar estudios, formular recomendaciones e impulsar una política portuaria regional.

Con este documento se inicia la investigación que habrá de ir ampliándose con la colaboración de las terminales portuarias centroamericanas, sin la ayuda de cuyos directivos --que el experto desea agradecer en estas líneas-- hubiera requerido mucho más tiempo la elaboración de este informe.

/II. SITUACION

II. SITUACION Y MEJORAS REALIZADAS EN LOS PUERTOS DEL ISTMO  
CENTROAMERICANO DURANTE EL PERIODO 1964-68

A. Guatemala

1. Costa del Atlántico

a) Santo Tomás de Castilla (Matías de Gálvez)

i) Características. Es el puerto más importante de Guatemala. En 1968, al concluirse la segunda etapa de su plan de desarrollo, experimentó un cambio radical en lo que se refiere a espacio de atraque para barcos de altura, áreas de almacenamiento, disponibilidad de equipo, etc., y se agregó a sus accesos por carretera la comunicación por ferrocarril, por lo que dispone desde 1969 de ambos medios de transporte para la entrada y salida de mercancías y pasajeros. Esta circunstancia, unida a la ampliación de sus instalaciones básicas, representa un aumento de su capacidad de atender un notable incremento del volumen de sus operaciones.

Existe, por ahora, un exceso de capacidad instalada sobre la demanda de servicios. Desde febrero de 1968 se empezaron a utilizar parte de las ampliaciones en proceso de construcción, en una extensión de 230 m, que proporcionaron un total de 680 m de atracaderos (450 m construidos en una primera etapa y 230 en la segunda).

En 1968 se produjo un incremento de sus volúmenes de operación, que puede atribuirse, sin duda, a la mayor capacidad de manejo de mercancías de la terminal, que la ha transformado, de hecho, en uno de los puertos principales de Centroamérica. Santo Tomás de Castilla cuenta, desde fines de 1969, con un muelle marginal de atraque directo, de 450 m de largo por 10 m de ancho, con profundidad aproximada de 9 m y con otro, de las mismas características y construido siguiendo la misma línea, de 450 m de largo por 25 m de ancho. Dispone, en sus 900 m de longitud, de 6 atracaderos para buques de altura con una profundidad a su costado de aproximadamente 9.14 m (30 pies)<sup>2/</sup>

2/ Un pie = 30.48 centímetros.



El área de almacenamiento es actualmente de 129 275 m<sup>2</sup>, de los cuales 33 200 m<sup>2</sup> están cubiertos. La mercancía se almacena 30 días libre de pago.

ii) Equipo. Cuenta el puerto para las operaciones de carga y descarga con una grúa móvil de 35 toneladas, 2 motogrúas y otra grúa fija de 50 toneladas, 35 levantadores de horquilla, tractores, vagonetas (plataforma) y 16 000 paletas.

Se esperaba recibir el equipo adquirido para los nuevos atracaderos en el momento de redactarse este informe.

El espolón ferroviario quedó concluido en septiembre de 1969.

Convendría mucho que Santo Tomás y Barrios coordinasen sus operaciones para operar el conjunto como un complejo portuario que permitiera el mejor aprovechamiento de todas las instalaciones. La Empresa de Ferrocarriles de Guatemala proporcionaría todo el material rodante.

El programa de mantenimiento de instalaciones y equipo está siendo mejorado; se dedicaban a esa labor en 1968 un jefe de taller, dos ayudantes de mecánica, un electricista y un número variable de obreros.

iii) Ayudas a la navegación. El servicio de pilotaje para los barcos es obligatorio; se cuenta con remolcadores y se han mejorado boyas, balizas y la señalización del canal de acceso; se esperaba dejar establecido un sistema de telecomunicación puerto-nave en el transcurso de 1969.

Actualmente existen 2 faros en el canal de entrada y 12 boyas. A las mejoras del puerto especificadas en líneas anteriores debe agregarse la ampliación de los servicios de agua, energía eléctrica, teléfonos y prevención de incendios.

iv) Administración. La Empresa Portuaria Nacional, que hasta 1968 operaba la terminal bajo el nombre de Matías de Gálvez, cambió su denominación como el puerto, por la de Empresa Portuaria Nacional de Santo Tomás de Castilla.

v) Operaciones. Entre 1964 y 1968 los volúmenes de comercio internacional operados han acusado una tendencia creciente pronunciada. En 1968 se duplicaron los tonelajes movilizados en 1964 y se elevaron un 32 por ciento con respecto al año inmediatamente anterior, como puede observarse en el cuadro 1.

Cuadro 1

## SANTO TOMAS DE CASTILLA. GUATEMALA: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importación	Exportación
1964	361	245	116
1965	444	364	80
1966	567	460	107
1967	550	456	94
1968	729	561	168

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Empresa Portuaria Santo Tomás de Castilla (antes Matías de Gálvez).

Las importaciones, además de ser crecientes, predominan en el movimiento que se canaliza por el puerto de Santo Tomás de Castilla. Las exportaciones son en cambio de pequeña magnitud, absoluta y relativamente, y además variables; en 1968 registraron, sin embargo, un aumento notable con respecto a los niveles anteriores. Hubo pocos cambios en el número y diversificación de los rubros de importación y exportación aparte de haber incluido el primero en 1968 una cantidad elevada de manufacturas que no se habían recibido en años anteriores, que influyeron notablemente en el incremento de las importaciones totales, y por consiguiente en el del total de carga operada por el puerto. También debe considerarse excepcional en 1968 el volumen de exportaciones de banano, que en años anteriores registró niveles prácticamente insignificantes, y el de café, cuya exportación se duplicó, tal vez correspondiendo a la disminución ocurrida el mismo año en el movimiento de carga de ambos productos manejado por Puerto Barrios. (Véase el cuadro 2).

Las restantes importaciones acusaron volúmenes variables de distinta proporción, destacando el petróleo y las materias primas.

Salvo las excepciones señaladas del banano y el café, los componentes de las exportaciones permanecieron prácticamente inalterables sin que sus ligeras variantes acusen tendencia determinada alguna.

Cuadro 2

**SANTO TOMAS DE CASTILLA, GUATEMALA: MOVIMIENTO DE PRINCIPALES  
PRODUCTOS DE IMPORTACION Y EXPORTACION, 1964-68**

(Miles de toneladas)

Concepto	1964	1965	1966	1967	1968
<b>Importaciones</b>	<u>245</u>	<u>364</u>	<u>460</u>	<u>456</u>	<u>561</u>
Petróleo	76	137	251	251	269
Papel y otros	4	15	19	18	...
Productos químicos	5	7	6	5	3
Maquinaria y equipo	13	34	27	9	10
Grasas y aceites	4	25	25	6	...
Materias primas	9	39	34	41	...
Materiales para construcción	19	59	42	8	...
Manufacturas y otros	115	48	56	118	279
<b>Exportaciones</b>	<u>116</u>	<u>80</u>	<u>107</u>	<u>94</u>	<u>168</u>
Bananos	4	7	3	2	34
Algodón	1	1	8	4	1
Café	8	22	34	35	70
Maderas	1	3	5	4	11
Azúcar	7	28	31	27	20
Carne	5	7	8	12	...
Camarón	3	3	6	3	...
Otros	87	9	12	7	32

Fuente: CEPAL con base en datos proporcionados por la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla.

No se ha dispuesto de información suficiente sobre la entrada y operación de los barcos en el puerto, pero el arribo de barcos de todo tipo, que había venido descendiendo en el período 1964-67, parece haber tendido a recuperarse en 1968 --si se tiene en cuenta el aumento de los volúmenes operados y la ampliación de capacidad de la terminal-- y es de esperar que la tendencia al crecimiento se mantenga. (Véase el cuadro 3).

Cuadro 3

## SANTO TOMAS DE CASTILLA, GUATEMALA: ARRIBO DE BARCOS

(Número)

Año	Total	Carga general	Tanques
1964	610	605	5
1965	605	597	8
1966	564	550	14
1967	494	440	...
1968	534	...	...

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla.

vi) Resultados económicos. La operación portuaria fue financieramente favorable en 1968; los ingresos ascendieron a 3.0 millones de pesos centroamericanos y los gastos, a 2.0 millones; es decir, se operó con una relación de gastos a ingresos del 66 por ciento. Los ingresos promedio por tonelada manejada fueron de 4.20 pesos centroamericanos, y los gastos, de 2.76. Estos resultados mejorarán con seguridad cuando aumente el volumen de operaciones y se vaya aprovechando el actual exceso de capacidad instalada.

vii) Observaciones. Debe insistirse en que los puertos de Santo Tomás de Castilla y de Barrios presentan en la actualidad un exceso considerable de capacidad instalada que permite, en conjunto, el atraque simultáneo de 12 barcos. Significa esa posibilidad que, en una operación normal

/de carga

de carga general, podrían manejar de 2.5 a 3.0 millones de toneladas de carga anuales, cifra difícil de alcanzar en un futuro inmediato. De ello se deriva para ambos puertos --a menos de 5 millas náuticas de distancia-- la necesidad imprescindible de acuerdos de coordinación y complementación que permitan su operación como un solo complejo portuario, con servicios especializados en cada terminal, en beneficio del país, de los usuarios y de las empresas.

b) Barrios

La concesión otorgada a la empresa Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica que operaba el puerto, se canceló por el gobierno a fines del año 1968,<sup>3/</sup> haciéndose cargo de la administración desde entonces la empresa Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA).

Los volúmenes manejados por la terminal portuaria hasta 1967 figuran en los documentos Características y programas de los principales puertos del Istmo Centroamericano (CCE/SC.3/GTTM/I/DI.2) y Actividades portuarias realizadas en Centroamérica, 1967 (CCE/SC.3/GTTM/II/2). En 1968 continuaron reduciéndose los volúmenes operados por la terminal, tanto de importación como de exportación, proceso que parece haberse detenido en 1969. Pero las medidas adoptadas por la nueva administración implican una competencia con los puertos de Santo Tomás de Castilla y Champerico, que convendrá analizar tanto desde el punto de vista del interés de una empresa con exceso de capacidad instalada (en sus equipos ferroviarios y en la terminal marítima) como desde el del interés general del país.

Los estudios que a la fecha se realizan para crear la Autoridad Portuaria Nacional de Guatemala para que se haga cargo de la política de puertos del país, y que administraría y operaría los cuatro puertos nacionales, permitiría establecer la natural coordinación entre ellos.

3/ Diario Oficial El Guatemalteco, No. 40, Tomo CLXXXIV, 28 de diciembre de 1968.

## 2. Costa del Pacífico

### c) Champerico

i) Características. La actividad principal del puerto ha sido determinada hasta la fecha por la zona de influencia agrícola (esencialmente algodонера) a la que sirve; su operación ha sido satisfactoria y dentro de su capacidad, la productividad ha sido creciente con respecto a la demanda de servicios. Canaliza volúmenes de carga relativamente reducidos para cuya manipulación dispone de instalaciones y equipo adecuados.

Recibe importaciones, primordialmente destinadas al cultivo del algodón, íntegramente del rubro de carga general. Dispone de buenas conexiones con el interior. Sus características esenciales no experimentaron modificación alguna en 1968; el muelle, a mar abierto en aguas de poca profundidad, no permite el atraque directo de barcos de altura, motivo por el que deben utilizarse gabarras y lanchones para la carga y descarga de las naves fondeadas en las cercanías.

El muelle de 350 m (incluyendo el puente que le une a tierra) y 24 m de ancho, proporciona a los lanchones 4 atracaderos, de 15 m cada uno, al costado de los cuales el agua alcanza una profundidad aproximada de 5 m en marea baja.

El área total de almacenamiento abarca 70 000 m<sup>2</sup>, 36 000 m<sup>2</sup> cubiertos. La mercancía se almacena libre de pago entre 30 y 120 días, según sus características. No se utiliza servicio de practicaaje y los barcos fondean a distancias variables, a criterio de sus capitanes. La empresa estudia la conveniencia de colocar boyas para señalar los diferentes calados de la zona de anclaje.

ii) Instalaciones. Disponía el puerto en 1968 de 6 grúas de portal (2 de vapor y 4 eléctricas), 2 grúas móviles, 2 levantadores de horquilla, 2 unidades de equipo móvil pesado, 4 locomotoras y 136 vagonetas, en buen estado de conservación. En el año anotado se aumentó el equipo flotante con un remolcador con motor de 250 HP, 2 lanchones de acero de 30 toneladas y una lancha para inspección con motor de 150 HP.

Planes de mejoramiento de mayor importancia se encuentran en suspenso mientras se resuelve el proyecto de construir un moderno puerto de atraque directo. La empresa sigue una política de inversiones muy cautelosa, limitando sus gastos a los estrictamente necesarios y a adquisiciones que puedan utilizarse en el nuevo puerto.

iii) Administración. La Empresa Portuaria Nacional de Champerico, organismo autónomo creado especialmente, se encarga de la administración del puerto y figura entre las más efectivas del área. Proporciona buen servicio y atiende adecuadamente la demanda de la zona de influencia a la que sirve el puerto.

Entre 1964 y 1968 habían acusado las actividades un leve pero ininterrumpido descenso que se convirtió en 1968 en una considerable actividad con respecto al año anterior (más de 23 000 toneladas) sobrepasándose la cifra más alta de 1964 (110 000 toneladas), auge que debe atribuirse al aumento de las importaciones de materias primas y a la exportación del algodón de la cosecha 1967/68. No se esperaba que el hecho se repitiera en 1969 por la baja experimentada en las cuotas del café, la reducción de adquisiciones de materias primas y las dificultades surgidas para la venta del algodón.

El movimiento de carga y descarga del puerto de Champerico en 1964-68 figura en el cuadro 4.

Cuadro 4

## CHAMPERICO, GUATEMALA: MOVIMIENTO DE CARGA INTERNACIONAL, 1964-68

(Miles de toneladas)

Año	Total	Exportaciones	Importaciones
1964	110	38	72
1965	107	45	62
1966	104	25	79
1967	101	...	...
1968	126	77	49

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Empresa Portuaria Nacional de Champerico.

/El descenso

El descenso observado durante el período a que esta investigación se refiere se debió principalmente a la disminución de las actividades de exportación, que no pudo ser contrarrestada por las de importación. El cambio de 1968, notable cuantitativamente, refleja un fuerte aumento absoluto de las exportaciones y una participación mayoritaria de este rubro, situación inversa a la registrada en años anteriores; las importaciones, que habían dominado absoluta y porcentualmente, descendieron en ambos sentidos.

iv) Movimiento internacional de carga. Las mercancías movilizadas por el puerto son poco diversificadas, manteniendo prácticamente invariables sus componentes en 1964-68, como puede observarse en el cuadro 5.

Cuadro 5

CHAMPERICO, GUATEMALA: MOVIMIENTO DE PRINCIPALES PRODUCTOS  
DE IMPORTACION Y EXPORTACION, 1964-68

(Miles de toneladas)

Concepto	1964	1965	1966	1967	1968
Importaciones	<u>33</u>	<u>45</u>	<u>26</u>	<u>35</u>	<u>49</u>
Abonos y fertilizantes	28	37	19	...	19
Trigo	1	1	-	...	-
Materias primas	...	...	...	...	15
Varios	4	7	7	...	15
Exportaciones	...	...	...	...	<u>77</u>
Algodón	29	39	59	...	50
Semilla de algodón	36	13	10	...	5
Café	7	7	8	...	4
Tortas de algodón	...	...	...	...	13
Varios	...	...	...	...	5

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Empresa Portuaria Nacional de Champerico, y Banco de Guatemala, Boletín Estadístico, enero-junio de 1969.



El volumen más importante corresponde a la producción algodonera de la zona, siendo mayores las exportaciones de algodón, semilla y tortas de algodón. Les siguen las importaciones de abonos y fertilizantes destinadas al cultivo del mismo producto. También se mantienen constantes las exportaciones de café.

v) Naves arribadas. El número de barcos arribado (todos de carga general) es proporcional a los volúmenes operados. En el periodo 1964-68 acusaron una leve tendencia a la baja hasta 1966, para elevarse considerablemente en 1968 como puede apreciarse en el cuadro 6.

Cuadro 6

## CHAMPERICO, GUATEMALA: BARCOS ARRIBADOS, 1964-68

Año	Número
1964	187
1965	172
1966	185
1967	...
1968	218

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Empresa Portuaria Nacional de Champerico.

Los tonelajes promedio unitarios transportados por barco han acusado una leve tendencia a decrecer en el periodo considerado, incluso en 1968, al variar de 592 toneladas movilizadas por barco en 1964, a 623 toneladas en 1965, 564 en 1966 y 578 en 1968.

De 1964 a 1967 los barcos permanecieron en el puerto un promedio de 26 horas, pero en 1968, al aumentar su número y el volumen total de carga manejado, el tiempo se elevó aproximadamente a 32 horas.

La empresa dispuso en 1968 de un total de 61 empleados (56 administrativos y 5 de operación) y 750 obreros de planta.

vi) Resultados económicos. La empresa ha venido operando con buenos resultados económicos, aunque no uniformes, debido en parte a las pequeñas bajas en el volumen de la demanda y a la mayor proporción de los gastos por las obras de mejoramiento que se realizaron con regularidad hasta 1967. También los ingresos totales, en descenso por la reducción de los volúmenes operados, arrojan coeficientes de gastos/ingresos variables. Fueron del orden de 58 por ciento en 1964, de 68 en 1965, de 75 en 1966 y bajaron al 62 por ciento en 1968, en razón del mayor volumen de carga operado.

La empresa sigue una política social acertada, revisando anualmente los convenios de trabajo del personal para hacerle partícipe de sus utilidades.

d) San José

El puerto, con el de Barrios en el Pacífico, estuvo administrado y operado por los Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica hasta que se dio por terminada la concesión en el decreto del Ejecutivo publicado en el Diario Oficial del 28 de diciembre de 1968. Como en el caso de Barrios, la nueva empresa Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA) se ha hecho cargo a partir de esa fecha de los servicios ferroviarios y portuarios.

No pudo disponerse de datos concretos recientes sobre la terminal portuaria. Los referentes a 1967 figuran en los documentos Características y programas de los principales puertos del Istmo Centroamericano (CCE/SG.3/GTTM/I/DI.2) y Actividades portuarias realizadas en Centroamérica, 1967 (CCE/SG.3/GTTM/II/2) página 10. Al parecer, los volúmenes de carga manejados por el puerto en 1968 mantuvieron regularidad.

B. El SalvadorCosta del Pacíficoa) Acajutla

i) Características. La terminal moderna, de atraque directo, está construida en un lugar geográfico de condiciones naturales poco favorables. El lado exterior de la instalación básica de penetración funciona como rompeolas, a pesar de lo cual se dificultan en algunas ocasiones las operaciones de carga y descarga en los dos atracaderos situados en la parte protegida del espigón. Sin embargo, es uno de los mejores puertos de la región por las instalaciones y equipos de que dispone, por la forma adecuada en que se realizan las operaciones y por las excelentes conexiones terrestres de que dispone.

La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, a la que deben atribuirse en buena parte los progresos observados, ha emprendido nuevas e importantes obras para aumentar la capacidad de manejo de carga, en la magnitud que se explica más adelante que habrán de mejorar los ya eficientes servicios que en la actualidad se proporcionan.

Aparte de los dos atracaderos para barcos de altura, se dispone de una superficie total de almacenamiento de 33 630 m<sup>2</sup>, 23 630 m<sup>2</sup> cubiertos, dedicada casi totalmente al manejo de carga general. Aparte de depósitos para mercancías a granel --como silos para melazas-- existen tanques para petróleo, almacenes para granos, etc. Las mercancías de exportación pueden permanecer almacenadas libres de pago 75 días, y las de importación, 25; cabría estudiar la reducción de estos extensos períodos para evitar congestionamientos artificiales que podrían requerir instalaciones más amplias.

ii) Equipo. Cuenta el puerto para el manejo de carga seca con dos grúas de portal, dos móviles, 35 levantadores de horquilla (montacargas), 53 unidades de equipo móvil pesado especializado y 9 unidades no especificadas; dispone de 6 transportadores portátiles para carga a granel y de 5 000 "paletas". También existen ductos especiales para las operaciones de descarga de petróleo, que no interfieren con las de carga seca.

