

UNITED NATIONS

ECONOMIC AND SOCIAL COUNCIL



Distr.
GENERAL

E/CEPAL/G.1273
1 de junio de 1984

ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLES

C E P A L

Comisión Económica para América Latina



SANTA LUCIA: DIRECTRICES PARA LA EVALUACION DE LAS
POSIBILIDADES DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES

INDICE

	<u>Pagina</u>
PREFACIO	1
I. INTRODUCCION	2
a) Características generales del puerto de Castries....	2
b) Características generales del puerto de Vieux Fort .	3
c) El movimiento comercial de Santa Lucía	4
II. CONSIDERACIONES GENERALES PARA LA CREACION DE CENTROS DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES	12
a) El movimiento internacional de carga del país.....	12
i) Fuentes de demanda de servicios de transbordo ..	12
ii) Centros de transbordo de Curacao, Jamaica y Puerto Rico	14
b) Ubicación geográfica	16
i) Proliferación de centros de transbordo en el Caribe	16
ii) Relación entre la ubicación geográfica y el movimiento internacional de carga	17
c) Factores externos	18
i) La situación económica mundial	18
ii) Las decisiones comerciales en las empresas marítimas	19
iii) El papel de los sistemas de transporte de enlace	21
iv) Distribución de los beneficios provenientes de las operaciones de transbordo	21
III. INDUSTRIAS MARINAS RELACIONADAS CON EL TRANSBORDO DE CONTENEDORES	23
a) Servicios bancarios y de administración naviera extraterritoriales	23
b) Servicios móviles de reparación de buques	24
c) Empresa multinacional de dragado	25
d) El transbordo de granel seco	25
IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	27
ANEXO I	29
ANEXO II	30
ANEXO III.....	31
ANEXO IV	32
NOTAS	33

PREFACIO

Las autoridades de Aeropuertos y Puertos Marítimos solicitaron (véase el anexo I) a la Subsección Regional de la CEPAL para el Caribe, con sede en Puerto España, Trinidad y Tabago, el envío de un especialista en transporte marítimo para visitar los puertos de Castries y Vieux Fort y para realizar una evaluación preliminar de la infraestructura existente de acuerdo con los planes y estudios del Gobierno y, posteriormente, formular sugerencias sobre la forma en que las autoridades podrían cumplir sus mandatos en los campos del fomento del comercio y del transbordo de contenedores. Al reunirse la información para el presente documento, labor que se llevó a cabo en Castries y Vieux Fort, Santa Lucía, el 25 y 26 de julio de 1983 y en Miami, Florida, el 27 de julio de 1983, se recibieron importantes contribuciones de las siguientes organizaciones y personas:

Consejo portuario de Santa Lucía - George Girard
Puerto de Santa Lucía - Leonard Monplaisir, Robin Seals y Simon Hippolyte
Puerto de Vieux Fort - Oliviere Cadet
Proyecto regional de cooperación para el desarrollo del transporte marítimo (UNSHIPRO) - José Zuloaga y Enrique Molina-Vallejo
Concorde-Nopal Line - Roland Malins-Smith
Tropical Shipping Company - Rick Murrell y Jean Puroi.

I. INTRODUCCION

a) Características generales del puerto de Castries

El puerto de Castries (véase el anexo II) es un puerto natural, situado en la parte septentrional de Santa Lucía, sobre la costa o lado de sotavento de la isla, al abrigo del viento. El canal de entrada tiene 400 pies de ancho y su profundidad mínima es de 42 pies. El rango de flujo de la marea es de uno y medio pies. El puerto ocupa una superficie de 16 acres y tiene seis muelles de aproximadamente 450 a 720 pies de largo y 18 a 25 pies de agua para el atraque. Cabe señalar que usualmente los sitios de atraque dos a seis tienen una profundidad de 27 a 35 pies. La menor profundidad de dichos atracaderos se debe a que no se elimina el sedimento que se va acumulando, ya que el último dragado se realizó hace dos años y medio. La draga de almeja que se utiliza en las obras portuarias se encuentra actualmente fuera de servicio y no hay gánguiles de compuertas que faciliten la remoción del material dragado.