/Es satisfactorio

Es satisfactorio el mantenimiento de los equipos, al que dedicó la administración en 1968 un técnico, asesorado por el departamento de ingeniería y planificación de la gerencia, y 128 operarios.

Las condiciones del área marítima de Acajutla hacen obligatorio el servicio de pilotaje, percibiéndose, por este concepto, aproximadamente 3 centavos de peso centroamericano por atraque y 2.5 centavos por desatraque, por tonelada neta de registro; en esa cantidad se incluyen los servicios del práctico y el uso de los remolcadores. La cantidad tope por atraque es de 80 pesos centroamericanos y por desatraque, de 60.

iii) Segunda etapa de ampliación. Las ampliaciones del puerto --programadas en función de las perspectivas de aumento de la demanda-- fueron iniciadas en 1967. En total incluyen cuatro nuevos atracaderos adicionales para barcos de altura, dragado, aumento del área de almacenamiento, adquisición de equipo especializado para mover graneles y carga homogénea (también "containers". Constituyen estas adiciones la segunda etapa del desarrollo del puerto, conforme al plan establecido, que en una tercera y cuarta etapas prevé el refuerzo y la prolongación del rompeolas y la construcción de atracaderos para buques-tanque.

Al terminar 1968 se había avanzado el 53 por ciento del total de la obra prevista para la segunda etapa (un 100 por ciento de las obras de dragado, el 49 por ciento de las del espigón, el 94 por ciento de la bodega de productos a granel, el 19 por ciento de las bandas transportadoras, el 23 por ciento de la unidad de carga y descarga y el 68 por ciento de las obras auxiliares). Se espera dejar concluidas las actividades correspondientes a esta segunda etapa para enero de 1970.

iv) Administración y operaciones. El puerto de Acajutla ha sido administrado ininterrumpidamente por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, en la forma y con los resultados comentados. Al mejorar las condiciones de operación de carga a granel (seca y líquida) y el manejo de la mercancía general, se han logrado aumentos muy positivos en la productividad de la terminal.

Los volúmenes de comercio internacional manejados por el puerto registraron un aumento continuo en el período 1964-68; se observó, en especial el último año de ese lapso, un fuerte incremento de graneles, que

/pudieron ser

podieron ser operados en mejor forma en gran parte gracias al equipo especializado adquirido en 1967. El petróleo, que es un elemento predominante en la composición de los volúmenes de carga, se bombea por ductos submarinos desde los barcos hasta sus depósitos en el puerto. La operación total de carga seca, petróleo y otros líquidos, alcanzan el tonelaje más elevado de todos los puertos de la región.

Las importaciones constituyen el elemento dominante y más dinámico del movimiento del puerto, en ellas se ha observado cierta diversificación, que se refleja en el aumento del rubro "otros", aunque se han mantenido los mayoritarios, que acusan, en general, tendencia a crecer. (Véanse los cuadros 7 y 8.) Ha variado poco, en el período considerado, el rubro de exportaciones que incluye mercancías tradicionales.

## Cuadro 7

## ACAJUTLA, EL SALVADOR: MOVIMIENTOS INTERNACIONALES DE CARGA SECA

(Miles de toneladas)

Año	Totál	Importaciones	Exportaciones
1964	292	195	97
1965	376	254	122
1966	388	234	154
1967	361	248	115
1968	535	328	207

Fuente: CEPAL; con base en datos proporcionados por la CEPA.

El petróleo sumó 389 000 toneladas en 1964, 666 000 en 1965, 692 000 en 1966, 634 000 en 1967 y 619 000 en 1968, cantidades decrecientes --pero absolutamente mayores que los volúmenes de carga seca manejados por la terminal-- y determinadas por los niveles de operación de la refinería del puerto, a través de la cual se canalizan tanto las importaciones de materia prima como las exportaciones de su refinación.

Cuadro 8

ACAJUTLA, EL SALVADOR: MOVIMIENTO DE PRINCIPALES PRODUCTOS DE  
IMPORTACION Y EXPORTACION, 1964-68

(Miles de toneladas)

Concepto	1964	1965	1966	1967	1968
<u>Importaciones</u> <sup>a/</sup>	<u>195</u>	<u>254</u>	<u>234</u>	<u>247</u>	<u>328</u>
Petróleo y sus derivados	889	666	692	634	619
Trigo	45	53	54	64	79
Materias primas para fertilizantes	20	35	55	69	35
Abonos	59	48	36	...	71
Cemento	1	22	6	...	...
Maíz	-	23	-	...	16
Hierro y acero	16	13	9	22	25
Papel, cartón, etc.	10	13	22	26	25
Solución de nitrógeno	...	...	...	...	11
Solución de nitrato de amonio	...	...	...	...	3
Aceite lubricante	...	...	...	...	7
Otros	44	47	52	66	56
<u>Exportaciones</u>	<u>97</u>	<u>122</u>	<u>154</u>	<u>115</u>	<u>207</u>
Melaza	11	30	36	14	45
Algodón	13	8	8	-	6
Café	42	41	40	49	55
Harina de semilla de algodón	11	20	20	16	22
Azúcar	18	19	47	28	77
Otros	2	4	3	8	2

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la CEPA.

a/ Excluye petróleo crudo y derivados porque el movimiento de descarga se realiza a través de ductos.

El arribo de barcos de todo tipo se ha mantenido prácticamente estable, alrededor de un promedio de 419 unidades al año, acusando una leve tendencia a decrecer en el período 1964-68. Predominan los barcos de carga general, principalmente naves pequeñas que transportan limitados tonelajes por unidad.

Los petroleros significan, en promedio, aproximadamente un 10 por ciento del total, con un volumen muy elevado de carga transportado por unidad. (Véase el cuadro 9.)

Cuadro 9

## ACAJUTLA, EL SALVADOR: BARCOS ARRIBADOS

(Número)

Año	Total	Carga seca	Petroleros	Otra carga líquida
1964	422	377	45	...
1965	437	399	38	...
1966	433	386	47	...
1967	392	385	7	...
1968	414	354	33	10

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la CEPA.

Cabe señalar que, en 1968 arribaron barcos-tanque de melaza, nitrato de amonio, nitrógeno y aceites lubricantes.

La tendencia a disminuir el número de barcos atendido, unida al incremento de los volúmenes manejados, indica un acentuado aumento anual de las cargas unitarias promedio transportadas por unidad, sobre todo de carga seca en general. En 1964 se transportaron 775 toneladas de carga seca por barco; en 1965, 950; en 1966, 1 005; en 1967, 938, y en 1968, 693, descenso este último, explicable por haberse desglosado las cargas a granel líquidas, que se incluyen en el período 1964-67 entre las transportadas en unidades de mayor capacidad que las usuales para el tipo de carga seca general.

/Por el

Por el tipo de barcos y de cargas de 1968 se puede tener una idea más precisa de los tonelajes unitarios transportados, en promedio, al haberse distinguido dicho año del total de barcos de carga seca de los que transportaron carga general (con un promedio de 693 toneladas por barco, y de 4 460 toneladas por unidad de graneleros), de los que manejaron otras cargas líquidas --diferentes al petróleo-- que, en promedio, transportaron 6 448 toneladas por unidad.

Ya se ha señalado que el número de las naves que transportan petróleo ha variado cada año, y que el volumen de estos productos canalizado por el puerto es muy importante, aunque haya experimentado una ligera disminución. Los volúmenes de esta carga unitaria fueron en promedio de 19 775 toneladas por barco en 1964; 17 473, en 1965; 14 723, en 1963 y de 18 757 toneladas en 1968. Se observa cierta tendencia a la baja.

Durante 1968 se trabajaron en total 1 377 escotillas para todo tipo de barcos, de las cuales 1 206 correspondieron a carga general; 161 a graneleros y 10 a tanqueros distintos a los de petróleo y derivados.

El número de escotillas promedio trabajadas por barco resulta así de 3.3 para todo tipo de ellos, y de 3.4 para los de carga general, de 3.2 para los graneleros y de 1 para ese tipo de barcos-tanque (no petroleros). También, en promedio anual, los tonelajes movidos por escotilla resultan del orden de 388 toneladas para todo tipo de barcos, de 203 toneladas para los de carga general, de 1 385 para los graneleros y de 6 449 toneladas para los tanqueros.

Se dedicó a estas labores en 1968 un total de 39 060 días-hombre, en todo tipo de barcos, correspondiendo 24 000 a los de carga general, 15 000 a los graneleros y 60 a los tanqueros.

El tiempo de permanencia de las naves de carga seca en el puerto ha tendido a aumentar, en promedio por unidad, durante el período 1964-68 (1.94 días en 1964, 1.60 en 1965, 1.85 en 1966 y 2.57 en 1968), tal vez debido a encontrarse trabajando al límite de su capacidad normal. Además de la mercancía general, aumentó fuertemente el tonelaje de los graneleros y, por el mismo motivo, el número de barcos que transportan este tipo de carga.



Los barcos petroleros tuvieron que esperar en promedio 3.15 días por unidad en 1968.

Del tiempo total de permanencia de los barcos en el puerto correspondió a la espera de atraque el 42 por ciento en 1964, el 28 en 1965, el 36 en 1966 y el 42 por ciento en 1968.

v) Resultados económicos. Cada año del período 1964-68 se obtuvieron resultados económicos favorables, siendo siempre positivas, aunque variables, las relaciones porcentuales de gastos e ingresos de operación, con una leve tendencia a decrecer. (Véase el cuadro 10.)

Cuadro 10

## ACAJUTLA, EL SALVADOR: RESULTADOS ECONOMICOS DE OPERACION

(Miles de dólares)

Año	Ingresos	Gastos	Diferencia	Gastos/ingreso (Porcentaje)
1964	2 396	1 925	471	80.3
1965	2 869	2 549	320	88.8
1966	2 681	2 328	353	86.8
1967	2 678	1 660	1 018	62.0
1968	3 570	2 782	788	78.0

Fuente: CEPAL; con base en datos proporcionados por la CEPA.

El año de 1967 se obtuvieron los resultados económicos más favorables, al operarse con un coeficiente sumamente bajo de 62 por ciento que proporcionó una diferencia absoluta total entre ingresos y gastos de 1.0 millón de pesos centroamericanos, aproximadamente, por el manejo de 361 000 toneladas de carga seca y 634 000 toneladas de petróleo. En 1968 se obtuvo una diferencia absoluta algo menor (788 000 pesos centroamericanos) aunque los volúmenes de carga se incrementaron notablemente (535 000 toneladas de carga seca y 619 000 de petróleo) al haber aumentado los costos más que los ingresos obtenidos, en proporción. Parece ello indicar que el puerto

/empezó a

empezó a operar por encima de su capacidad normal, especialmente en lo que a carga seca se refiere, superándose el tonelaje que puede manejar en forma económica. Esta circunstancia justifica la ampliación del puerto resuelta por la CEPA.

b) La Libertad

i) Características. El muelle de penetración, que constituye la instalación básica del pequeño puerto de La Libertad, se encuentra desfavorablemente situado a mar abierto. Se reciben por él limitados volúmenes de carga internacional, a causa de la competencia de puertos vecinos que operan en mejores condiciones, en especial el de Acajutla. No permite el atraque directo de las naves, por la escasa profundidad que existe al costado de sus atracaderos. Ello no obstante, el mejoramiento de sus instalaciones y servicios ha permitido atender una demanda que cuenta con el factor favorable de la corta distancia del puerto a San Salvador y la excelente carretera a la capital, que permite trasladar rápidamente la carga al centro de consumo principal del país.

Las operaciones de carga y descarga se realizan por medio de gabarras, mientras los barcos permanecen anclados. El muelle, de 300 m de largo por 8 m de ancho en el acceso y 20 m en el galpón, en aguas poco profundas, sólo permite el atraque de lanchones. Sin pretender un cambio sustancial de las condiciones y de la capacidad del puerto, se están realizando obras en el muelle y en otras instalaciones para mejorar la calidad de los servicios e incrementar sus actividades.

Las condiciones señaladas sólo permiten movilizar carga general aunque se realizan otros movimientos muy reducidos, de carácter privado, consistentes en el manejo de pequeñas cantidades de gas propano que se importan y se descargan por ductos submarinos particulares.

Dispone actualmente el puerto de 25 430 m<sup>2</sup> para almacenamiento, de los cuales están a cubierto 15 190 m<sup>2</sup> (5 390 m<sup>2</sup> de la CEPA y 9 800 m<sup>2</sup> de la aduana) y a cielo abierto el resto (8 900 m<sup>2</sup> de la CEPA y 1 260 m<sup>2</sup> de la aduana). En los almacenes de la CEPA la carga se conserva libre de pago

/por períodos

por períodos variables, según su categoría y naturaleza; se conceden 30 días libres si la carga es de importación, y varía entre 30, 36 y 90 días cuando se trata de exportaciones. En las bodegas de la aduana puede permanecer sin cargo 25 días, bien se trate de carga de importación o de exportación.

El programa de mejoramiento, que prosiguió durante 1968, se refiere principalmente a la reconstrucción del puente del muelle, obra en la que al finalizar el año se había avanzado el 96 por ciento del programa (durante 1967 se realizó el 59 por ciento de su totalidad). Se esperaba terminar el 4 por ciento pendiente para fines de marzo de 1969.

ii) Equipo y ayudas. Disponía el puerto en 1968 de 5 grúas de portal, 3 grúas móviles, 12 unidades no especificadas, 3 locomotoras y 48 carros plataforma de ferrocarril. La administración dedica 25 obreros a su conservación.

Existe un faro, la comunicación puerto- nave sólo se efectúa a través de los remolcadores y no se dispone de servicio de practicafe.

El puerto sólo proporciona a los barcos la electricidad para accionar la grúa del muelle, a razón de 3.30 pesos centroamericanos por hora. También se cuenta con un cuerpo de vigilancia.

iii) Administración. El puerto de La Libertad es administrado eficientemente por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA).

Volúmenes reducidos de comercio internacional, con tendencia decreciente durante los últimos 5 años, caracterizan la actividad de este puerto (véase el cuadro 11); el descenso debe atribuirse a la baja tanto de las exportaciones como de las importaciones, que son predominantes en los volúmenes operados pero la mayor parte de cuyos componentes se ha reducido continuamente (hierro, leche, harinas, fertilizantes) contribuyendo a la disminución del total (véase el cuadro 12); se han contraído en especial las exportaciones de café, que predominan en el volumen total de las mismas.

En 1968 se observó una pequeña recuperación de las operaciones que podría deberse al mejoramiento de las instalaciones del puerto y a la nueva carretera que le comunica en 20 minutos con la capital.

También el número de barcos arribados ha disminuido en los últimos 5 años, como los volúmenes transportados. La tendencia al descenso de la carga unitaria manejada por barco puede apreciarse en el cuadro 13.

## Cuadro 11

LA LIBERTAD, EL SALVADOR: MOVIMIENTO DE CARGA INTERNACIONAL,<sup>a/</sup> 1964-68

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importaciones	Exportaciones
1964	98	67	31
1965	90	63	27
1966	72	55	17
1967	60	46	14
1968	65	47	18

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la CEPA.

<sup>a/</sup> Excluye importaciones privadas de gas propano, de muy pequeña magnitud.

En 1968 se redujo notablemente el número de barcos arribado con respecto al año anterior, pero fue notable el incremento de las cargas unitarias con respecto a 1967.

En los barcos arribados durante 1968 se trabajaron 842 escotillas que arrojan un promedio de 3.1 escotillas por barco y de 77 toneladas por escotilla-barco al año. A estas labores se asignó un total de 25 000 días-hombre.

El tiempo de permanencia de los barcos fue de 14 horas, en promedio por unidad, en 1967 y aumentó a 18 horas en 1968. Por el tipo y la cantidad de operaciones de gabarraje del puerto, ese tiempo debe considerarse muy reducido.

La CEPA dispone para los servicios del puerto de 15 empleados administrativos y 28 de operación, y de 388 operarios de los cuales 365 se dedican a la carga y descarga.

iv) Resultados económicos. El puerto operó en el período 1964-68 con resultados económicos positivos que se tradujeron en diversas utilidades con tendencia a la baja. El menor volumen de operaciones se tradujo en una disminución ininterrumpida de los ingresos totales. Los gastos se han reducido también, pero en menor proporción y en forma más leve,

Cuadro 12

LA LIBERTAD, EL SALVADOR: MOVIMIENTO DE PRINCIPALES PRODUCTOS DE  
 EXPORTACION E IMPORTACION, 1964-68

(Miles de toneladas)

Concepto	1964	1965	1966	1967	1968
Exportaciones	<u>31.0</u>	<u>26.6</u>	<u>17.2</u>	<u>13.9</u>	<u>18.7</u>
Camarón	0.8	0.7	0.5	1.0	0.7
Algodón	1.2	0.1	0.3	-	1.4
Café	22.4	21.1	14.8	12.4	15.0
Harina de semilla de algodón	5.8	3.7	-	-	-
Otros	0.8	1.0	1.6	0.5	0.6
Importaciones <sup>a/</sup>	<u>66.6</u>	<u>62.7</u>	<u>54.5</u>	<u>46.2</u>	<u>46.6</u>
Papel	2.7	0.7	1.3	4.8	5.2
Hierro	2.3	2.1	1.0	...	...
Leche	4.7	6.0	3.7	...	...
Trigo	-	2.0	-	-	-
Harinas	5.5	5.1	5.1	...	2.9
Abonos	5.5	1.5	0.1	...	1.3
Malta	1.6	1.7	-	-	-
Vehículos y repuestos	1.4	1.0	0.9	...	2.8
Materiales para industria	...	...	...	...	8.4
Abarrotes	...	...	...	...	5.9
Insecticidas	...	...	...	...	2.7
Otros	42.9	42.6	42.4	41.4	17.4

Fuente: CEPAL con base en datos proporcionados por la CEPA,

a/ No incluye gas propano que se mueve a través de oleoductos privados; las importaciones de este producto son pequeñas, pues fueron del orden de 1.3, 1.6, 2.0 y 1.0 toneladas para 1964, 1965, 1966 y 1968 respectivamente.

Cuadro 13  
LA LIBERTAD, EL SALVADOR; BARGOS ARRIBADOS, <sup>a/</sup> 1964-68

Año	Número	Carga por unidad (toneladas)
1964	347	282
1965	343	262
1966	306	235
1967	309	194
1968	268	242

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la CEPA.

a/ Excluye los barcos que transportan el gas propano.

reflejándose ese hecho en diferencias absolutas decrecientes que se deben al rápido descenso de los ingresos comparado con el de los gastos correlativos, y en una tendencia al crecimiento porcentual de la relación gasto/ingreso. (Véase el cuadro 14.)

Los ingresos promedio por tonelada manejada han variado de 10.20 pesos centroamericanos en 1964 a 10.53 en 1965; 11.91 en 1966; 12.27 en 1967 y 12.52 en 1968. También los gastos promedio unitarios han aumentado, aunque en diferente proporción: 7.18 dólares por tonelada movilizada en 1964; 7.34 dólares en 1965; 9.08 en 1966; 9.00 en 1967 y 9.63 en 1968.

Al cambiar la proporción entre ambos factores, las utilidades unitarias decrecieron en términos absolutos. Las obtenidas cada año de operación de los considerados fueron de 3.02 dólares por tonelada en 1964; 3.19 en 1965; 2.84 en 1966; 3.27 en 1967 y 2.89 en 1968.

Para modificar la relación actual de desventaja entre La Libertad y Acajutla, y obtener beneficio para ambos puertos, debe recomendarse la especialización de operaciones de cada uno. La Libertad podría atender ciertos tipos de carga general de mayor valor intrínseco destinadas al consumo de la capital del país, aprovechando su proximidad y fácil comunicación, mientras Acajutla sería el elemento promotor del desarrollo agrícola e industrial de su amplia zona de influencia, a la que serviría especialmente.

La Libertad es administrada por la CEPA, entidad que no ha podido aplicar a este puerto métodos puestos en práctica en Acajutla, y en especial la coordinación de las actividades portuarias con las aduaneras, deslindando con precisión las atribuciones de cada organismo. La adopción del mismo principio para La Libertad habrá de mejorar las actividades de esta terminal.

## Cuadro 14

LA LIBERTAD, EL SALVADOR: RESULTADOS ECONOMICOS EN OPERACION, 1964-68

(Miles de dólares)

Año	Ingresos	Gastos	Diferencia	Gastos Ingresos (por ciento)
1964	1 000	704	296	64
1965	948	661	287	70
1966	858	654	204	76
1967	736	540	196	73
1968	814	626	188	77

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la CEPA.

c) Cutuco

1) Características. Las condiciones, instalaciones y equipos de esta terminal, predominantemente importadora --en especial de petróleo-- no han cambiado en el período de 1964-68, aunque haya variado el nivel de sus operaciones.

Su situación geográfica es relativamente favorable para la atención de barcos de altura y para el manejo de la carga. Se encuentra en el golfo de Fonseca, en una bahía bien protegida, conectada con el interior del país por ferrocarril. Ha recibido carga internacional de Honduras. Cuenta con servicios optativos de practicaje --bajo una tarifa de 128 pesos centroamericanos por barco (entrada y salida)--, servicios de radio (bandas 14/16 m) y 2 faros. Un muelle de 320 m de largo, con profundidades de entre 7.6 y 10.7 m, proporciona dos atracaderos, uno al lado norte de 170 m, y otro al sur de 152 m. El sistema ferroviario es el único medio de transporte; dispone de ductos para la descarga de petróleo y derivados, que se conectan a los depósitos de almacenamiento.

El puerto dispone de 19 555 m<sup>2</sup> cubiertos y de 32 375 m<sup>2</sup> a cielo abierto para almacenamiento. El tiempo libre de pago es de 45 días. No se han hecho ni se prevén cambios de ninguna especie.

/ii) Equipo.

ii) Equipo. En 1968 disponía el puerto de 4 grúas móviles, 6 levantadores de horquilla, 4 locomotoras, 480 carros de ferrocarril cerrados, 60 rejas y 20 planos, equipo al que se proporcionaba buen servicio de mantenimiento.

La mayoría de los servicios son proporcionados a los barcos por la Empresa Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica (FICA) y consisten, principalmente, en agua, reparaciones ligeras, ciertos materiales, víveres y combustibles. El servicio de vigilancia está a cargo de las autoridades militares y aduanales que vigilan y fiscalizan el puerto.

iii) Administración. Cutuco ha seguido operando por Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica (FICA), división de El Salvador, bajo concesión otorgada en 1915; las tarifas son supervisadas por el estado y los cobros portuarios se combinan con los fletes de transporte de la carga por ferrocarril. La exclusividad de este medio de transporte impide el aprovechamiento de las conexiones carreteras que sirven al puerto, limita el área de influencia del mismo y, con ello, el crecimiento de los volúmenes de carga que por él se canalizan.

La competencia de Acajutla, limitaciones físicas, operacionales, etc., han hecho descender en los últimos cinco años la actividad del que fue principal puerto marítimo de El Salvador antes de que se desarrollara el de Acajutla.

Los totales de mercancías movilizadas se han ido reduciendo tanto en el rubro mayoritario de las importaciones --que en 1968 registraron, sin embargo, un notable aumento-- como, especialmente, en el de las exportaciones. (Véase el cuadro 15.)

El total movilizado en 1968 supone un descenso de 17 por ciento con respecto a 1964 (14 por ciento las importaciones y 27 por ciento las exportaciones) salvo para el petróleo, que se maneja en instalaciones especiales y que es en la actualidad el renglón mayoritario (aunque también haya descendido). Los volúmenes han tendido a decrecer pero la composición de la carga se ha mantenido hasta cierto punto estable, como puede observarse en el cuadro 16.



Cuadro 15

## CUTUCO, EL SALVADOR: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA, 1964-68

(Miles de toneladas)

Año	Movimiento total			Excluyendo petróleo	
	Total	Importación	Exportación	Importación (carga seca)	Total
1964	397	294	103	121	224
1965	370	255	115	100	215
1966	340	245	94	82	176
1967	...	...	...	...	...
1968	330	254	76	102	178

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica.

La cantidad de petróleo y de sus derivados movilizada en 1968 resultó inferior en un 11 por ciento a la de 1964; las importaciones de abonos, 62 por ciento menores. Aunque otras mercancías de importación han aumentado, su volumen y participación no han compensado el decrecimiento del movimiento del puerto. El tonelaje de manufacturas manejado se duplicó en 1968 con respecto a 1964; el resto de artículos de importación varió poco y su participación es muy reducida en el total, pero en 1968 se registró una pequeña cantidad de importaciones de papel, mercancía que anteriormente no se había recibido.

Ya se ha señalado la tendencia bastante pronunciada a la baja de las exportaciones como resultado del decrecimiento absoluto y significativo de sus principales componentes --algodón y forrajes--, que no han logrado contrarrestar pequeños aumentos de café y cierta constancia en las cantidades de otras mercancías de reducida participación, como los minerales. Las exportaciones de algodón descendieron un 66 por ciento en 1968 con respecto a 1964, y los afrechos y forrajes, un 90 por ciento. Las exportaciones de café y el volumen operado en 1968 aumentaron en cambio un 49 por ciento con respecto al nivel de 1964.

Cuadro 16

CUTUGO, EL SALVADOR: MOVIMIENTO DE PRINCIPALES PRODUCTOS DE  
 IMPORTACION Y EXPORTACION, 1964-68

(Miles de toneladas)

Concepto	1964	1965	1966	1967	1968
<b>Importaciones</b>	294	255	245	...	254
Petróleo y derivados	173	155	164	...	152
Manufacturas	13	25	20	...	28
Abonos	83	46	27	...	32
Acero	12	19	27	...	24
Sebo	5	4	3	...	7
Papel	...	...	...	...	7
Otros	8	6	4	...	4
<b>Exportaciones</b>	103	115	94	...	76
Algodón	59	61	43	...	20
Café	29	32	33	...	43
Afrechos y forrajes	10	13	11	...	1 <sup>a/</sup>
Minerales	4	5	5	...	5
Otros	1	4	2	...	7

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica.

a/ Sólo comprende afrechos.

iv) Naves atendidas-operaciones. El número de barcos arribado ha sido poco variable en el período 1964-66 pero el número registrado en 1968 muestra una baja muy sensible --de 26 por ciento-- con respecto al de 1964. (Véase el cuadro 17.)

La baja total de 1968 se debe principalmente a la del número de barcos de carga general, a pesar de haberse registrado por primera vez la entrada de 5 barcos graneleros, que también transportan carga seca en mayores cantidades unitarias que los barcos ordinarios de ese tipo

/de actividad.

de actividad. Al transportar cargas de consideración en unidades de gran capacidad, disminuye el número de barcos pequeños que manejan cantidades reducidas.

## Cuadro 17

CUTUCO, EL SALVADOR: BARCOS ARRIBADOS, POR TIPO, 1964-68

(Número)

Año	Total	Carga general	Tanques	Graneleros
1964	385	354	31	...
1965	400	373	27	...
1966	399	371	28	...
1967	...	...	...	...
1968	304	270	29	5

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica.

En 1964, 1965 y 1966 los volúmenes de carga seca transportados por barcos de carga general fueron en promedio de 632, 576 y 474 toneladas, por unidad, cantidades decrecientes de acuerdo con el descenso de los volúmenes operados y la casi constancia del número de naves; en 1968, el promedio de 613 toneladas de carga general transportada por unidad representó un aumento y un cambio de la tendencia en el que influyó, como se ha dicho, la entrada de cinco barcos graneleros con 12 000 toneladas de carga a granel, que significaron un volumen promedio de 2 391 toneladas por unidad.

Los volúmenes promedio transportados por los barcos tanque han sido relativamente elevados, pero el descenso de los volúmenes totales y la invariabilidad del número de naves que los transportaron arrojan promedios decrecientes del orden de 5 580 toneladas en 1964, 5 740 en 1965, 5 857 en 1966 y 5 240 toneladas en 1968.

Durante 1968 trabajaron en el puerto 35 empleados (20 administrativos y 15 de operación) y 462 obreros de operación de planta.

No se obtuvo información de carácter financiero sobre el período estudiado.

/C. Honduras

## C. Honduras

### 1. Costa del Atlántico

#### a) Puerto Cortés

1) Características. Las condiciones naturales de Puerto Cortés son muy favorables. Dispone de conexiones terrestres que le unen a los principales centros económicos del país, y en especial a San Pedro Sula, pero las instalaciones y equipos para el manejo de la carga resultan insuficientes para una demanda que es cada día mayor. En 1967 se iniciaron ampliaciones para eliminar esa deficiencia y para fines de 1968 se había avanzado aproximadamente un 30 por ciento de la segunda etapa del proyecto de desarrollo aprobado para el puerto. A principios de dicho año se inició la construcción de dos galeras para protección de la carga y la pavimentación de varios patios para aumentar las áreas de depósito al descubierto; existe un programa de mantenimiento de bodegas, muelles, cercas, servicios de agua, alumbrado, etc.

Para aumentar la productividad de los servicios, mientras se concluyen las mejoras materiales emprendidas, la Empresa Nacional Portuaria ha perfeccionado aspectos administrativos y operacionales que le han permitido manejar mayores volúmenes de carga y atender un número mayor de barcos.

Existen tres muelles de atraque directo: el Nacional, propiedad del estado y operado por la Empresa Nacional Portuaria de Honduras, entidad especializada cuyas atribuciones y objetivos se establecen en el Decreto No. 40, del 10. de diciembre de 1965; el Bananero, que es operado por la Tela Railroad Co., y el Petrolero, de la Texaco; los dos primeros son marginales (costaneros) y el tercero de penetración.

El muelle Nacional, de 192 m (630 pies) de largo por 9 m (30 pies) de ancho, tiene junto a sus dos atracaderos para barcos medianos una profundidad aproximada de 7.6 m (25 pies), que varía señaladamente con las mareas, en este puerto muy pronunciadas. Fue construido en 1955 y se encuentra en buen estado.

/El muelle

El muelle Bananero, de 259 m (850 pies) de largo por 18 m (60 pies) de ancho y de profundidad a su costado similar a la del Nacional, fue construido en 1919. El estado en que se encuentra hace inútil su reparación, por lo que se proyecta su sustitución, ya aprobada para la tercera etapa de ampliación de la terminal.

El muelle Petrolero, propiedad de la Texaco y operado por ella, tiene 76 m (250 pies) de largo por 6 m (20 pies) de ancho, y profundidad a su costado de 12.2 m (40 pies).

La política portuaria del país parece proponerse fortalecer la Autoridad Portuaria Nacional, hecho que determinaría, al término de las concesiones, que todas las instalaciones portuarias pasasen a su jurisdicción. Con ello se obtendría una operación más armónica, fluida y a menor costo, del transporte marítimo.

Diversas medidas de carácter operacional y administrativo han favorecido la ampliación de los servicios portuarios, motivo por el que la Empresa pudo atender en 1968 un incremento sustancial de la demanda de servicios.

ii) Cambios que podrían producirse en la administración. Hasta 1968 la administración del puerto no experimentó cambios fundamentales. Como se ha señalado, una autoridad portuaria se encarga de parte del manejo de la carga, pero son varias las entidades que realizan operaciones con equipos e instalaciones propios.

La Empresa Nacional Portuaria administra uno de los tres muelles, el dedicado a carga general. De los otros dos, el operado por la Texaco se dedica a barcos tanque; su concesión concluirá en 1970 y podría seguir utilizándose para los servicios actuales bajo la administración de la Empresa Nacional Portuaria. El otro muelle se dedica principalmente a las exportaciones de banano de las plantaciones de la Compañía Tela Railroad Co., que dispone del equipo y el material ferroviario adecuado para movilizar el producto, operaciones de las que podría hacerse cargo adimismo la Empresa Nacional.

iii) Operaciones en 1968. El movimiento de carga registrado por Puerto Cortés en 1968 se incrementó un 39 por ciento con respecto al de 1967, debido sobre todo al petróleo y otros combustibles, aparte del banano.

/El petróleo,

El petróleo, y en especial sus derivados, no tuvieron significación especial para el puerto hasta 1968, año en el que inició sus operaciones en el país una refinería y se incrementaron notablemente las importaciones de crudo y las exportaciones de combustibles refinados. Por Puerto Cortés se realiza la mayor parte del intercambio comercial de Honduras con el exterior. Hasta 1967 el banano fue el producto principal en los volúmenes totales operados, al haber llegado a representar, en promedio, alrededor del 55 por ciento de los mismos; el petróleo hizo descender su participación al 35 por ciento de ese total en 1968.

En los últimos cinco años han ido en aumento las cargas de todo tipo manejadas por Cortés (véase el cuadro 18). Puede observarse que las exportaciones predominan en el volumen total manejado por el puerto y que las importaciones aumentaron levemente hasta 1968, año en el que se incrementaron 99 por ciento con respecto al anterior a causa del petróleo.

Cuadro 18

PUERTO CORTES, HONDURAS: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA, 1964-68

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importaciones	Exportaciones
1964	517	159	358
1965	802	224	578
1966	1 016	262	754
1967	1 116	341	775
1968	1 440	524	916

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Empresa Nacional Portuaria.

Nota: Cifras redondeadas.

/Los principales

Los principales componentes de los volúmenes operados se mantuvieron estables, como su proporción dentro del total, hasta 1968 cuando los nuevos componentes (además del combustible) modificaron esa relación observándose cierta diversificación, aunque los componentes individuales sean pequeñísimos, como puede verse en el cuadro 19.

En la misma proporción que los volúmenes operados ha crecido el número de barcos arribados y el volumen promedio transportado por unidad.

iv) Naves atendidas. Operaciones. El total de barcos entrados en el puerto y los tonelajes promedio transportados por unidad figuran en el cuadro 20.

El número de barcos bananeros arribado está relacionado con el volumen de las exportaciones de banano que movilizan. El de barcos petroleros fue aumentado (aunque su participación en el total de barcos fue pequeña) en la misma proporción que las importaciones de petróleo, siendo variables y relativamente altas las cargas unitarias movilizadas. En 1968, al aumentar las importaciones de petróleo y registrarse la salida de exportaciones de combustible, se elevó notablemente el arribo de barcos tanque, que en promedio movilizan más de 7 000 toneladas por unidad.

Los movimientos de carga general por el puerto también han sido crecientes aunque menos pronunciados y representan volúmenes más pequeños que los de petróleo y banano. Por consiguiente, el número de barcos que transportan este tipo de carga también ha aumentado, siendo, en términos absolutos, dominante en el total; pero del volumen de cargas totales y unitarias movilizadas por ellos se desprende que se trata de unidades muy pequeñas o que transportan tonelajes muy reducidos. En la información obtenida no se especifica si entre los barcos de carga general se incluyen unidades de cabotaje. En cualquier caso, los volúmenes unitarios manejados anualmente han ido en aumento y han provocado congestionamientos en el puerto, especialmente para la Empresa Nacional Portuaria que opera el muelle de carga general por las escasas instalaciones disponibles, motivo que justifica plenamente las ampliaciones proyectadas (segunda y tercera etapas).

El congestionamiento obligó a que 11 barcos tuvieran que permanecer varios días fondeados a fines de 1968 para poder disponer de atracaderos.





## Cuadro 20

PUERTO CORTES, HONDURAS: BARCOS ENTRADOS Y VOLUMENES UNITARIOS TRANSPORTADOS, 1964-68

Año	Barcos arribados (Número)	Tonelaje promedio anual por barco (toneladas)
1964	787	657
1965	896	895
1966	997	1 019
1967	923	1 208
1968	1 188	1 212

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Empresa Nacional Portuaria.

La permanencia de los barcos en el puerto es prolongada, en especial los de carga general y en menor proporción, los bananeros. (Véase el cuadro 21.) El tiempo de espera para el atraque es excesivo y las maniobras de carga y descarga en los muelles, así como la movilización de las mercancías entre el puerto y los almacenes --que resultan insuficientes para contenerlas-- se traducen en pérdidas de tiempo.

El problema quedará probablemente resuelto cuando se concluyan las ampliaciones que se están llevando a cabo y las proyectadas para la tercera etapa. Los barcos de carga general, que son los más afectados por estas circunstancias, aumentaron su estancia promedio de 68 horas en 1964, a 90 horas en 1968. De este total de tiempo, el 63 por ciento permaneció fondeado en espera de atraque, y el 37 por ciento, en espera de las operaciones de carga y descarga.

Los bananeros permanecieron en 1964 en el puerto unas 33 horas en promedio por unidad, y en 1968, 37 horas; de éstas, algo más de la mitad esperaron fondeados y algo menos, atracados.

## Cuadro 21

PUERTO CORTES, HONDURAS: MOVIMIENTO DE CARGA INTERNACIONAL POR  
TIPO DE BARCO, 1964-68

Año y tipo de barco	Barcos arribados (unidades)	Carga total movilizada (miles de toneladas)	Promedio carga movilizada por barco (toneladas)	Días de permanencia		Tonelaje promedio movilizado por barco-día
				Total	Promedio por barco	
<u>1964</u>						
Bananero	252	296	1 175	339	1.35	870
Petrolero	13	72	5 538	19	1.46	3 793
Carga general <sup>a/</sup>	522	149	285	1 472	2.82	101
<u>1965</u>						
Bananero	312	409	1 311	571	1.83	716
Petrolero	21	122	5 809	28	1.33	4 368
Carga general <sup>a/</sup>	563	271	481	1 477	2.62	184
<u>1966</u>						
Bananero	326	577	1 070	589	1.81	591
Petrolero	19	154	8 105	35	1.84	4 405
Carga general <sup>a/</sup>	652	285	437	1 710	2.62	167
<u>1967</u>						
Bananero	344	556	1 616	...	...	...
Petrolero	45	134	2 978	...	...	...
Carga general <sup>a/</sup>	768	348	453	...	...	...
<u>1968</u>						
Bananero	333	514	1 543	523	1.57	983
Petrolero	72	512	7 111	144	2.00	3 556
Carga general <sup>a/</sup>	783	412	459	1 691	2.16	213

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Empresa Nacional Portuaria.

a/ Posiblemente incluya otro tipo de barcos pequeños.

/Los barcos

Los barcos petroleros, que registraron en 1964 una permanencia promedio de 34 horas por unidad, necesitaron 48 horas en promedio en 1968 para ser atendidos, de las cuales 2 horas permanecieron fondeados y las 46 restantes atracados. Es decir, salvo los barcos petroleros, que prácticamente no sufrieron demoras, las demás naves esperaron la oportunidad de atraque parte sustancial del tiempo que permanecieron en el puerto, de por sí elevado.

En 1968, para las operaciones de carga y descarga de los buques se requirieron 128 232 días-hombre, correspondiendo aproximadamente el 60 por ciento a las operaciones de carga general, el 30 por ciento a las de banano y el 10 por ciento a las de petróleo, cifras que se relacionan con el número de barcos, cantidades y tipos de carga operados, así como con las instalaciones, que son especializadas para el banano y el petróleo e inadecuadas para la carga general. Como es lógico, resultan niveles operacionales de calidad y productividad diferente según el tipo de mercancía que se maneja y el equipo de que se dispone.

v) Equipos. Para la carga general se utiliza, como se dijo, el muelle que opera la Empresa Nacional Portuaria desde 1965, con 192 m de longitud y dos atracaderos. Los equipos que se empleaban en 1968 resultaban insuficientes pero después se han adquirido 3 grúas móviles, 24 montacargas, un tractor de tiro, 10 levantacargas manuales, una volqueta, 3 pick-ups y 6 000 paletas, y se está instruyendo al personal que los operan; también se ha organizado un taller mecánico para mantenimiento del equipo. Todo ello revela el esfuerzo de la Empresa Nacional Portuaria para mejorar la productividad de sus servicios y aumentar su capacidad de operación, mientras se llevan a cabo las obras destinadas a incrementar la capacidad del puerto.

vi) Resultados económicos. Por ser diversas las entidades que participan en la operación del puerto no se puede presentar en forma integral este aspecto. Sólo se ha dispuesto de datos correspondientes a 1968 de las actividades de la Empresa Nacional Portuaria.

Obtuvo dicha empresa el año señalado ingresos brutos por 2 561 119 pesos centroamericanos mientras ascendieron a 912 575 sus gastos totales, quedando como ingreso neto la suma de 1 648 544 pesos centroamericanos.