La capacidad de almacenamiento bajo techo es de 100 000 pies cuadrados, dividido en 7 almacenes (véase el anexo III); el primero y segundo sirven al sitio de atraque 1, el tercero al 2, el cuarto y quinto al sitio de atraque 3, el sexto a los 4 y 5 y el último al atracadero 6. Cabe señalar que este último es utilizado por los buques portavehículos para descargar los vehículos automotrices (Santa Lucía es centro regional de distribución de algunas empresas japonesas) y por los buques bananeros para cargar el producto. Debido a esto último, el almacén adyacente a dicho sitio de atraque se divide en dos partes, una para almacenar bananos recién cortados para la exportación y la otra para carga general.

Aunque se estima que la capacidad de almacenamiento de contenedores llega a 3 500 unidades equivalentes de 20 pies (TEU),^{1/} hay que tener presente que el número de contenedores almacenados depende del espacio disponible, de si se almacenan en bloques o en filas, de la clase de equipo para manipularlos y apilarlos y de si se apilan por separado según sean para exportaciones o importaciones, o se encuentren vacíos o dañados. Además, en muchos terminales de contenedores para usuarios múltiples, las empresas navieras con volúmenes mayores de operación necesitan contar con espacio reservado exclusivamente para su uso.^{2/} En el puerto de Castries, los procedimientos para la manipulación de contenedores se basan en tres piezas de equipo: una grúa móvil con capacidad para 140 toneladas, un chasis y un camión horquilla de 30 toneladas sin esparcidor. En la práctica, los contenedores que carecen de receptáculos elevadores o que superan las 20 toneladas de peso bruto se descargan directamente de los buques al chasis, ya con el equipo del propio barco o ya con la grúa móvil, para su traslado a la zona de almacenamiento. Aunque en dicha zona se podrían apilar de a dos en alto 3 500 TEU provistos de receptáculos elevadores y de peso inferior a 30 toneladas, la cifra resulta inferior cuando hay que colocar cada contenedor sobre un chasis.

Nunca se insistirá lo suficiente en la importancia de disponer de espacio e instalaciones adecuados, esto es, cámaras refrigeradas, camiones horquilla, grúas, etc., para manipular y almacenar contenedores y proporcionar servicios a la carga transportada. En lo que toca al espacio necesario para almacenar contenedores, cabe señalar que la empresa Sea-Land Services, Inc., acaba de trasladar su terminal de contenedores del Pacífico noroccidental desde Seattle a Tacoma, estado de Washington, debido a que este último puerto tiene terrenos adecuados para establecer terminales y para su futura expansión.^{3/} El tamaño de los terminales marítimos varía según las exigencias del tráfico, el equipo de manipulación utilizado y la superficie disponible pero, en promedio, un terminal de contenedores moderno requiere de 30 a 50 acres (14 a 25 hectáreas) por sitio de atraque.^{4/} En el Caribe, se han destinado 45 acres del puerto de Bustamante, Jamaica, a las operaciones de manipulación y almacenamiento de contenedores y hay planes para aumentar dicha superficie en el futuro,^{5/} mientras que en Puerto España, Trinidad y Tabago, se ha comprobado que la zona de almacenamiento de contenedores --que tiene una capacidad máxima de 4 492 TEU-- resulta insuficiente por el desequilibrio de flujo comercial del país y, por lo tanto, siempre hay un elevado número de contenedores a la espera de carga de regreso.^{6/}

Al igual que muchas ciudades puertos del Caribe tales como Santo Domingo, República Dominicana, Puerto Príncipe, Haití, y Puerto España, Trinidad y Tabago, en Castries hay problemas topográficos y urbanos que impiden su expansión. El puerto no tan solo está rodeado de montañas sino que además, es una ciudad de unos 30 000 habitantes, o casi 25% de la población del país. Como señala el estudio titulado Cul-de-Sac Valley: Development of the Free Port Industrial Zone,