Cuando la situación de la empresa se estabilice, y haya cumplido con los compromisos financieros que le significan las amortizaciones de los préstamos recibidos para las obras de la segunda y tercera etapas, convendrá revisar sus tarifas de servicio.

b) Tela

i) Características. Situado en la costa atlántica, en la bahía de Tela, a  $15^{\circ} 46'$  de latitud Norte y  $87^{\circ} 27'$  de longitud Oeste, el puerto se encuentra a 15 kilómetros de Cortés, en línea recta, y a 79 kilómetros, por ferrocarril; la comunicación con el interior del país se efectúa básicamente por tren, aunque en algunos puntos la vía se cruza con carreteras que van a la capital y a los países vecinos.

El área de influencia condiciona las características originales del puerto, construido para la exportación del banano. Satisface esa necesidad puesto que su capacidad es de aproximadamente 400 000 toneladas, volumen no alcanzado durante los dos últimos años de operación.

La situación del puerto dificulta las maniobras por no proporcionar protección adecuada a los barcos que arriban.

ii) Instalaciones y equipo. El puerto cuenta con un muelle de 618 metros de largo por 23 metros de ancho, siendo la profundidad a sus costados de 9.1 metros. Existen dos atracaderos (de 148 m, del lado este y de 220 m del oeste), con calado de 9.1 y 7.6 m, respectivamente. El acceso al muelle se hace por un puente de 5.5 m de ancho.

Sólo se dispone de un almacén de tránsito de  $140 \text{ m}^2$ ; la aduana tiene  $560 \text{ m}^2$  cubiertos, y la empresa ferroviaria, bodegas y zonas de depósito al aire libre; las vías llegan directamente a las instalaciones de la compañía subsidiaria de la United Fruit Co., que administra el puerto. Para descargar el petróleo y sus derivados se dispone de un ducto submarino y de tanques de almacenamiento, propiedad de la Cía. Esso. La mercancía puede almacenarse libre de pago 20 días.

Cuenta el puerto en la actualidad con 2 grúas móviles, 2 montacargas y 4 bandas transportadoras de banano; dispone de 29 locomotoras, 520 vagones cerrados, 251 furgones, 423 vagones planos, 70 paletas balasto, 66 carros-tanque, 7 vagones para hielo y 9 para equipaje. El equipo ferroviario recibe mantenimiento adecuado y se dispone de repuestos y combustibles.

iii) Ayudas a la navegación. El puerto dispone de servicio de practica y las comunicaciones puerto-nave se realizan por medio de la Tropical Radio, via Miami, Nueva Orleans o Limón. Existe una baliza pero carece de boyas y faros.

Se proporciona a los barcos agua y electricidad por empresas privadas con tarifas de 20.00 pesos centroamericanos por tonelada métrica y 5.00 por barco, respectivamente. El costo del servicio de vigilancia es de 10.00 pesos centroamericanos diarios y el de botes, de 10.00 por embarcación-hora; diversas empresas privadas proporcionan combustibles, alimentos y reparaciones menores.

iv) Administración. El puerto es administrado por la Tela Railroad Company, subsidiaria de la United Fruit Co. La compañía concesionaria, que construyó el puerto para la exportación de banano, se vio precisada a diversificar las operaciones portuarias cuando la inestabilidad del mercado externo hizo decaer pronunciadamente el movimiento del producto. Desde 1954 empezó a operar con tarifas de servicio público señaladas por el Gobierno de Honduras eliminándose en esa forma, en parte, el carácter absolutamente privado que el puerto tenía; el gobierno interviene desde esa fecha en la forma señalada.

v) Personal ocupado. En 1968 la administración del puerto dedicó al mantenimiento de los equipos 100 obreros y 5 técnicos; proporcionó ocupación a un total de 30 empleados, 17 de los cuales fueron administrativos, 5 técnicos y 8 de operación, a 159 obreros de planta y a 50 eventuales.

vi) Naves atendidas. La recuperación de las operaciones del puerto experimentada en 1967, se incrementó en 1968. Arribaron 264 barcos; 155 bananeros, 96 de carga general y 9 petroleros. (Véase el cuadro 22.)

Cuadro 22

TELA, HONDURAS: BARCOS ARRIBADOS, 1964-68

(Número)

Año	Total	Bananeros	Petroleros	Carga general	Otros
1964	121	...	...	...	...
1965	150	...	...	...	...
1966	140	17	...	...	...
1967	236	114	17	105	...
1968	264	155	9	96	4

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Tela Railroad Co.

Los coeficientes unitarios de carga pueden considerarse satisfactorios: 1 076 toneladas por barco de carga general, 1 047 toneladas por barco bananero y 5 988 toneladas por barco petrolero. El número de escotillas trabajadas fue de 316 en los barcos de carga general y de 457 en los bananeros, manejándose en promedio por escotilla 327 y 355 toneladas respectivamente, es decir, 3 escotillas promedio por barco; a las operaciones se dedicó un total de 41 985 días-hombre, 16 982 para carga general y 25 003 para banano.

Los barcos permanecieron en el puerto 361 días distribuidos como sigue: 152 días, carga general; 190, bananeros y 13 petroleros. El promedio unitario de permanencia fue de 1.58 y 1.23 y 1.44 días, respectivamente; se ignora la forma en que se distribuyó el tiempo de permanencia entre barcos atracados y fondeados.

vii) Movimiento internacional. Se observa un crecimiento moderado de las importaciones --3.9 por ciento-- y una elevación notable de las exportaciones a partir de 1967 --26.6 por ciento--, ritmo de crecimiento que se ha mantenido. (Véase el cuadro 23.)

## Cuadro 23

TELA, HONDURAS: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA, 1964-68

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importación	Exportación
1964	100	82	18
1965	139	117	22
1966	156	123	33
1967	277	132	145
1968	320	137	183

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Tela Railroad Co.

En 1967 y 1968 recuperó el puerto el movimiento de exportación de banano a que debió su instalación. En 1967 se exportaron por él 131 000 toneladas de la fruta y en 1968, 162 000, movimiento que había sido casi nulo en años anteriores y representó en 1968 una tasa de crecimiento de 24 por ciento con respecto al año anterior, que se refleja también en el número de barcos bananeros arribados.

Aunque sólo se dispuso de datos sobre un año, en el cuadro 24 se observa que la composición de la carga de importación y exportación se diversificó considerablemente a pesar de que el puerto, especializado en banano, carece de instalaciones adecuadas para mercancía seca. Se importaron papel, urea, maquinaria y productos químicos y se exportaron maderas, desperdicios de papel, semilla de palma y otros materiales, movilizándose toda esta carga con un alto coeficiente de productividad (1 076 toneladas, en promedio por barco).

El aumento del volumen de carga general operado debe atribuirse en parte al congestionamiento de Puerto Cortés que obligó a muchas naves a desviarse a Tela.

## Cuadro 24

TELA, HONDURAS: MOVIMIENTO DE PRINCIPALES PRODUCTOS  
DE IMPORTACION Y EXPORTACION, 1968

(Miles de toneladas)

Concepto	Cantidad
Importaciones	<u>137</u>
Petróleo	54
Manufacturas	1
Productos químicos	4
Maquinaria	7
Papel	57
Urea	14
Exportaciones	<u>183</u>
Banano	162
Semilla de palma	3
Materiales	2
Maderas	7
Desperdicio de papel	7
Aceite de palma	1
Banana en lata	1

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Tela Railroad Co.

viii) Resultados financieros. En 1968, la utilidad se incrementó en un 68 por ciento producido por un aumento moderado de los ingresos y una baja de casi 70 por ciento de los gastos.<sup>4/</sup>

Los datos anotados se refieren exclusivamente a las tarifas que se cobran al público por carga general, y excluyen información sobre la compañía bananera, principal usuaria de las instalaciones. Los indicadores señalan, en cualquier caso, una productividad elevada con saldos positivos.

<sup>4/</sup> Véase Actividades portuarias realizadas en Centroamérica, 1967 (CCE/SC.3/GTM/II/2; TAO/LAT/92), pág. 27.



c) La Ceiba

i) Características. La Ceiba, puerto situado a mar abierto, forma parte de las instalaciones integradas para la explotación bananera como terminal predominantemente exportadora que dispone de equipo especializado. En pequeña proporción, canaliza la salida de madera, coco, toronja y otros productos agrícolas. Maneja importaciones muy limitadas de carga general, principalmente de productos para la explotación del banano.

Como el transporte desde las zonas de cultivo al puerto se efectúa por ferrocarril, La Ceiba es un puerto ferroviario que utiliza exclusivamente ese medio de transporte para la movilización de la carga. Dispone de un muelle de penetración, para atraque directo de 435 m de largo y anchuras de 14.6 m en el extremo más alejado de tierra y 8.5 en el puente de entrada (playa), con una profundidad máxima de 8.5 m. Cuenta con atracaderos a ambos lados para barcos de altura, el mejor protegido de los cuales se destina al banano. En 1968-69 se aumentó 60 m su extensión y se ha iniciado la construcción de un nuevo sistema de defensas (Ray Kin Fender System) que se esperaba concluir en septiembre de 1969.

ii) Ayudas a la navegación. Los atraques directos de los barcos exigen la utilización obligatoria de un servicio de practicaje con tarifa de 20.00 pesos centroamericanos por movimiento de barco. Existen tres faros y un sistema de radiotelegrafía puerto-nave para uso exclusivo de la Standard Fruit Company. En 1968 se realizaron dragados para mantener en 9 m aproximadamente la profundidad al costado del muelle y mejorar los canales de acceso.

Compañías privadas proporcionan a las naves diversos servicios como el de agua (a razón de 70 centavos de peso centroamericano por tonelada), electricidad, reparaciones y materiales.

iii) Zonas y bodegas para almacenamiento. En el muelle se dedican pequeños espacios al depósito de mercancías en tránsito; la bodega de la aduana tiene unos 1 100 m<sup>2</sup> y también existen almacenes privados. Para el petróleo, que se recibe por ductos submarinos, se dispone de tanques propiedad de empresas privadas. En las cercanías del puerto existe una zona de depósito a cielo abierto de unos 1 200 m<sup>2</sup>.

/iv) Equipo

iv) Equipo. Cuenta el puerto con bandas transportadoras para el manejo del banano y dos grúas móviles, una de ellas Hoist de 1 260 kilos de capacidad. Se utilizan 21 locomotoras, 126 carros cerrados de ferrocarril, 443 de rejas y 169 planos, que reciben el debido mantenimiento.

v) Administración y operaciones. El puerto es manejado por la Standard Fruit Company, que fue su constructora. Se trata de una terminal exportadora que sólo realiza pequeñas importaciones de material para la compañía concesionaria. En 1968 trabajaban en el puerto 6 empleados (2 administrativos y 4 de operación), 203 obreros de planta y 25 ocasionales. (Véase el cuadro 25.)

Cuadro 25

LA CEIBA, HONDURAS: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA, 1964-68

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importaciones	Exportaciones
1964	263.3	62.4	200.9
1965	274.1	62.9	211.2
1966	281.2	58.9	222.3
1967	287.3	58.4	228.9
1968	406.5	69.9	336.5

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Standard Fruit Company.

Los tonelajes operados en el período 1964-68 fueron aumentando ligera pero continuamente hasta 1968, año en el que superaron en un 41 por ciento el volumen del año anterior. El hecho se debe al incremento notable (80 por ciento) de las exportaciones de banano.

Influyó en el crecimiento del volumen de las exportaciones en menor proporción el manejo de maderas (26 000 toneladas) y de toronjas (10 000 toneladas) en 1968.

vi) Barcos atendidos. El número de barcos atendidos en el período considerado, unido al aumento de carga transportada --especialmente de banano--, señala una tendencia a disminuir con respecto a períodos anteriores y también una mayor carga por unidad transportadora, como puede verse en el cuadro 26. Del total de naves arribadas en 1968, 175 fueron bananeras (90 por ciento del total).

Cuadro 26

LA CEIBA, HONDURAS: BARCOS ARIBADOS,  
1964-68

Año	Número
1964	234
1965	209
1966	223
1967	179
1968	193

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Standard Fruit Company.

## 2. Costa del Pacífico

### d) Amapala-San Lorenzo

1) Características. El puerto de Amapala se encuentra situado en la costa del Pacífico, golfo de Fonseca, isla del Tigre, a 13° 18' de latitud norte y 87° 39' de longitud oeste. San Lorenzo se encuentra en tierra firme a 24 kilómetros de Amapala. Ambos puertos forman el conjunto operativo por el que canaliza Honduras su comercio exterior en la costa del Pacífico.

/Entre Amapala

Entre Amapala y Cutuco, en El Salvador, hay 24 kilómetros de distancia en línea recta y a Corinto, Nicaragua, 102 kilómetros. La distancia entre Tegucigalpa y Amapala, vía San Lorenzo, es de 130 kilómetros aproximadamente. San Lorenzo queda situado a 6 kilómetros de la Carretera Interamericana a la que está conectado por una vía transitable en todo tiempo.

Debido a la falta de estudios hidrográficos y de señalización adecuados, el movimiento Amapala-San Lorenzo debe realizarse por medio de lanchones de 15 a 40 toneladas de capacidad máxima y de poco calado. Esta característica obliga a efectuar hasta siete movimientos en la carga y descarga de las mercancías, que da por resultado un manejo oneroso y poco seguro.

ii) Instalaciones y equipo. Carece el puerto de instalaciones apropiadas para recibir barcos de altura, por lo que deben cargarse y descargarse indirectamente por medio de lanchones. A pesar de ello, las áreas de almacenamiento en San Lorenzo se han incrementado considerablemente y en 1968 se contaba con un total de 76 700 m<sup>2</sup> aproximadamente, de los cuales 56 700 m<sup>2</sup> estaban cubiertos; la mercancía de exportación está exenta de pago de almacenamiento y la de importación puede permanecer hasta 20 días libre de pago, a contar de la cancelación del manifiesto.

El equipo con que operan las empresas particulares establecidas en Amapala-San Lorenzo, consta de 5 grúas de portal, 6 montacargas (S.L.) y lanchas de madera y de hierro de 621 y 1 120 toneladas de capacidad respectivamente. Se considera satisfactorio el mantenimiento preventivo del equipo portuario.

iii) Ayudas a la navegación. Existen actualmente un faro y tres boyas (una a la entrada de Amapala y dos a la de San Lorenzo). Se utiliza el sistema de comunicación puerto-nave VHF-Canal 10, que no tuvo cambios en 1968.

También existe el servicio de practicaje, que es opcional, con una tarifa de 50 pesos centroamericanos por barco en Amapala y de 75 en los canales hacia San Lorenzo. El servicio de vigilancia es proporcionado por el puerto, cobrándose 1.59 pesos centroamericanos por hora extra. No se dispone de servicios esenciales como el de aprovisionamiento de agua, materiales, combustibles, reparaciones, etc.

/iv) Administración

iv) Administración. El complejo portuario Amapala-San Lorenzo está administrado por el Ministerio de Hacienda de Honduras, a través de la Aduana de Amapala. Dos empresas privadas --la Casa Uhler, S. A. y la Empresa Nacional de Transportes, S. A.-- proporcionan el servicio de lanchaje entre Amapala y San Lorenzo, disponen de equipo e instalaciones de almacenamiento, son agentes de líneas navieras y tienen a su cargo el señalamiento de las tarifas de los diferentes servicios.

La Administración de Aduana proporcionó ocupación, en 1968, a 42 empleados de operación y a unos 800 estibadores del sindicato correspondiente.

v) Naves atendidas. En 1968 arribaron 196 naves de carga general, que movilizaron un total de 128 169 toneladas; el coeficiente de carga por barco ha mejorado considerablemente al pasar de menos de 400 toneladas por barco en años anteriores a más de 600 en la actualidad.

El movimiento de naves ha aumentado después de la baja experimentada en 1966. (Véase el cuadro 27.)

vi) Comercio exterior. La mayor parte del movimiento general de comercio exterior corresponde a las exportaciones, en crecimiento constante; las importaciones han variado de un año a otro sin manifestar una clara tendencia, salvo en 1968, año en el que se observa una mayor participación en el movimiento internacional. (Véase el cuadro 28.)

La capacidad normal calculada para Amapala-San Lorenzo es de 80 000 toneladas y la sobrecarga, de 160 000 toneladas, que permiten prever para 1970 congestionamientos de sobrecarga. Como es el único puerto del país en el Pacífico, ese problema deberá tratarse de resolver con perspectivas tanto a nivel nacional como centroamericano.

En la composición de la carga movilizada en 1968, por productos principales, predominó la carga general para las importaciones; las exportaciones consistieron fundamentalmente en maderas, semillas de algodón y algodón, que en un 77.2 por ciento, 14.2 y 6.6 por ciento, respectivamente, se dirigieron al exterior; esos tres productos incluyen por lo tanto el 98 por ciento del total de las exportaciones.

Cuadro 27

AMAPALA, HONDURAS: BARCOS ARRIBADOS Y COEFICIENTES DE CARGA POR BARCO, 1964-68

Año	Número de barcos	Toneladas movilizadas por barco (promedio)
1964	216	475
1965	225	478
1966	164	640
1967	...	...
1968	196	654

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Administración de Aduana de Amapala.

Cuadro 28

AMAPALA, HONDURAS: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA, 1964-68

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importación	Exportación
1964	102	17	85
1965	107	26	81
1966	105	23	82
1967	...	...	...
1968	128	33	95

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Administración de la Aduana de Amapala.

vii) Resultados financieros. La falta de datos impide formular consideraciones particulares sobre la situación financiera del puerto. Debe señalarse, sin embargo, que en el complejo Amapala-San Lorenzo se aplican las tarifas más altas de los puertos centroamericanos, que se traducen en un elevado costo para los usuarios del puerto. Las tarifas tampoco tienen relación con la clase de servicio que se proporciona, circunstancia que debe remediarse. El manejo de mercancía de importación, soporta, por ejemplo, un costo por tonelada de 30 pesos centroamericanos, de los cuales 5 pesos centroamericanos se perciben por concepto de aduana, 6 por el de servicios de lanchaje y 17 por trabajos y comisiones diversas. El costo de manejo por tonelada de mercancía de exportación varía entre 6 y 10 pesos centroamericanos. Frente a tales tarifas, las de los demás países centroamericanos son en promedio de 5 pesos centroamericanos por tonelada.

viii) Consideraciones generales. El Gobierno de Honduras, a través de la Empresa Nacional Portuaria, encomendó a la empresa Netherlands Engineering Consultants (NEDECO) de La Haya, un estudio preliminar sobre la construcción de un puerto de aguas profundas en el Golfo de Fonseca, que ha sido terminado y está pendiente de decisión. Mientras las autoridades decidan lo procedente, se ha recomendado al gobierno suprimir el trámite de inspección aduanera de los lanchones en Amapala que puede realizarse en San Lorenzo y evita dos movimientos de carga y descarga.

El Gobierno de Honduras se propone traspasar la administración y operación del complejo portuario a la Empresa Nacional, de acuerdo con el Decreto 40 que creó dicha Empresa especializada y otorga a la misma el carácter de Autoridad Portuaria Nacional, con la posibilidad que opere todos los puertos del país. (Sólo administra Puerto Cortés en la actualidad.)

Se prevé que una determinación de esa naturaleza sería muy beneficiosa dada la experiencia que ha adquirido la Empresa Nacional Portuaria en la administración y operación de Puerto Cortés, que cumple, pese a las limitaciones actuales, en excelente forma.

D. Nicaragua

1. Costa del Atlántico

a) Puerto Cabezas

i) Características. Puerto Cabezas es un pequeño puerto con una zona de influencia reducida que opera en condiciones poco favorables para el tipo de carga que maneja. Atiende una zona de incipiente desarrollo, prácticamente aislada del resto del país.

ii) Instalaciones y equipo. Existe un muelle de madera de 677 m de largo por 9.1 m de ancho, con 7.1 m de calado a sus costados, y tres atracaderos de 97.5 m de longitud y profundidades de entre 5.5 y 6.5 m aproximadamente; también dispone de ductos para la descarga de derivados de petróleo en 3 depósitos de 20 000, 7 500 y 3 000 barriles, propiedad de la TEXACO Co. Se utiliza una grúa móvil de ferrocarril, una locomotora, 4 carros cerrados de ferrocarril y 25 plataformas, 13 en buen estado. Una vía férrea une el muelle con las zonas de almacenamiento.