"...el puerto de Castries no podrá desarrollar todo su potencial a menos que se disponga de terrenos adicionales para actividades relacionadas con el puerto..."^{7/}

Por esta razón, el puerto tiene escasas posibilidades de expansión, lo que obliga a evaluarlas cuidadosamente, a fin de garantizar que sean aprovechadas al máximo por la economía nacional en su conjunto.

b) Características generales del puerto de Vieux Fort

El puerto de Vieux Fort (véase el anexo IV) se encuentra en la costa de sotavento, al extremo meridional de la isla de Santa Lucía. El puerto está situado en una bahía en forma de "U" y está separado del otro lado de la isla por una estrecha faja de tierra coronada de colinas bajas. Estas no impiden el paso del viento pero, como en todo caso los vientos predominantes soplan en el mar o provienen de la isla, no plantean mayores problemas a los buques que se aproximan al muelle. El puerto propiamente tal consiste en un solo muelle de 1 000 pies de

largo, 535 de los cuales son utilizados por buques mercantes de alta mar. El sector del muelle utilizado por dichos buques tiene 54 pies de ancho, está parcialmente cubierto por un techo para proteger de la lluvia a la carga de, por ejemplo, cajas de bananos, durante las operaciones de carga y tiene una profundidad mínima de 28 pies. Cabe observar que el muelle de un solo terminal carece de una plataforma lo bastante ancha como para emplazar grúas y otra clase de equipo para la manipulación de la carga, como las que se utilizan en los atracaderos del puerto de Castries. Es más, aunque se contara con grúas móviles, para poder maniobrar en el sector del muelle destinado a buques de alta mar, habría que quitar el techo. Debido a lo angosto del muelle, la mayoría de los vehículos para el transporte de carga deben circular en un sentido y el tráfico es lento. Por esta razón, las operaciones para consolidar la carga se llevan a cabo principalmente en los almacenes. Esto significa, por ejemplo, que el traslado de los bananos desde la orilla hasta los buques Geest debe realizarse manualmente: las mujeres trasladan las cajas desde los almacenes hasta las grúas de los buques y los hombres de la aldea cargan las cajas de bananos en las bodegas refrigeradas.

No obstante que la aldea de Vieux Fort se encuentra a unos 3 kilómetros del puerto, con lo cual se eliminan los inconvenientes de la ciudad, como sucede en Castries, hay accidentes topográficos que limitan seriamente el espacio disponible para ampliar los servicios portuarios. La bahía de Vieux Fort está rodeada de colinas escarpadas que limitan la disponibilidad de terrenos planos que podrían utilizarse para almacenar contenedores y carga general. Se estima que la distancia entre la playa y las colinas no pasa de 300 metros y el espacio está ocupado en gran parte por una planta eléctrica diésel, un pequeño almacén de poca altura que limita el almacenamiento de carga y las operaciones de manipulación, un galpón para el mantenimiento portuario, un camino de acceso y un molino harinero fuera de servicio. Por lo tanto, todo indica que para poder utilizar Vieux Fort como centro de transbordo para contenedores habría que realizar grandes inversiones a fin de modificar la topografía y desarrollar una nueva infraestructura física portuaria.

c) El movimiento comercial de Santa Lucía

Como lo indica el cuadro 1, Santa Lucía comercia principalmente con los países de América del Norte, el Caribe y Europa --en orden descendente en cuanto a volumen de carga. El comercio de importación más importante corresponde a los Estados Unidos, mientras que las exportaciones principales se destinan a otros países de la CARICOM y de la Comunidad Económica Europea (CEE) --estas últimas más que nada en bananos destinados al Reino Unido. Sin embargo, las exportaciones de bananos desde Castries y Vieux Fort (véase el cuadro 2) bajaron 37.6% en 1980 a raíz del huracán que destruyó parte de las plantaciones, y 41.2% en 1981 por la prolongada sequía que afectó al país en los últimos meses de dicho año, en especial el sur de la isla, y a que el abastecimiento