Dispone el puerto de 6 834 m<sup>2</sup> para depósito de mercancías (1 834 m<sup>2</sup> cubiertos, parte a cargo de la aduana y parte de particulares, y 5 000 m<sup>2</sup> a cielo abierto). La mercancía se conserva 12 días libre de pago bajo custodia aduanera.

Las instalaciones y el equipo son suficientes para el volumen de mercancías que se moviliza y los barcos que arriban, pero deberán aumentarse si se decidiera incrementar las actividades.

iii) Administración. Como el escaso movimiento no representaba ventajas para la compañía frutera que manejaba el puerto en concesión, renunció a la misma en 1968 pasando el puerto a depender desde entonces del estado.

La compañía frutera prestaba servicio público bajo control de la aduana desde 1935, aunque supeñitado a los intereses de la empresa. Al haber dejado de manejar el puerto, se limita a proporcionar los escasos y decrecientes servicios públicos que se le solicitan.

/La administración



La administración se traspasó a la Autoridad Portuaria de Corinto por decreto 81 del 4 de abril de 1968. Posteriormente se ha creado la Autoridad Portuaria de Puerto Cabezas que probablemente logrará un mejoramiento efectivo del puerto.

iv) Operaciones. Desde que desapareció el motivo principal de la existencia del puerto --la exportación de banano-- los servicios han ido en disminución como puede observarse en el cuadro 29.

Cuadro 29

PUERTO CABEZAS, NICARAGUA: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA, 1964-68  
(Toneladas)

Año	Total	Importaciones	Exportaciones
1964	34 118	11 284	22 834
1965	24 373	7 330	17 043
1966	33 359	10 641	22 715
1967	27 237	9 794	17 443
1968	24 447 <sup>a/</sup>	15 347	6 618

a/ Incluye 2 482 toneladas de cabotaje.

La clase de la carga manejada no ha variado sustantivamente en los años considerados, predominando el petróleo y los productos forestales, aparte de artículos diversos de carga general. Las importaciones --5 968 toneladas de petróleo, 3 209 toneladas de equipo para perforar pozos petrolíferos y 6 170 toneladas de carga general-- superaron a las exportaciones al representar el 62 por ciento del volumen total manejado. Se exportaron 5 927 toneladas de madera y 691 toneladas de carga general, cantidades que reflejan la escasa magnitud y limitada variedad del movimiento del puerto.

/v) Naves

v) Naves atendidas. El arribo de barcos, de por sí reducido, ha ido disminuyendo cada año como se observa en el cuadro 30. La permanencia de las naves en el puerto hasta 1966, que había sido de un día en promedio, subió, a pesar de la disminución de su número y de la carga movilizada, a entre dos y tres días en 1967, y a dos días en 1968, circunstancia que acusa una menor eficiencia en las operaciones de carga y descarga. En 1968, las naves permanecieron fondeadas en espera de atraque el 75 por ciento del tiempo total de permanencia, en promedio. Se dedicaron dicho año a estos trabajos 1 620 días-hombre.

Cuadro 30

PUERTO CABEZAS, NICARAGUA: BARCOS ARRIBADOS, 1964-68

(Número)

Año	Número
1964	96
1965	85
1966	94
1967	66
1968	37

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Standard Fruit Company y por la Autoridad Portuaria de Puerto Cabezas.

vi) Aspectos financieros. El puerto ha operado con costos crecientes en la relación a los ingresos, pero como éstos no se han invertido en gastos de capital fijo y sólo incluyen gastos variables, proporcionaron de hecho utilidades apreciables aunque decrecientes. Durante la administración de la Standard Fruit Company, el puerto también operó sin pérdidas. En 1968 se obtuvieron ingresos por 98 225 dólares frente a gastos de 15 002 dólares.

Actividades en vías de realización pueden producir el desarrollo de la zona que sirve el puerto y dar lugar a un incremento de sus operaciones. En mayo de 1969, inició actividades la Compañía Química de la Costa Atlántica (TRONQUERA) con una planta que produce 100 tambores de resina por día, y perspectivas de aumento. Fabricará además aguarrás y aceite de pino y su producción mensual, en condiciones normales de funcionamiento, se estima en 1 200 toneladas de resina, 109 toneladas de aceite de pino y 125 toneladas de aguarrás. Se proyecta exportar la resina al Japón, Europa y los Estados Unidos. Los demás productos se destinarían en parte al consumo nacional y en parte al mercado común centroamericano. A principios de julio de 1969 debieron iniciarse las exportaciones de resina.

A dichas perspectivas debe agregarse la posibilidad de exportación de 400 a 500 toneladas mensuales de piña de la Frutera del Caribe, S.A.(Piñera) sólo pendiente de la obtención de un crédito solicitado para aumentar equipo, personal e instalar una planta de empaque. Se espera que para 1970 las actividades hayan aumentado además por la exportación experimental de 30 toneladas de troncos de pino de la Hercules Power Company, que pueden dar lugar en un futuro próximo a embarques en gran escala. Tortugas, S.A., empresa pesquera, se propone asimismo la pesca y exportación de este quelonio. Minerales Asociados, S.A., finalmente, explora la zona de Rosita de la que espera extraer cobre y otros minerales. La actividad del puerto aumentará también, sin duda, cuando se concluya la carretera Las Minas-Puerto Gabezas. No se tiene todavía una idea clara de los volúmenes que en definitiva operará el puerto y habrán de determinar los planes de expansión y mejoramiento de sus actuales instalaciones y equipos.

b) Isabel

1) Características. Localizado cerca de la desembocadura del río Prinzapolca, a  $13^{\circ} 22'$  de latitud norte y  $83^{\circ} 34'$  de longitud Oeste, el movimiento de este puerto corresponde a salidas de concentrado de cobre extraído por la empresa privada que tiene la concesión para su manejo; se dispone de instalaciones y equipos adecuados para sus necesidades específicas y sólo está conectado con los centros de explotación por vía fluvial o aérea.

/Las profundidades

Las profundidades a los costados del muelle, que es de penetración, no permiten el atraque directo de los barcos, que se cargan y descargan por medio de lanchones.

Los atracaderos para los lanchones tienen 85 m de largo, con calado de entre 4 y 5 metros. Se cuenta con 4 366 m<sup>2</sup> para almacenamiento, 2 638 m<sup>2</sup> cubiertos. La mercancía puede permanecer libre de pago de almacenamiento hasta un año. En 1968 quedaron concluidos almacenes cubiertos con 1 115 m<sup>2</sup> de capacidad. El puerto es manejado por la Luz Mines Ltd., empresa concesionaria.

ii) Ayuda a la navegación y equipo disponible. No existe servicio de practicaaje. Hay un faro, dos balizas y se cuenta con alumbrado en parte del muelle. No se presta servicio alguno a los barcos. Para el manejo de la carga se dispone de dos grúas móviles, dos equipos móviles pesados especializados y dos levantadores de horquilla marca Yale. Al mantenimiento de este equipo se dedican 5 técnicos y 4 obreros.

En 1968 laboraron 6 empleados (1 administrativo, 3 técnicos y 2 de operación) 40 obreros de planta y 10 eventuales.

iii) Operaciones. El puerto moviliza casi exclusivamente exportaciones de mineral, y el nivel de sus operaciones está determinado por la extracción del producto. Estos volúmenes, que habían aumentado anualmente sin interrupción, registraron en 1968 una baja del 31 por ciento con respecto a 1966. (Véase el cuadro 31).

Cuadro 31

ISABEL, NICARAGUA: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA, 1964-68

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importaciones	Exportaciones
1964	39.2	12.6	26.6
1965	45.3	5.5	39.8
1966	48.7	5.8	42.9
1967	...	...	...
1968	37.1	7.1	30.0

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Luz Mines, Ltd.

/Las reducidas

Las reducidas importaciones consisten en petróleo y combustibles destinados a la empresa concesionaria. El número de barcos arribados ha seguido la tendencia de la actividad del puerto y registra una baja en 1968, aunque menor que los volúmenes movilizados ese año. (Véase el cuadro 32)

Cuadro 32

ISABEL, NICARAGUA: BARCOS ARRIBADOS, 1964-68  
(Número)

Año	Número
1964	28
1965	45
1966	54
1967	...
1968	52

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Luz Mines, Ltd.

Sólo se dispuso de información para 1968 sobre operaciones portuarias, volúmenes operados y barcos arribados. De los 52 barcos que llegaron, 25 fueron graneleros y transportaron la mayor parte de la carga movilizada (30 000 toneladas de mineral en total, con un tonelaje promedio de 1 200 toneladas por unidad); el volumen total de petróleo fue de 5 000 toneladas transportado por barcos petroleros (693 toneladas en promedio, por unidad). Por otra parte, 20 barcos de carga general transportaron algo más de 2 000 toneladas, 112 toneladas en promedio por unidad.

Todos los barcos permanecieron un día en el puerto, en promedio, y, en general, trabajaron sólo una escotilla.

iv) Resultados económicos. Los gastos totales de manejo, según datos proporcionados por la empresa, ascendieron a 154 100 dólares, en 1964; 161 000, en 1965; 118 200, en 1966, y 117 000, en 1968; si se relacionan con los volúmenes operados, los unitarios por tonelada manejada resultarían del orden de 3.90 dólares en 1964; 3.60 en 1965; 2.40 en 1966 y 3.15 en 1968. Se deduce de ello un gasto unitario por tonelada manejada decreciente, a la inversa de los volúmenes, y que en 1968, al disminuir éstos, subió en similar proporción. Parece, en consecuencia, que los volúmenes operados por el puerto están por debajo de su capacidad máxima económica y podrían incrementarse a costos unitarios decrecientes, hasta un nivel óptimo que permitiera operarlo con mayores utilidades. En un estudio<sup>5/</sup> hecho en 1963, se estimó la capacidad media normal de Isabel en 200 000 toneladas y la de sobrecarga en 300 000, cifras muy alejadas todavía de las registradas hasta la fecha.

c) El Bluff

i) Características. A 12° 01' de latitud norte y 83° 45' de longitud oeste, sólo se comunica con el interior del país por vía aérea o fluvial. Opera volúmenes muy reducidos de carga internacional, que en los últimos años han crecido absolutamente y en forma acentuada con respecto a los anteriores a 1964.

El Bluff no dispone de instalaciones, equipo, ni ayudas a la navegación adecuados. Su ubicación geográfica requiere practicaje para todos los barcos que arriban.

Un muelle de 170 m de largo por 18 m de ancho, con profundidad de 5 m, proporciona un atracadero. El área de almacenamiento totaliza 5 000 m<sup>2</sup>, 2 000 m<sup>2</sup> cubiertos. La mercancía puede permanecer libre de pago de almacenamiento doce días.

5/ TSC Consortium, Central American Transportation Study, 1964-65, Transportation Consultants, Inc., Washington, D.C., Wilbur Smith and Associates, New Haven Connecticut, Consulta Técnica Ltd., San José, Costa Rica.

Por el tipo de movimiento que se canaliza por este puerto, la terminal está en condiciones de recibir o enviar la carga por la vía fluvial. Desde los barcos anclados en la bahía, embarcaciones de poco calado o lanchones se dirigen al muelle o penetran en el río Escondido. La carga se maneja exclusivamente con ayuda de las instalaciones de las naves.

ii) Administración y operaciones. El puerto está a cargo de la Aduana de Bluefields (El Bluff).

Dentro de niveles naturalmente reducidos, el puerto de El Bluff ha manejado volúmenes crecientes de carga internacional a partir de 1964. (Véase el cuadro 33). Predominan las importaciones de petróleo y las exportaciones de madera y banano. El incremento de carga seca puede atribuirse, en parte, al movimiento en "containers" entre los Estados Unidos y el puerto de Rama, Nicaragua, impulsado por la Mamenic Line que opera dos barcasas. Puede deberse también a una incipiente colonización que se está llevando a cabo en las zonas atlánticas.

Cuadro 33

EL BLUFF: NICARAGUA: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA, SECA Y HUMEDA, 1964-68  
(Toneladas)

Año	Importaciones			Exportaciones			Total
	Carga seca	Carga húmeda	Total	Carga seca	Carga húmeda	Total	
1964	2 960	4 304	7 164	11 659	33	11 692	18 856
1965	6 453	5 810	12 263	14 322	-	14 322	26 585
1966	7 383	5 429	12 812	16 646	-	16 646	29 458
1967	7 415	6 457	13 872	22 390	949	23 339	37 211
1968	9 082	6 500	15 582	26 321	-	26 321	41 903

Fuente: CEPAL, con base en datos publicados en la Memoria de 1965 de Recaudación de Aduanas y proporcionados por la Administración de Aduanas de Bluefields (El Bluff).

Sólo se pudo disponer de datos de 1968 sobre el número de barcos arribados. Dicho año arribaron 254 barcos en total, 202 de carga general (que incluyen las barcasas de "containers"), 35 bananeros y 17 petroleros. En conjunto requirieron la movilización de 41 903 toneladas (promedio de 165 toneladas por unidad) de las cuales correspondieron 112 a carga general, 292 a banano y 524 a petróleo.

La aduana dedicó a las actividades del puerto en 1968, 3 empleados administrativos, 12 de operación y 5 obreros. No se obtuvieron datos sobre el número de estibadores.

Los ingresos aduanales del puerto ascendieron aproximadamente a 420 000 pesos centroamericanos y los gastos portuarios, a 14 286 pesos centroamericanos.

## 2. Costa del Pacífico

### d) Corinto

1) Características. Es en la actualidad el mejor puerto de Nicaragua y uno de los más eficientes de la región tanto por su administración como por la forma en que opera. Se trata de una terminal moderna, con instalaciones y equipos funcionales, que ha contribuido notablemente al desarrollo del país.

La expansión de este puerto se ha concebido por las autoridades teniendo en cuenta tanto las necesidades presentes como sus perspectivas. En 1968 se inició un plan de mejoramiento que incluía la construcción de un nuevo atracadero, la rehabilitación del antiguo y el embaldosado de 30 000 m<sup>2</sup> de patio; con ello se espera poder atender las necesidades de la terminal durante los próximos diez años, tanto de almacenamiento como de atracaderos y equipo, a base de una mejor utilización de su personal e instalaciones y de perfeccionar constantemente los métodos operacionales y administrativos. La realización de nuevas obras depende de la concesión de un financiamiento solicitado al Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.



Cuenta el puerto con un muelle de concreto bien resguardado, de 370 m de largo por 22.55 m de ancho, con espacio de atraque para 2 barcos de altura; las profundidades en sus inmediaciones oscilan entre 7 y 12 m; un muelle complementario de madera y hormigón, de 160 m de largo por 14.70 m de ancho, y profundidades de 7 a 9 m, proporciona otro atracadero de altura.

Se dispone por consiguiente de dos atracaderos de 185 m de largo y de uno de 160 m. Su área de almacenamiento cubierta es de 14 800 m<sup>2</sup>, aparte de 10 000 m<sup>2</sup> a cielo abierto. La mercancía se conserva libre de pago 72 horas si es de importación y por tiempo variable, según su volumen, si es para exportarse.

ii) Equipo. Las instalaciones disponibles (2 grúas móviles, 30 montacargas, 6 tractores, 95 remolques (dollies) y 10 000 paletas) favorecen una operación diversificada. De su conservación y mantenimiento se ocupan 23 técnicos y 5 obreros.

Existen en el puerto 7 faros y 8 boyas modernizadas. Se ha elaborado recientemente un nuevo plano de navegación de sus accesos marítimos y se proporcionan servicios de practica obligatorio que incluyen el remolcador, con la siguiente tarifa:

	<u>Córdobas</u>	<u>Pesos centroamericanos</u>
Por tonelada de registro	0.20	0.028
Mínimo	350.00	50.00
Máximo	1 500.00	215.00

La mayoría de los servicios son proporcionados por empresas privadas, excepto el de agua, que facilita el puerto a razón de 1.40 córdobas por tonelada, y los de vigilancia, de que se hace cargo la aduana.

iii) Administración. Desde 1956 el puerto es operado por la Autoridad Portuaria de Corinto, organismo que ha elaborado planes de desarrollo con un criterio técnico. Existe el propósito de crear la Autoridad Portuaria Nacional de Nicaragua, recomendación hecha por el experto de las Naciones Unidas.

El puerto de Corinto ha continuado atendiendo con eficiencia altos volúmenes de mercancías y gran número de barcos. (Véase el cuadro 34).

Cuadro 34

## CORINTO, NICARAGUA: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA, 1964-68

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importaciones	Exportaciones
1964	627	239	388
1965	679	287	393
1966	592	259	333
1967	679	338	341
1968	615	304	311

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Autoridad Portuaria de Corinto.

En el período considerado, los movimientos totales se mantuvieron en unas 638 000 toneladas como promedio anual, predominando la carga general. Se observa un descenso casi ininterrumpido de los volúmenes de exportación mientras las importaciones acusan una tendencia irregular al crecimiento, que no logra contrarrestar la baja de las exportaciones. El volumen total registrado en 1968 resulta un 5 por ciento inferior al promedio del período completo. También las exportaciones de 1968 --con un promedio anual de 343 toneladas-- son 10 por ciento menores que el promedio registrado en dicho período. (Véase el cuadro 35).

Los volúmenes de exportación de algodón han ido disminuyendo absolutamente, al igual que los de semillas y tortas de algodón. Las exportaciones de café se han mantenido casi estacionarias y como ambos productos son los componentes tradicionalmente básicos y mayoritarios de las ventas al exterior, y el mercado internacional se ha contraído, esas reducciones han influido decisivamente en las operaciones del puerto.

## Cuadro 35

## CORINTO, NICARAGUA: MOVIMIENTO DE PRINCIPALES PRODUCTOS DE IMPORTACION Y EXPORTACION, 1964-68

(Miles de toneladas)

Concepto	1964	1965	1966	1967	1968
<b>Importaciones</b>	<u>239</u>	<u>287</u>	<u>259</u>	<u>338</u>	<u>304</u>
Petróleo y combustible líquido	20	29	27	15	60
Manufacturas	178	222	193	146	129
Productos para la agricultura	18	8	8	46	...
Granos a granel	23	28	27	29	37
Maquinaria	...	...	...	13	12
Productos químicos	...	...	...	...	66
Otros	-	-	4	89	-
<b>Exportaciones</b>	<u>388</u>	<u>393</u>	<u>333</u>	<u>341</u>	<u>311</u>
Algodón y borra de algodón	126	137	118	112	105
Semilla de algodón y tortas de semilla de algodón	114	137	126	96	65
Azúcar	35	28	13	33	31
Banano	23	8	15	31	30
Café	21	25	21	22	21
Melaza	19	25	19	24	28
Ajonjolí	6	6	5	7	9
Otros	44	27	16	16	22

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Autoridad Portuaria de Corinto.

/También se

También se ha observado un descenso, tanto absoluto como relativo, en las importaciones de manufacturas, pero ha sido en parte compensado por el aumento de otras importaciones. Sumado este aspecto a la baja de las exportaciones, se obtiene en definitiva el leve descenso de los movimientos totales, casi invariable, observado en Corinto.

iv) Barcos atendidos. El total de barcos arribado muestra cierta tendencia a aumentar pero no en forma armónica y constante; el número llegado en 1968 fue 5 por ciento inferior al de 1967, como puede verse en el cuadro 36. Predominan en el total los de carga general, rubro al que corresponde la mayor parte de las operaciones del puerto.

Cuadro 36

CORINTO, NICARAGUA: BARCOS ARRIBADOS, 1964-68

(Número)

Año	Total	Carga general	Tanques	Bananeros	Graneleros	Containers
1964	605	593	12			
1965	641	627	14			
1966	606	596	10			
1967	695	630	16	49		
1968	672	502	14	51	51	54

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Autoridad Portuaria de Corinto.

Se comprende que el descenso de la carga y el aumento, aunque leve, del número de barcos, den por resultado volúmenes de carga unitarios decrecientes que impiden, en cierto modo, un mejor aprovechamiento de la capacidad operacional del puerto. En 1968 los volúmenes promedio manejados por unidad en los diversos tipos de barcos y carga, fueron: 836 toneladas, carga general; 588, bananeros; 5 571, petroleros; 1 706, graneleros y 4, "containers". El número de escotillas trabajadas por unidad fueron en 1968, para todo tipo de barcos, 3.6 en promedio y, por tipos de barcos y cargas

/operadas

operadas, de 4.3 por unidad de carga general; de 3.9, bananeros, y de 1.0, graneleros, cifras que revelan un aumento en el número promedio de escotillas trabajadas durante el período 1964-66 (promedio total general de 3.0).

Por lo que se refiere al tonelaje promedio anual movido por escotilla, en 1968 fue de 252 toneladas para todo tipo de carga por toda clase de barcos, y de 191 toneladas para carga general, 150 para bananeros y 673 toneladas para graneleros. En comparación, estos tonelajes fueron inferiores a los movilizados en el período de 1964-66, durante el cual el promedio de escotillas trabajadas fue menor y sostenido. En dicho lapso, los tonelajes operados por escotilla para todo tipo de barco fue de 232, 257, 323 y 250 para los años de 1964, 1965, 1966 y 1967 respectivamente, correspondiendo a los de carga general: 359, 353, 332 y 250 toneladas y a los bananeros: 113, 94, 88 y 137 toneladas respectivamente.

Al aumentar el número de escotillas trabajadas y descender los volúmenes, ha decrecido el volumen unitario manejado por escotilla, y en forma más notable en 1968 que en años anteriores.

El número de estibadores empleados sumó en 1968 un total de 58 560 días-hombre, dedicándose al manejo de la carga general 52 512 días-hombre (el 90 por ciento).

Se ha mejorado ininterrumpidamente el manejo de la carga en beneficio de los barcos atendidos en Corinto, donde el tiempo de permanencia general para todo tipo de ellos ha descendido en forma continua. En 1965 las naves permanecieron en el puerto un promedio total por unidad de 1.93 días; en 1966, 1.82; en 1967, 1.56, y en 1968, 1.41 días. El tiempo promedio de permanencia por unidad ha disminuido, en la misma proporción, en los de carga general, que predominan en el total; en 1965 permanecieron 1.92 días; en 1966, 1.79 días; en 1967, 1.59 días, y en 1968, 1.26 días.

Los barcos bananeros, cuyo número se ha mantenido casi inalterable, representan en el período un promedio anual menor del 10 por ciento del total, y aunque su tendencia ha sido diferente, su número relativamente escaso y su participación en el total no llegan a influir en la tendencia general del tiempo de permanencia en el puerto. Estos barcos aumentaron, por lo general, su tiempo de estancia (8 días en 1965; 15 en 1966; 63 en 1967, y 60 días en 1968). (Véase el cuadro 37).

Cuadro 37

CORINTO, NICARAGUA: VOLUMEN DE CARGA MOVILIZADA POR TIPOS DE BARCO, 1964-68

Año y tipo de barco	Barcos arribados (número)	Carga movilizada (miles de toneladas)	Promedio de carga por barco (toneladas)
<u>1964</u>	<u>605</u>	<u>627</u>	<u>1 036</u>
Bananero	50	23	460
Petrolero	12	20	1 667
Carga general	543	584	1 076
<u>1965</u>	<u>641</u>	<u>679</u>	<u>1 060</u>
Bananero	22	8	364
Petrolero	14	29	2 071
Carga general	605	642	1 061
<u>1966</u>	<u>606</u>	<u>592</u>	<u>977</u>
Bananero	43	15	349
Petrolero	10	27	2 700
Carga general	553	550	995
<u>1967</u>	<u>695</u>	<u>678</u>	<u>976</u>
Bananero	49	31	633
Petrolero	16	15	938
Carga general	630	632	1 003
<u>1968</u>	<u>671</u>	<u>615</u>	<u>917</u>
Bananero	51	30	588
Petrolero	14	78	5 571
Granelero	51	87	1 706
Carga general	502	420	836
Containers	53	-	-

Fuente: CUPAL, con base en datos proporcionados por la Autoridad Portuaria de Corinto.

El tiempo de permanencia de los barcos tanque no ha variado perceptiblemente en los últimos años, ni tampoco el número de arribados.

La proporción del tiempo que las naves permanecen atracadas fue en promedio, en 1968, para todo tipo de barcos, el 76 por ciento del tiempo total de permanencia, porcentaje que se repite para cada tipo de barcos en particular salvo para los "containers", que inician el servicio "mar-tierra" en el puerto; del total del tiempo de permanencia sólo el 25 por ciento del mismo estuvieron éstos atracados, y el 75 restante, fondeados.

El 79 por ciento del tiempo de permanencia total de los barcos de carga general correspondió al atracadero y el 21 por ciento restante al fondeadero. Los bananeros permanecieron atracados un 65 por ciento del tiempo, y un 45 por ciento, fondeados; los petroleros, atracados el 97 por ciento del tiempo; y los graneleros, el 77 por ciento atracados y el 23, fondeados.

v) Resultados económicos. En el período 1964-68 fueron satisfactorios. Los ingresos y los gastos se incrementaron cada año pero siempre con saldo favorable para el puerto; los coeficientes fueron variables durante el período considerado por ser diferentes las proporciones de las cifras absolutas de los gastos y de los ingresos que se establecieron en cada ejercicio anual. (Véase el cuadro 38).

Cuadro 38

## CORINTO, NICARAGUA: RESULTADOS ECONÓMICOS DE OPERACION, 1964-68

(Miles de dólares)

Años	Ingresos	Gastos	Diferencia	Gastos/ ingresos (por ciento)
1964	1 401	1 036	365	71
1965	1 773	1 172	601	66
1966	1 629	1 326	303	81
1967	1 888	1 268	620	65
1968	2 494	1 964	530	78

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Autoridad Portuaria de Corinto.

/Los ingresos

Los ingresos promedio por tonelada movilizada en el período considerado fueron de 2.23, 2.61, 2.75, 2.78 y 4.05 pesos centroamericanos para 1964, 1965, 1966, 1967 y 1968, respectivamente. Las diferencias positivas unitarias promedio por tonelada fueron para los mismos años, en el mismo orden, de 58, 88, 51, 91 y 86 centavos de peso centroamericano respectivamente, que coinciden con los coeficientes obtenidos del cuadro 38. En 1967, año en el que el puerto operó con el coeficiente menor del período, fueron más altos los saldos positivos totales unitarios obtenidos. Cabe señalar que el puerto manejó aquel año un total de 679 000 toneladas, cifra más alta del período analizado.

La capacidad del puerto y la calidad de sus operaciones pueden considerarse por consiguiente satisfactorias y han permitido al puerto atender el aumento de la demanda con provecho económico creciente.

e) Puerto Somoza

1) Características. El puerto se encuentra en la costa del Pacífico a 12° 12' de latitud norte y 86° 47' de longitud oeste, a aproximadamente 1.6 kilómetros de la desembocadura del río Tamarindo.

La situación geográfica del puerto es desfavorable; la entrada es difícil para los barcos por la escasa profundidad de sus aguas, la presencia de bancos de arena y la abundancia de rocas en la desembocadura del río; no existe, sin embargo, servicio de practicaje, y la inseguridad del canal de entrada obliga a los barcos a anclar apartados de la desembocadura por lo que la carga seca debe transferirse por medio de lanchones. La importancia adquirida por el puerto ha aconsejado realizar mejoras que se encuentran en estudio. En 1968 se llevaron a cabo algunas como una prolongación de 200 m del muelle, la construcción de una bodega de 160 m por 64 m y 12 m de altura y la pavimentación de las áreas de almacenamiento que no lo estaban.

Mientras se lleva a cabo el proyectado dragado total de la entrada del puerto, se está trabajando en el de la barra y se ha profundizado el canal de acceso en varios sectores.



ii) Instalaciones y equipo. La carga seca se maneja en un muelle de 500 m con profundidades de entre 2 y 3 metros al que atracan los lanchones (15 unidades con capacidad máxima de 150 toneladas) de que dispone el puerto. La escasa profundidad impide el atraque directo de las naves, que se ven obligadas a fondear en un área con profundidad de 13.7 metros.

Un ducto submarino para la descarga de petróleo tiene su terminal a unos 800 m al sur-sureste de la entrada del río Tamarindo y se encuentra a 8 brazas de profundidad. El área de fondeo de los buques-tanque admite unidades de más de 260 m de eslora con calado hasta de 12.50 m. También existe un ducto directo hasta Managua.

Para el manejo de la carga seca se dispone de 4 grúas de portal, 4 móviles, 7 montacargas, y 20 vehículos (camiones, trailers, etc.).

Cuenta el puerto con 6 boyas, un falán de luces y un tablero iluminado de orientación del fondeadero.

Para las telecomunicaciones nave-puerto se dispone de los servicios de las oficinas telegráficas y telefónicas, y de un teletipo.

La mercancía puede permanecer almacenada libre de pago 12 días.

iii) Administración. El puerto es operado por la Comcabesnic Company y la Aduana, que tiene a su cargo las funciones fiscales.

Durante 1968 empleó el puerto 225 empleados y obreros (15 administrativos, 10 técnicos y 200 operarios), además de 180 estibadores y 120 obreros eventuales. Al mantenimiento de las instalaciones dedicó 45 empleados (10 técnicos y 35 operarios).

iv) Operaciones. Puerto Somoza ha ido aumentando sus operaciones al haberse incrementado las importaciones de petróleo, que predominan y parecen aconsejar especializar la terminal al manejo de este producto dentro del sistema portuario del país. Para ello cuenta el puerto con las instalaciones adecuadas, aparte de otras para el manejo de pequeñas cantidades de carga seca y tanques de depósito, además del área donde se encuentra la refinería de Managua.

El movimiento de petróleo representa en la actualidad el 77 por ciento de las operaciones totales de la terminal, correspondiendo el 23 por ciento restante a las de carga seca; las importaciones sumaron en 1968 el 92 por ciento de los volúmenes manejados por el puerto. (Véase el cuadro 39).

Cuadro 39

PUERTO SOMOZA, NICARAGUA: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE  
CARGA SECA Y HUMEDA, 1964-68

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importación			Exportación		
		Subtotal	Carga Seca	Carga Húmeda	Subtotal	Carga Seca	Carga Húmeda
1964	288	283	32	251	5	5	-
1965	281	272	47	225	9	9	-
1966	313	299	41	258	14	14	-
1967	370	348	43	305	22	22	-
1968	438	405	68	337	33	33	-

Fuente: CEPAL, con base en datos de la Memoria de Recaudación General de Aduanas de 1967 y datos proporcionados por la Administración de la Aduana de Puerto Somoza.

El aumento de las actividades del puerto --tanto de importación como de exportación, en niveles relativos y absolutos-- registrado en 1968 con respecto a 1967 se deben atribuir, en parte, a las obras realizadas y al mejoramiento de los servicios. El volumen de petróleo movilizado en 1968 significó un 10 por ciento de aumento con respecto al de 1967.

Las importaciones de carga seca, dentro de su participación más limitada, aumentaron en el mismo lapso un 58 por ciento.

Las exportaciones de carga seca también aumentaron en 1968 (50 por ciento con respecto a 1967).

Sobre la composición de los movimientos de carga internacional sólo se pudo disponer de los datos que figuran en el cuadro 40 donde se observa que las mercancías de importación son mayoritarias y más diversificadas.

Cuadro 40

PUERTO SOMOZA, NICARAGUA; MOVIMIENTO DE PRINCIPALES PRODUCTOS DE IMPORTACION Y EXPORTACION, 1968

(Miles de toneladas)

Concepto	Miles de toneladas	Por ciento
Importaciones	<u>404.5</u>	<u>100.0</u>
Petróleo	337.1	83.3
Manufacturas	5.8	1.4
Maquinaria	17.3	4.3
Materiales para la construcción	44.3	11.0
Exportaciones	<u>32.8</u>	<u>100.0</u>
Algodón y productos	27.8	84.8
Azúcar	3.8	11.6
Desperdicios de papel	0.7	2.1
Cueros secos de reses	0.2	0.6
Otros	0.3	0.9

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Administración de la Aduana de Puerto Somoza.

v) Naves atendidas. En 1968 llegaron al puerto 182 barcos, 170 de carga general y 12 petroleros; los primeros transportaron un promedio de 589 toneladas por unidad de carga general (seca) y los tanques uno de 28 089 toneladas, que indican unidades de bastante capacidad, reveladoras a su vez de que el puerto es útil para la operación de buques-tanque de cierta magnitud y facilita el transporte del producto con las ventajas de las economías de escala.

/vi Observaciones.

vi) Observaciones. Deberían armonizarse las operaciones de esta terminal con las de Corinto. Somoza podría ser el puerto petrolero por excelencia de Nicaragua y Corinto una terminal especializada en el manejo de carga general.

f) San Juan del Sur

i) Características. Se trata de un pequeño puerto que no ha experimentado ni para el que se proyecta transformación alguna. El número de sus operaciones es limitado por servir a una zona de influencia reducida y de escaso dinamismo, aparte de reunir condiciones naturales poco favorables.

Existe un muelle de aproximadamente 55 m de largo por 15.5 m de ancho y 4.27 m de calado, con tres atracaderos para lanchones. Los barcos se ven obligados a fondear en la bahía y a realizar sus operaciones de carga y descarga por medio de los lanchones. Está unido por carretera con Managua, a 150 km de distancia.

ii) Instalaciones y equipo. Las instalaciones y equipo son suficientes para las operaciones que a la fecha se realizan; en 1968 contaba con 3 grúas móviles, 2 levantadores de horquilla y 50 unidades de equipo móvil no especificado, a cuyo mantenimiento dedicaba 5 técnicos. En 1968 el puerto dio ocupación a 500 empleados. Dispone de capacidad de almacenamiento para 14 400 toneladas entre superficies cubiertas, a cielo abierto, y patios para carga pesada. El tiempo de permanencia de la mercancía libre de pago en las bodegas es de 12 días. No existe servicio de prácticos. Un faro y dos luces rojas ayudan a la navegación.

iii) Administración. De la administración y operación se encarga el estado, representado por la Aduana. Algunas funciones se han delegado en una empresa privada (la Agencia Marítima San Juan del Sur) que para el manejo de la carga se ajusta a las disposiciones del Código Aduanero Uniforme Centroamericano (CAUCA) y de su Reglamento.

iv) Importaciones

iv) Importaciones y exportaciones. El comercio internacional manejado por San Juan del Sur es muy reducido y consiste exclusivamente en carga seca; se ha mantenido prácticamente invariable, a un nivel bastante bajo. (Véase el cuadro 41).

Cuadro 41

SAN JUAN DEL SUR, NICARAGUA: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA, 1964-68

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importación	Exportación
1964	38.8	26.2	12.2
1965	45.0	29.5	15.5
1966	35.7	31.0	4.7
1967	37.8	25.6	12.2
1968	35.3	21.7	13.6

Fuente: CEPAL, con base en datos publicados en la Memoria de 1955 de la Recaudación General de Aduanas de Nicaragua, y los proporcionados por la Administración de la Aduana de San Juan del Sur.

El volumen de las importaciones ha duplicado el de las exportaciones, excepto en 1966, cuando sólo representaron un 15 por ciento de éstas. El 80 por ciento de las importaciones corresponde a manufacturas y el resto a productos químicos y maquinaria. De las exportaciones, el 50 por ciento corresponde a café; el 40 por ciento a azúcar, y el 10 por ciento restante, a maderas preciosas.

v) Naves atendidas. El número de barcos arribados al puerto en el período considerado acusa una tendencia ininterrumpida a la baja, y la relativa estabilidad de los volúmenes de mercancías manejados señala promedios crecientes operados por unidad. (Véase el cuadro 42).

## Cuadro 42

## SAN JUAN DEL SUR, NICARAGUA: BARCOS ARRIBADOS, 1964-68

Año	Número	Volumen promedio trans portado por unidad (toneladas)
1964	195	199
1965	197	228
1966	191	186
1967	166	227
1968	134	263

Fuente: CEPAL, con base en datos publicados en la Memoria de 1965 de la Recaudación General de Aduanas de Nicaragua y proporcionados por la Administración de Aduana de San Juan del Sur.

## E. Costa Rica

### 1. Costa del Atlántico

#### a) Puerto Limón

i) Características. Situado a  $10^{\circ} 00'$  de latitud norte y a  $83^{\circ} 01'$  de longitud oeste cuenta el puerto con dos muelles, el metálico y el nacional, que proporcionan 4 atracaderos para buques de altura. El primero, con tres de 168 m de longitud cada uno, se destina principalmente al manejo del banano y hasta 1968 fue operado por la Northern Railway Co.; el segundo, con un atracadero de 122 m de longitud, se dedica sobre todo al movimiento de carga general y es operado por la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), organismo estatal autónomo.

En 1968 mejoró la capacidad de manejo de carga de Puerto Limón, al instalarse y empezar a operar una banda transportadora de banano en el muelle metálico.

Pendiente de resolver el problema de la reducida área de almacenamiento ( $18\ 916\ m^2$  en total), la mercancía se almacena libre de pago 12 días. El ferrocarril es el único medio de movilizar la carga dentro del puerto y de la conexión con su zona de influencia.

ii) Administración. En 1968 el puerto seguía siendo operado en parte por la Northern Railway Company; una compañía privada desempeñaba, en concesión, algunos servicios de carga en el muelle. La JAPDEVA, empresa nacional, operaba el muelle nacional.

La compañía ferroviaria daba ocupación a 31 empleados (3 administrativos y técnicos y 24 de operación) y a 828 operarios (386 de planta y 442 eventuales). En 1968 utilizaba 7 grúas de portal, (4 móviles), dos unidades de equipo móvil especializado, 34 locomotoras, 587 carros de ferrocarril cerrados, 34 de rejas y 199 planos, se seguía un buen programa de mantenimiento del equipo.

iii) Ayudas a la navegación. El servicio de practicaje es obligatorio, bajo la tarifa de 40 dólares por barco. El puerto cuenta con un faro y dos boyas y se utilizan los servicios de Radio Costarricense y Radio Nacional para las telecomunicaciones puerto-nave. También hay servicio de radioteléfono. En 1968 quedó establecido, además, el servicio de microondas.

Se proporcionan a los buques servicios de agua, reparaciones, materiales, combustibles y víveres.

iv) Operaciones. Las limitaciones físicas del puerto impiden el aumento de los tonelajes operados, salvo en lo que se refiere al banano, cuyo manejo ha podido incrementarse con el uso de una banda transportadora que ha contribuido al aumento de la carga total manejada.

Las perspectivas económicas del área de influencia de Limón auguran un gran incremento de la demanda de servicios y aconsejan la ampliación urgente de las instalaciones actuales o la construcción de una nueva terminal. A ello se debe la recomendación de que se construya un muelle provisional con 3 atracaderos --mientras se construye el puerto proyectado, que entraría en funciones en 1975-- que podrá utilizarse desde principios de 1970.

El comercio exterior en el período 1964-68 acusó una tendencia a la estabilización alrededor de un volumen promedio de 438 000 toneladas anuales. (Véase el cuadro 43.) Hasta 1965, las importaciones constituían la mayor parte del movimiento total de la terminal pero a partir de entonces fueron reduciéndose absoluta y relativamente, contrarrestándose esa reducción en el manejo de carga con el aumento experimentado por las exportaciones en el mismo período, hasta llegar a predominar en el movimiento total. Los volúmenes totales operados se estabilizaron, pero variando sus componentes.

Las exportaciones y las importaciones apenas experimentaron modificación en 1964-68, aunque variaron cada año los volúmenes y los diversos tipos de mercancías que las integran, como puede verse en el cuadro 44.

El descenso de las importaciones de 1968 debe atribuirse a la notable reducción del petróleo y sus derivados, que actualmente se descargan por ductos submarinos en el puerto de Moín (a 3 km de Limón) donde se encuentra instalada la nueva refinería de la TEXACO (dicho año 14 buques descargaron 216 317 toneladas de petróleo en esa terminal).



Cuadro 43

## LIMON, COSTA RICA: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA, 1964-68

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importación	Exportación
1964	469	281	188
1965	406	232	174
1966	418	210	208
1967	458	221	237
1968	441	158	284

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Northern Railway Company y JAPDEVA.

El constante aumento absoluto anual de los volúmenes de banano movi-  
lizados por el puerto ha convertido en mayoritario el movimiento de exporta-  
ción del puerto.

v) Barcos arribados. El número de barcos arribados registró una  
cifra máxima de 469 unidades en 1964 y una mínima de 402 en 1965, mantenién-  
dose en consecuencia un promedio de 447 unidades anuales para el período  
estudiado. (Véase el cuadro 45.) En su mayor parte se trata de naves de  
carga general, principal rubro manejado por Limón, cuya participación rela-  
tiva aumentó con el movimiento de este tipo de carga en los dos últimos  
años. El incremento de bananeros se debió al correspondiente aumento de  
los volúmenes de la fruta exportados. Menor y casi constante es el número  
de barcos tanque entrados al puerto, considerados los volúmenes de productos  
de petróleo, también casi constantes hasta 1968, año en el que empezaron a  
dirigirse a Moín.

El puerto está operando sobre el límite de su capacidad máxima --tanto  
por el volumen de mercancías como por el número de naves atendidas-- por lo  
que difícilmente podrá atenderse cualquier crecimiento de la demanda de ser-  
vicios, que sólo vendría a aumentar los graves problemas de congestionamiento

## Cuadro 44

LIMON, COSTA RICA: MOVIMIENTO DE PRINCIPALES PRODUCTOS DE IMPORTACION  
Y EXPORTACION, 1964-68

(Miles de toneladas)

Concepto	1964	1965	1966	1967	1968
<u>Importaciones</u>	<u>281</u>	<u>232</u>	<u>210</u>	<u>221</u>	<u>158</u>
Combustibles y lubricantes	78	64	69	69	7 <sup>a/</sup>
Maquinaria	26	38	29	32	40
Cemento	62	21	5	...	...
Fertilizantes	26	24	16	25	29
Papel	14	18	23	23	24
Harina	23	21	17	23	1
Otros	52	46	51	49	57
<u>Exportaciones</u>	<u>188</u>	<u>174</u>	<u>208</u>	<u>237</u>	<u>284</u>
Banano	80	97	118	136	175
Café	52	33	42	38	50
Azúcar	33	23	30	48	41
Forestales	4	4	5	1	4
Cacao	7	7	3	...	...
Carne	...	...	...	...	7
Otros	12	10	10	14	7

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Northern Railway Co. y JAPDEVA.

a/ Por el puerto de Moín desembarcaron 216 317 toneladas para la refinería de la TEXACO.

## Cuadro 45

LIMÓN, COSTA RICA; BARCOS ARRIBADOS, 1964-68

(Número)

Año	Total	Bananeros	Tanque	Carga general
1964	469	62	9	328
1965	402	65	12	325
1966	461	88	13	360
1967	448	...	...	...
1968	584	126	1 <sup>a</sup> /	457

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Northern Railway Company, y JAPDEVA.

a/ En la terminal de Moín llegaron 14 buques petroleros y por Limón se estima que fue sólo uno, el cual descargó 7 524 toneladas.

que se experimentan ya. Debe señalarse que a esas severas congestiones se debe que las Conferencias Marítimas apliquen a Limón un recargo adicional de los fletes de un 10 por ciento, que ha causado el impacto natural en la economía del país.

La posibilidad de que este puerto no se encuentre en condiciones de atender los movimientos de carga que se prevén para 1969 y 1970, ha aconsejado dar intervención a la Junta de Administración y Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) en el manejo tanto del muelle nacional como del metálico. Discrepancias de criterio entre la administración oficial y la empresa que manejaba en concesión una parte del puerto sobre el tipo y magnitud de las medidas que cabría aplicar mientras entraba en funcionamiento el muelle provisional en construcción, dieron lugar al acuerdo en cuya virtud, previos los estudios y consultas del caso, se ha considerado conveniente que el estado recupere la administración completa de la terminal, de la que se hará cargo el organismo oficial señalado.

Se proyecta la coordinación de las labores portuarias con las aduaneras, que al operar inarmónicamente, en forma independiente, provocan serias dificultades.

/Oficialmente

Oficialmente se sustenta el criterio de que los congestionamientos sólo podrán resolverse definitivamente construyendo una terminal moderna, en avanzada etapa de estudio. Como la nueva terminal no podrá utilizarse antes de 1975/76, habrá que encontrar alguna solución para atender hasta entonces los servicios con las instalaciones disponibles, más el muelle provisional, y organizando las labores de una manera que permita aumentar sustantivamente los índices actuales de productividad.

## 2. Costa del Pacífico

### b) Puntarenas

i) Características. El puerto se encuentra situado en la península del mismo nombre en el golfo de Nicoya a  $9^{\circ} 58'$  y  $27''$  de latitud norte y  $84^{\circ} 49'$  y  $59''$  de longitud oeste.

La península tiene 7.6 km de longitud y su anchura va en disminución desde 550 m, en su parte más ancha, hasta 60 m en la más angosta, que apenas permite el paso de la línea férrea y de la carretera.

La zona de influencia del puerto es amplia, al estar conectado con el país por el ferrocarril que le une a San José, a 116 km, y dos carreteras, una de las cuales llega también a San José en un recorrido de 130 km mientras la otra se une a 20 km con la Interamericana. Las características físicas del puerto impiden sin embargo ampliar sus operaciones, por lo que no pueden aprovecharse en forma óptima las conexiones que hacen tan extensa su zona de influencia. El puerto está relativamente protegido de las inclemencias del mar abierto, por estar situado dentro del golfo de Nicoya; pero la intensidad del oleaje, que reduce en parte la isla Negritos, entorpece en muchas ocasiones las operaciones de carga y descarga de los barcos.

ii) Instalaciones y equipos. El puerto cuenta con un muelle de penetración, para atraques directos, de 526 m de largo por 11 de ancho, en el que existen dos atracaderos, uno orientado hacia el sur, de 139.20 m de longitud, y otro hacia el norte, de 119.45 m; la profundidad a sus costados es de 8.8 y 7.9 m, respectivamente.

En 1968 fue eliminado, en parte, uno de los mayores inconvenientes del puerto, que es la falta de espacio de almacenamiento cercano a los atracaderos --sólo contaba, a 500 m de distancia de los atracaderos, con un total de 15 375 m<sup>2</sup>, de ellos 13 975 m<sup>2</sup> cubiertos-- al haberse aumentado esa zona a 38 018 m<sup>2</sup>, en su mayor parte cubiertos. Aunque el puerto es manejado por el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, los almacenes y depósitos son administrados por el Ministerio de Hacienda a través del Servicio de Aduanas. Esta duplicidad administrativa da lugar a demoras muy costosas porque mientras el puerto puede funcionar 24 horas diarias en caso de necesidad, la aduana sólo trabaja ocho horas y cinco días por semana. Es frecuente observar vagones listos para embarque que deben esperar hasta una semana la llegada de la orden de entrega de las mercancías al depósito de la aduana. El tiempo libre de cobro por almacenamiento es de 12 días.

Cuenta actualmente el puerto con 4 grúas móviles y una fija, con capacidad de 25 toneladas, dedicadas a las operaciones de carga y descarga de lanchones y gabarras, 4 montacargas y 3 lanchones con capacidad de 150 toneladas cada uno. La mayor parte del equipo, diversificado y especializado para las diferentes mercancías, es ferroviario. Se utilizan 14 locomotoras eléctricas, 282 vagones cerrados, 2 carros refrigeradores, 20 vagones para ganado, 93 carros planos, 2 paletas, 12 vagones de volteo para arena y grava, así como 2 góndolas para arena y 3 vagones para equipajes y correo.

(iii) Ayudas a la navegación. Tres faros de luz blanca intermitente se hallan instalados en Cabo Blanco, Herradura e Isla Negritos. Una luz roja en el muelle principal hace señales de "P" en alfabeto Morse.

Por el servicio obligatorio de pilotaje se perciben 9.50 pesos centroamericanos por barco. El Ferrocarril Eléctrico al Pacífico proporciona servicios de agua (a razón de 72 centavos de peso centroamericano las primeras 50 toneladas y de 46 centavos las adicionales) y abastece a las naves de diversos materiales con arreglo a las correspondientes tarifas. También existen servicios de electricidad --a cargo de la ICE-- y de reparaciones, combustibles y víveres, a cargo de empresas privadas. El servicio de vigilancia es proporcionado por el Ministerio de Hacienda.

Se utiliza para la comunicación puerto- nave el sistema TELEX.

(iv) Administración

iv) Administración. El Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, que administra el puerto, está procurando ampliar y mejorar las instalaciones. Cabría señalar, sin embargo, que muchas veces producen mejores efectos disposiciones de carácter administrativo y operacional.

Las graves congestiones que se observan en Puntarenas deben atribuirse muy principalmente a la falta de una definición y delimitación de las funciones que se desempeñan en combinación con la aduana. La utilización casi exclusiva de equipo ferroviario, las exigencias sindicales que obligan a efectuar el pesaje de cualquier tipo de carga en lugares inadecuados, con graves pérdidas de tiempo, etc., son problemas que podrían eliminarse por medio de acuerdos administrativos.

Durante 1968, el puerto no dedicó personal especializado exclusivo al mantenimiento del equipo. El personal administrativo de planta estaba formado por 8 funcionarios y el de operación por 18. Se dio ocupación a 52 obreros de planta en operación y a 206 en diferentes actividades. También se utilizaron 52 obreros eventuales.

v) Naves atendidas. Arribaron durante 1968, 421 barcos de carga general, 50 petroleros y 11 graneleros, aparte de 179 embarcaciones menores. (Véase el cuadro 46.) La bandera de los barcos de carga general de movimiento de altura es en su mayoría alemana, holandesa, noruega y sueca, por dirigirse el comercio exterior principalmente al continente europeo; los buques petroleros, con petróleo principalmente de Venezuela, enarbolan, por lo general, bandera liberiana y panameña.

En el cuadro 46 se observa una leve baja de los barcos de carga general y petroleros y un aumento de los graneleros, aunque el tonelaje de productos movilizados disminuyó notablemente durante 1968.

El tiempo promedio de permanencia de los barcos en el puerto fue de 43.5, 40.6, 41.3, 42.2 y 41.5 horas durante 1964, 1965, 1966, 1967 y 1968, respectivamente. El elevado índice promedio anual de permanencia en puerto (casi dos días por barco) refleja atrasos y demoras en las maniobras de carga y descarga que inciden directamente en los costos totales del transporte marítimo, porque son los que dan motivo a que las Conferencias Navieras del Pacífico y de Europa (Witass), señalen para Puntarenas un recargo en los fletes marítimos de 20 y 10 por ciento, respectivamente.

## Cuadro 46

PUNTARENAS, COSTA RICA: BARCOS ARRIBADOS, 1964-68

(Número)

Año	Total	Carga general	Petroleros	Graneleros	Otros
1964	444	390	46	6	...
1965	452	406	44	2	...
1966	464	413	50	1	...
1967	490	431	59	...	...
1968	482	421	50	11	179

Fuente: Anuarios Estadísticos de la Dirección General de Estadística para 1964-1967 y Ferrocarril Eléctrico al Pacífico para el año 1968.

Por otra parte, los coeficientes de carga general por barco son sumamente reducidos (365, 329, 397 y 297 toneladas en 1965, 1966, 1967 y 1968, respectivamente), señalando la dispersión en el manejo de la carga que requiere la atención a un número creciente de barcos; por ese motivo las maniobras de muellaje y estiba son mayores y el tiempo de espera aumenta. Los costos finales en tierra y en el barco se incrementan en igual o mayor proporción.

vi) Movimiento internacional. La economía de Costa Rica registró en 1968 una de las tasas de crecimiento más altas (8 por ciento del PNB). El sector externo desempeñó un papel de gran importancia en el proceso de desarrollo, al haber aumentado las exportaciones de bienes un 22 por ciento mientras las importaciones sólo lo hicieron en un 7.4 por ciento, lográndose reducir en esa forma, en un 52 por ciento, el saldo desfavorable en la cuenta corriente.

Las exportaciones --café, banano y azúcar principalmente-- se incrementaron considerablemente gracias a factores climatológicos que favorecieron la producción, a nuevas inversiones y ampliaciones en las áreas cultivadas, a una demanda externa creciente con precios más o menos estables, y a la diversificación de los mercados.

/Las importaciones

Las importaciones --petróleo principalmente-- se redujeron drásticamente, debido a inversiones en proyectos industriales destinados a lograr la sustitución de productos importados y a la desviación de parte importante de esa carga hacia Moín, en el Atlántico.

El puerto de Puntarenas, al canalizar casi una quinta parte del total de las exportaciones (Limón y Golfito canalizan dos quintas partes cada uno) y más de dos quintas partes del total de las importaciones, ha venido a convertirse en la terminal regional más importante del Pacífico. Debe procurarse por ese motivo mejorar su funcionamiento en favor del desarrollo económico del país.

Como se observa en el cuadro 47, el movimiento general del comercio exterior se mantuvo constante hasta 1967, cuando las exportaciones tendieron a elevarse y las importaciones crecieron a un ritmo mucho menor. El año de 1968 registró un descenso en el movimiento del puerto de 87 000 toneladas, derivado de las importaciones. Las exportaciones aumentaron 12 000 toneladas.

La razón se explica, en parte, porque el principal producto de importación --petróleo crudo y sus derivados-- empezó a dejar de importarse en la segunda mitad de 1967 para dirigirse a la nueva refinería, instalada en la terminal de anclaje de Moín (a 3 km de Puerto Limón), donde se instalaron ductos para recibir directamente el producto. Los puertos de Puntarenas y Limón sólo reciben ahora los refinados que no elabora todavía la planta en cantidad suficiente para satisfacer el consumo interno.

Las exportaciones se incrementaron considerablemente gracias al aumento de la producción de azúcar y café y a su colocación en los mercados de los Estados Unidos y Europa. El aumento señalado por los Estados Unidos a la cuota azucarera asignada a Costa Rica, permitió duplicar el volumen exportado el año anterior. El café mantuvo sus volúmenes crecientes exportables al haberse logrado la diversificación de sus mercados. (Véase el cuadro 48.)

vii) Resultados financieros. La reducción del movimiento de carga ocurrida en 1968, los recargos de fletes señalados a Puntarenas por las Conferencias Navieras y los bajos coeficientes de carga, fueron factores que agravaron, entre otros, la situación financiera del puerto. Los bajos



Quadro 47

PUNTARENAS, COSTA RICA: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA, 1964-68

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importación	Exportación
1964	331	283	48
1965	333	300	33
1966	357	307	50
1967	342	274	68
1968	255	175	80

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por el Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico.

ingresos unitarios y los altos costos señalan que la empresa ha estado experimentando pérdidas. En 1968 se observó una leve mejoría en los ingresos percibidos por tonelada manejada.

viii) Perspectivas. Para mejorar la situación resumida, el Instituto Autónomo realiza estudios de factibilidad sobre la construcción de un puerto moderno en otro lugar más favorable de la costa del Pacífico, en el que pudieran eliminarse las demoras de los barcos. Para resolver a corto plazo el problema de la insuficiencia portuaria actual, el Ferrocarril se propone: 1) ampliar 40 m de largo por 12 m de ancho la plancha norte del muelle principal en concreto pretensado para que los barcos de más de 122 m de longitud puedan atracar; 2) acondicionar en el muelle principal la plataforma de lanzones con dos grupos de delfín (Duque de Alba), para que puedan atracar barcasas o naves hasta de 61 m de longitud; 3) reconstruir totalmente en concreto pretensado el muelle de El Cocal instalando en él nuevas vías de acceso para que sea utilizado para la carga de movimiento internacional por medio de barcasas autopropulsadas; 4) adquirir dos nuevas barcasas autopropulsadas de 200 toneladas cada una, para que presten servicio entre el muelle, el Cocal y el muelle principal y se puedan atender dos barcos simultáneamente;

## Cuadro 48

PUNTARENAS, COSTA RICA; MOVIMIENTO DE PRINCIPALES PRODUCTOS DE  
 IMPORTACION Y EXPORTACION, 1964-68  
 (Miles de toneladas)

Concepto	1964	1965	1966	1967	1968
<u>Importaciones</u>	<u>283</u>	<u>300</u>	<u>307</u>	<u>274</u>	<u>175</u>
Petróleo y derivados	...	152	171	103	50
Manufacturas	...	5	3	...	...
Productos químicos	...	32	35	...	...
Maquinaria y equipo	...	15	9	...	...
Cemento	...	17	13	...	...
Harina	...	25	24	...	...
Hierro y acero	...	26	20	...	...
Papel	...	8	11	...	...
Telas	...	4	3	...	...
Otros	...	16	18	...	...
<u>Exportaciones</u>	<u>48</u>	<u>33</u>	<u>50</u>	<u>68</u>	<u>80</u>
Algodón	...	2	4	6	4
Café	...	11	14	18	20
Madera	...	2	1	...	1
Melaza	...	...	...	...	4
Azúcar	...	8	16	19	33
Carne	...	3	6	...	...
Productos refrigerados	...	...	...	...	5
Fertilizantes	...	2	4	...	...
Cacao	...	...	...	...	1
Ganado	...	4	3	...	...
Otros	...	1	2	...	12

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico.

5) construir una bodega de 480 m<sup>2</sup> junto al muelle El Cocal, para almacenamiento de la mercancía que se mueva por el mismo; y 6) adquirir 25 vagones de cajón de 27.5 toneladas, 25 vagones planos de 30 toneladas, 6 locomotoras (2 eléctricas y 4 diesel), 1 motor de repuesto para locomotora eléctrica, 20 "containers" de 6 m de longitud, 10 coches de pasajeros y una grúa de 15 toneladas de capacidad.

El Instituto informa que espera disponer de estas instalaciones y equipo en 1970-71.

c) Golfito

i) Características y administración. Este puerto, localizado en la costa del Pacífico a 8° 38' de latitud norte y 83° 1' de longitud oeste, se dedica principalmente a la exportación de banano; sus instalaciones ferroviarias y sus equipos se han mantenido sin modificación en los últimos años y forman parte de la explotación integrada del banano a que se dedica la Compañía Bananera de Costa Rica. Las pequeñas importaciones que se reciben consisten en bienes para las actividades de la empresa. Se presta servicio público en forma muy limitada. Durante 1968 el puerto continuó bajo la administración de la Compañía Bananera de Costa Rica, que tiene la concesión para el manejo de sus instalaciones.

Las conexiones con el interior, eslabón integrado a la explotación bananera, son exclusivamente ferroviarias y unen el puerto con las plantaciones de la United Fruit Company.

Existe un muelle de acero y cemento de 317 m de largo por 19.7 m de ancho, con profundidades a sus costados que varían entre 8 y 10.7 m. Dos atracaderos, de 137 m cada uno, se destinan respectivamente a barcos bananeros y a transporte de materiales. No existen almacenes porque el banano se traslada directamente por medio de bandas transportadoras desde los carros de ferrocarril al barco.

ii) Instalaciones y equipo. Las instalaciones y equipo se reducen a los necesarios para el producto que se exporta, las bandas transportadoras aludidas, y las vías férreas, locomotoras y carros de ferrocarril que

/movilizan el

movilizan el banano desde las plantaciones. Para el manejo de otras mercancías se cuenta con escasos elementos. Existen instalaciones para petróleo (ductos y depósitos) y un atracadero para los buques tanque en el que se encuentran las terminales de los ductos a los depósitos de almacenamiento. En una pequeña edificación se hallan instalados los servicios de la aduana.

La compañía bananera disponía en 1968 de una grúa móvil, 6 montacargas, 20 locomotoras, 110 carros de ferrocarril cerrados (cajones), 137 carros planos, 518 carros especiales para banano, 24 carros de pasajeros y 201 unidades para otros usos, equipo que recibe un adecuado servicio de mantenimiento. Disponía el puerto, para ello, de 1 técnico, 8 obreros y 4 funcionarios del Departamento de Marina.

iii) Ayudas a la navegación. No se cuenta con servicio de practicante pero se dispone del sistema de telecomunicaciones puerto-nave de Radio Internacional. También existen 8 faros y 4 fanales (1 sobre la cubierta del muelle y 3 en un cerro situado al norte del mismo).

La misma compañía bananera proporciona a los barcos servicio de agua, de reparaciones en "Talleres y Departamento de Mecánica y M y S", de combustibles y de vigilancia; los víveres se obtienen en mercados atendidos por particulares.

En 1968 dispuso el puerto de 63 empleados, 30 administrativos y 33 de operación; dio ocupación a 275 obreros eventuales.

iv) Naves atendidas y operaciones. El nivel de las operaciones del puerto está determinado por la exportación de banano, que ha ido aumentando levemente salvo en 1968, año en el que se elevó un 39 por ciento con respecto al anterior (véase el cuadro 49), primordialmente a causa del incremento notable de la producción obtenida. También se registró dicho año un aumento de consideración en el nivel de las importaciones que, siendo minoritarias, se habían mantenido estacionarias los años anteriores. Este hecho debe atribuirse sobre todo al incremento de las importaciones de petróleo.

La tendencia de las demás mercancías no ha variado sustancialmente como puede apreciarse en el cuadro 50.

## Cuadro 49

## GOLFITO, COSTA RICA: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA, 1964-68

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importaciones	Exportaciones
1964	267	61	206
1965	262	56	206
1966	280	61	219
1967	293	51	238
1968	409	83	326

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Compañía Bananera de Costa Rica.

También el número de barcos que arribaron al puerto --que había ido disminuyendo en el período analizado-- experimentó en 1968 un aumento de 17 por ciento con respecto al año anterior, además de sobrepasar el de 1964, al que hasta entonces había correspondido la cifra más alta. (Véase el cuadro 51.)

La mayor proporción de barcos arribados son los transportes de banano por lo que su comportamiento es determinante en el total y su número se relaciona con el incremento de las exportaciones de 1968. El número de barcos de carga general descendió levemente y el de petroleros aumentó, lo mismo que las importaciones del producto.

Al relacionar el comportamiento de los volúmenes manejados por el puerto con el número de barcos arribados, los tonelajes promedio manejados por barco entre 1964 y 1967 se observa que fueron crecientes, más pronunciados para los barcos bananeros y menos para los de carga general; no parecen haberse incluido los petroleros, si se tienen en cuenta los volúmenes de petróleo movilizados en ese período. Con los cambios ocurridos en 1968, se obtienen elevados volúmenes unitarios promedio por barco y muy semejantes

## Cuadro 50

GOLFITO, COSTA RICA: MOVIMIENTO DE PRINCIPALES PRODUCTOS  
DE IMPORTACION Y EXPORTACION, 1964-68

(Miles de toneladas)

Concepto	1964	1965	1966	1967	1968
<u>Importación</u>	<u>68.8</u>	<u>71.9</u>	<u>69.9</u>	<u>58.7</u>	<u>82.9</u>
Petróleo y derivados	13.8	5.2	14.0	9.9	27.6
Productos químicos	14.7	15.9	17.1	9.3	14.2
Maquinaria y equipo	14.2	13.4	14.3	16.1	10.1
Papel y cartón	18.3	21.4	15.8	...	21.0
Manufacturas	...	...	...	19.7	10.0
Otros	7.8	16.0	8.7	3.7	-
<u>Exportación</u>	<u>225.1</u>	<u>216.0</u>	<u>229.5</u>	<u>241.0</u>	<u>326.6</u>
Banano	202.9	201.8	215.0	233.7	323.8
Café	0.5	1.3	0.3	0.4	0.4
Cacao	-	0.7	0.4	0.2	-
Desperdicio de papel	1.6	1.4	1.4	...	...
Piñas	...	...	...	0.1	0.1
Otros	20.1	10.8	12.4	6.6	1.5

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Compañía Bananera de Costa Rica y anuarios de Comercio Exterior de la Dirección General de Estadística y Censos de Costa Rica, 1964-67.

## Cuadro 51

## GOLFITO, COSTA RICA: BARCOS ARRIBADOS, 1964-68

(Número)

Año	Total	Carga general	Bananeros	Petroleros
1964	216	...	...	...
1965	194	...	...	...
1966	189	...	...	...
1967	187	34	145	8
1968	221	31	179	11

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Compañía Bananera de Costa Rica.

los de carga general a los bananeros (1 845 y 1 813 toneladas, respectivamente). El promedio unitario de los barcos petroleros fue de 2 504 toneladas.

Todos los años del período considerado se trabajó un promedio de 4 escotillas por barco, tanto de carga general como de banano. Los volúmenes manejados por escotilla fueron en aumento: en los bananeros 330 toneladas en 1964; 325 en 1965; 373 en 1966 y 454 en 1968; y en los de carga general 226 toneladas, 372, 367 y 461, los mismos años.

El tiempo de permanencia de los barcos en el puerto ha sido sin excepción de dos días en promedio por unidad a lo largo del período, con un día de espera para atracar. Sólo los tanqueros permanecieron en el puerto menos de 32 horas en promedio, aunque sólo permanecieron atracados aproximadamente 24 horas en promedio, en 1968.

La Compañía utilizó en 1968 para las operaciones de los barcos bananeros un total de 31 325 días-hombre, uno de 6 045 para los de carga general y 88 días-hombre para los petroleros.

F. Panamá

1. Costa del Atlántico

a) Almirante

i) Características. Situado en la bahía de Almirante, en la laguna de Chiriquí, sobre el archipiélago de Bocas del Toro, 9° 17' de latitud Norte y 82° 22' de longitud Oeste, se encuentra en línea recta a unos 50 km de la frontera del país. Su zona de influencia es reducida porque sólo está conectado con la zona de cultivo del banano por un ferrocarril, con 268 km de vía férrea, propiedad de la Chiriquí Land Co., por el que se moviliza la fruta para exportación.

ii) Instalaciones y equipo. Un muelle de 305 m de largo por 7.6 m de ancho y con profundidad de 8.2 m tiene dos atracaderos de 183 m y 122 m de longitud, respectivamente, con profundidades a su costado de 8.2 m. Carece de zonas para almacenamiento.

Existen 2 grúas móviles y 4 montacargas, 15 locomotoras, 25 vagones cerrados, 40 vagones planos, 265 vagones bananeros y 30 vagones para el transporte de cacao. Todo el equipo recibe un mantenimiento satisfactorio.

iii) Ayudas a la navegación. El puerto proporciona servicio de pilotaje obligatorio a razón de 55.00 pesos centroamericanos por barco; cuenta asimismo con 9 faros, recientemente reacondicionados para prestar mejor servicio.

No existen servicios de telecomunicación puerto-nave. Empresas privadas proporcionan agua, electricidad, reparaciones, materiales --excepto combustibles-- y víveres. El servicio de vigilancia, a cargo del estado, se proporciona bajo una tarifa de 15.00 pesos centroamericanos diarios.

iv) Administración. De la administración y operación del puerto, así como del ferrocarril que conecta el puerto con el interior, se hace cargo la Chiriquí Land Co., subsidiaria de la United Fruit Co. En 1968, la empresa portuaria dispuso de 16 empleados administrativos, 3 técnicos, y 312 operarios de planta. Dedicaba 8 operarios y un técnico al mantenimiento de los equipos.

/v) Naves



v) Naves atendidas. En 1968 arribaron 213 barcos; 43 de carga general, 163 bananeros, 4 petroleros y 3 diversos.

El tonelaje movilizado fue en promedio de 1 169 toneladas de carga general y 1 784 de banano; se trabajaron en promedio 4 escotillas por barco, movilizándose por escotilla 292 y 446 toneladas, respectivamente, de cada tipo de carga.

El tiempo de permanencia es de 1.26 y 1.30 días para naves de carga general y banano respectivamente. Los 4 barcos petroleros entraron en lastre por no haberse importado petróleo.

vi) Exportaciones e importaciones. Corresponde a las exportaciones el principal rubro en el total de la carga movilizada, con casi el 85.5 por ciento. En 1968 aumentaron un 42 por ciento con respecto al año anterior, como puede observarse en el cuadro 52.

La exportación de banano comprende casi la totalidad del rubro, con sólo una tonelada de cacao en 1968. Las importaciones incluyeron 22 884 toneladas de maquinaria y 26 296 toneladas de papel.

vii) Resultados financieros. El único dato disponible señala que la empresa portuaria pagó al fisco un total de 7 410.00 pesos centroamericanos, de los cuales 6 000.00 correspondieron al pago anual de la concesión y 1 410.00 a impuestos sobre faros y boyas.

Cuadro 52

ALMIRANTE, PANAMA: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA, 1964-68

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importación	Exportación	
			Total	Banano
1964	83	16	68	67
1965	163	33	129	129
1966	242	42	200	199
1967	240	36	204	203
1968	341	49	292	291

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Dirección de Estadística y Censo.

b) Cristóbal

1) Características. El puerto se encuentra en el extremo del Atlántico del Canal de Panamá. El servicio de pilotaje es obligatorio y se proporciona sin interrupción con arreglo a la siguiente tarifa:

Por barco (Tamaño en mts)	Pesos centroamericanos por metro
Menos de 4.57	3.75
De 4.57 a 6.10	4.25
De 6.10 a 7.62	5.00
De 7.62 a 9.14	5.50
De 9.14 en adelante	6.25

En 1968 sólo se realizaron obras de dragado.

Dispone el puerto de servicio de telecomunicaciones con las naves, a las que se proporcionan servicios de agua, subsistencias, electricidad, reparaciones, materiales, combustibles y eliminación de desperdicios.

Entre las mejoras realizadas últimamente deben mencionarse: a) alumbrado industrial en los muelles 8, 9 y 10; b) pavimentación de áreas de estacionamiento y almacenamiento en los muelles; c) adquisición de una unidad de carga para los barcos de productos petroleros; d) alumbrado de las calles de la zona principal de los muelles; e) sustitución de las bombas de vapor y calderas por plantas manuales diesel; f) extensión de los ductos para mejorar los servicios de carga de petróleo a los barcos.

El puerto de Cristóbal está servido por carreteras y vías férreas que le conectan con el interior del país.

Dispone de 7 muelles con las características siguientes:

<u>Muelle No.</u>	<u>Longitud (metros)</u>	<u>Anchura (metros)</u>
6	397	61
7	397	65
8	314	64
9	336	-
10	122	-
16	336	137
Mindí	61	-

De un área total de 78 686 m<sup>2</sup> para almacenamiento, 58 062 m<sup>2</sup> aproximadamente están cubiertos. La carga de tránsito se almacena libre de pago 30 días. La destinada al Istmo, 5 días hábiles (hasta 30 toneladas).

Para movilizar la carga existen 10 grúas de portal, 9 móviles, 123 elevadores de horquilla, 1 equipo especializado para carga pesada, 6 locomotoras, 128 carros de ferrocarril cerrados y 77 plataformas.

La Compañía del Canal dedicó en 1968 a los trabajos de mantenimiento del equipo y de reparación del muelle, 11 mecánicos y 13 obreros.

ii) Administración. El puerto de Cristóbal es administrado y operado por la Compañía del Canal de Panamá, que dedicó en 1968 al servicio del puerto, 363 empleados permanentes (4 administrativos, 173 operacionales, 47 oficinistas y 139 no especificados) y 1 049 eventuales (1 014 operacionales, 20 oficinistas y 15 no especificados).

iii) Operaciones. Cristóbal ha manejado volúmenes de carga con tendencia ascendente (en diferentes proporciones), en los que predominan los de importación sobre los de exportación, que son reducidos y con pequeña participación en el total; han experimentado, sin embargo, en los últimos años un crecimiento acentuado (en 1968 representaron el 16.4 por ciento de los movimientos totales en comparación con el 8.7 de 1964), como puede observarse en el cuadro 53.

Cuadro 53

## CRISTOBAL, PANAMA: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA

(Miles de toneladas)

Año <sup>a/</sup>	Total	Importaciones	Exportaciones	Tránsito
1964	774	574	67	133
1965	635	540	62	133
1966	786	603	67	116
1967	877	731 <sup>b/</sup>	156 <sup>b/</sup>	...
1968	868	726 <sup>b/</sup>	142 <sup>b/</sup>	...

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Panama Canal Company.

a/ Años fiscales (1.º de julio - 31 de junio).

b/ Incluye carga en tránsito.

El petróleo es la principal mercancía de importación, rubro del que se manejaron aproximadamente 21 millones de barriles en 1968. Aquel mismo año se atendió un total de 6 999 naves (338 unidades de petroleros a granel, 4 577 tanqueros y 2 084 de carga general). Las 765 358 toneladas de carga general manejadas arrojan un tonelaje promedio de 367 toneladas por unidad. Atracaron a los muelles dicho año 5 709 barcos y permanecieron fondeadas 757 unidades.

No se dispone de información sobre los resultados financieros de la terminal portuaria de Cristóbal.

## 2. Costa del Pacífico

### c) Puerto Armuelles

i) Características. Ubicado en la costa del Pacífico, Golfo de Chiriquí, a 82° 52' de longitud Oeste y 8° 16' de latitud Norte, en la bahía denominada Charco Azul, muy cerca de la frontera de Costa Rica --casi a 8 km en línea recta-- y del puerto de Golfito. Su área de influencia corresponde a las plantaciones bananeras, con las que se halla conectado por un ferrocarril propiedad de la Chiriquí Land Co., subsidiaria de la United Fruit Co., que transporta exclusivamente su producto.

ii) Instalaciones y equipo. El puerto cuenta con un muelle de 137 m de largo por 20 m de ancho, con profundidad a sus costados de 14.6 m y un atracadero de 133 m de longitud.

No existen ni se requieren áreas para almacenamiento, por la característica del principal producto que maneja.

Existen 4 grúas de portal para la atención de los embarques de banano y una grúa móvil para el manejo de carga general.

iii) Ayudas a la navegación. El servicio de pilotaje es obligatorio. Para la comunicación puerto-nave se utilizan el servicio de la Tropical Radio y aparatos "Walky-talky" con alcance aproximado de 4.8 km. Durante 1968 no experimentó cambio este sistema. Existe un faro y tres boyas. Empresas

privadas proporcionan el agua a razón de 10.00 pesos centroamericanos, que se surte en cualquier cantidad con mangueras de 10 cm de diámetro; se dispone de servicios de reparaciones, materiales y víveres.

iv) Administración. El Ferrocarril Nacional de Chiriquí administra y opera el puerto, de propiedad estatal.

En 1968 se dio ocupación a 17 empleados de operación, 300 obreros de planta y a 450 eventuales.

v) Naves atendidas. En 1968 arribaron al puerto un total de 258 barcos, de los cuales 187 fueron bananeros, 68 de carga general y 3 petroleros; los coeficientes de carga fueron de 1 736 toneladas para los bananeros, de 668 para los de carga general y de 4 887 para los petroleros; el promedio general de carga fue de 1 491 toneladas.

La falta de información de años anteriores sobre estos aspectos no permite hacer apreciaciones sobre la evolución experimentada por el puerto.

vi) Movimiento internacional. La carga de exportación constituye el principal componente en los movimientos totales (84.4 por ciento). En 1968 el volumen manejado aumentó 56.5 por ciento, correspondiendo a las exportaciones un 61 por ciento del total. (Véase el cuadro 54.)

El banano constituye el único rubro de exportación. Las importaciones de 1968 consistieron principalmente en productos químicos (43 158 toneladas) petróleo (14 662), maquinaria (1 761) y otras manufacturas (496 toneladas).

#### Cuadro 54

ARMUELLES, PANAMA: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA, 1964-68

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importaciones	Exportaciones	
			Total	Banano
1964	254	52	202	198
1965	265	58	207	206
1966	234	48	186	186
1967	246	44	202	202
1968	385	60	325	325

Fuente: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Dirección de Estadística y Censo.

d) Balboa

i) Características. Casi todo el comercio internacional del país, con excepción de los movimientos de banano, se realiza por este puerto y por el de Cristóbal, en el Atlántico. Predomina la carga de importación cuyo componente mayoritario es el petróleo. En términos relativos y absolutos las exportaciones son de muy pequeña magnitud.

La terminal ubicada en la bahía de Panamá, en el extremo del canal que desemboca en el Pacífico, funciona en forma satisfactoria y cuenta con las instalaciones y el equipo adecuados para atender la demanda de servicios. El de pilotaje es obligatorio y se proporciona ininterrumpidamente con arreglo a la siguiente tarifa:

<u>Por barco</u> <u>(Tamaño, en metros)</u>	<u>Pesos centroamericanos</u> <u>por metro</u>
Menos de 4.57	3.75
4.57 a 6.10	4.25
6.10 a 7.62	5.00
7.62 a 9.14	5.50
9.14 en adelante	6.25

Durante 1968 sólo se realizó el dragado en el canal de acceso para no interrumpir la navegación. Dispone el puerto de 4 faros, 12 balizas y 43 boyas en el área portuaria.

Los servicios de telecomunicaciones puerto-barco utilizan el sistema telefónico de radio portátil entre piloto, remolcador, práctico del puerto y controlador del tráfico. Empresas privadas y la administración del puerto proporcionan a los barcos servicios de agua, electricidad, reparaciones, materiales, combustible, provisiones y eliminación de desperdicios.

Vías férreas y carreteras conectan con el interior. Existen 6 muelles de las siguientes dimensiones:

<u>Muelle No.</u>	<u>Longitud (metros)</u>	<u>Anchura (metros)</u>
4	168	15
6	168	229
14	168	236
15	168	350
16	168	238
18	305	61

Dispone el puerto de 15 793 m<sup>2</sup> de almacenamiento cubierto y 14 678 m<sup>2</sup> a la intemperie, totalizando una superficie de 30 471 m<sup>2</sup>.

La carga internacional puede permanecer almacenada libre de pago hasta 30 días, y 5 días hábiles, además de los festivos, la destinada a países del Istmo. (hasta 30 toneladas).

Existen 2 grúas de portal, 2 móviles, 57 levantadores de horquilla, equipo especial para carga pesada y "paletas", equipo a cuyo mantenimiento dedicó la Compañía del Canal 3 mecánicos y 4 ayudantes en 1968.

Ultimamente se han realizado mejoras que abarcan: a) sustitución de las bombas de vapor y calderas de la planta de manejo de aceites; b) mejoramiento del alumbrado en los muelles de Balboa; c) ampliación de las instalaciones del ducto submarino al muelle 14; d) rehabilitación del muelle 7; e) nuevos rompeolas; f) programa de sustitución de ductos petroleros; y g) expansión de las áreas de almacenamiento.

ii) Administración. La terminal de Balboa es administrada por la Compañía del Canal de Panamá. Dedicó en 1968 a los servicios 148 empleados permanentes (1 administrativo, 98 operacionales, 6 oficinas y 43 diversos), y 284 eventuales; 400 en total aproximadamente.

iii) Operaciones. El movimiento aumentó ininterrumpidamente entre 1964 y 1968, tanto por lo que se refiere a los volúmenes mayoritarios de las importaciones como a los de las exportaciones, cada uno en sus diferentes niveles absolutos y relativos respecto al total, como puede apreciarse en el cuadro 55.

Cabe destacar el mayor dinamismo observado en el rubro de las exportaciones, con respecto al de las importaciones, a pesar de que su participación en el total del movimiento sea minoritaria (las exportaciones, que en 1964 representaron el 20 por ciento de los movimientos totales, aumentaron al 25 por ciento en 1968).

En 1968 se importaron 10.0 millones de barriles de petróleo. Fue atendido un total de 2 836 buques (255 petroleros a granel, 1 844 "bunker" y 737 de carga general). En los de carga general se movilizaron 292 000 toneladas

/(397 toneladas

(397 toneladas promedio por unidad, que parecen indicar naves pequeñas o con muy poca carga). Atracó dicho año un total de 2 647 barcos y 391 permanecieron anclados en la bahía.

No se dispone de información de carácter financiero sobre la operación de Balboa.

Quadro 55

BALBOA, PANAMA: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA

(Miles de toneladas)

Año <sup>a/</sup>	Total	Importaciones	Exportaciones	Tránsito
1964	265	187	53	25
1965	297	219	46	32
1966	326	244	63	19
1967	332	249 <sup>b/</sup>	83 <sup>b/</sup>	...
1968	362	273 <sup>b/</sup>	89 <sup>b/</sup>	...

Fuentes: CEPAL, con base en datos proporcionados por la Panama Canal Company.

a/ Años fiscales (1o. de julio - 30 de junio).

b/ Incluye carga en tránsito.