de insumos fue inadecuado.^{8/} Afortunadamente, en 1982 las plantaciones de bananos recuperaron los niveles previos de producción y las exportaciones se incrementaron en 66.6%. Las exportaciones de otros productos de Santa Lucía son insignificantes, salvo aquéllas destinadas a los países miembros de la CARICOM. Cabe observar que estas últimas han tenido importantes consecuencias para la economía del país. Por ejemplo, en 1980 el comercio intracaribeño de Santa Lucía llegó a 112.8 millones de dólares del Caribe Oriental (39.6 millones de dólares estadounidenses)^{9/} y, según lo señalado por el Primer Ministro John Compton generó 3 000 empleos.^{10/} Las demás corrientes de importación, de América del Norte, la CEE y el Lejano Oriente se mantienen estables.

Si bien el cuadro 4 revela que en Vieux Fort las exportaciones y las importaciones guardan cierto equilibrio, el cuadro 3 indica que en Castries las primeras equivalen de 12% a 23% de las segundas. Sin embargo, pese a que las corrientes comerciales de Vieux Fort son equilibradas y las de Castries marcadamente desiguales, cabe señalar que los volúmenes consignados en los cuadros 3 y 4 son pequeños. Por ejemplo, en 1982 las importaciones de Santa Lucía ascendieron a 235 453 toneladas o 1.9 toneladas por habitante, mientras que las exportaciones llegaron a 106 090 toneladas, o 0.8 toneladas por habitante. Debido a las características del intercambio comercial de la isla, esto es, volumen reducido, de naturaleza desigual, como se explica más detalladamente en la sección II a) y b) del presente documento, es importante evaluar dichas corrientes a fin de establecer si existe base comercial para atraer carga de trasbordo a Castries y Vieux Fort antes de realizar inversiones en infraestructura portuaria adicional.

Como lo indica el cuadro 5, en 1982 el movimiento total de contenedores ascendió a 4 659 TEU, esto es, un movimiento mensual promedio (llegada y salida) de aproximadamente 399 TEU. Las posibilidades actuales de que aumente el movimiento interno de TEU en Castries dependen del volumen de las importaciones de carga general que pueda contenedorizarse. Por ejemplo, si se parte de la base de que 80% de dicha carga se presta para ser transportada en contenedores y que cada contenedor transportaría un promedio de 15 toneladas de carga, el número de TEU que llega actualmente (2 185 durante 1982) aumentaría en unas 6 560 unidades. Aparte de considerar la posibilidad de utilizar contenedores para las importaciones de carga general a fin de incrementar las llegadas internas de TEU en Castries que, por su parte podrían atraer tráfico de trasbordo (véase la sección II b) ii) del presente documento), hay que realizar una evaluación de la capacidad interna de producir mercancías que podrían exportarse en contenedores, de los sistemas de transporte para el movimiento de contenedores hacia y desde Santa Lucía, y de la infraestructura portuaria existente para la manipulación y almacenamiento de contenedores.

Como sucede comúnmente en la mayoría de los países en desarrollo, el uso de contenedores en el comercio de Santa Lucía carece de todo equilibrio. En 1982, el número de contenedores utilizado para las

importaciones llegó a 2 185 TEU, todos los cuales -más 289 TEU adicionales que llegaron antes del periodo en estudio- regresaron vacíos. Para responder a esta falta de equilibrio, los propietarios de contenedores, tanto como las compañías arrendadoras y las líneas navieras, exigen que los importadores y otros usuarios sufraguen los gastos incurridos por concepto de reubicación. Una empresa arrendadora de contenedores cobra a sus arrendatarios de 25 a 625 dólares estadounidenses, 11/ según el grado de desequilibrio y la distancia a que se encuentran de la próxima utilización, por reubicar los contenedores vacíos. Por lo general, este costo de reubicación de los contenedores vacíos se traduce en un alza del precio de las importaciones destinada al pago de este "flete muerto". Para evitar tales costos adicionales, debería hacerse todo lo posible por utilizar los contenedores que llegan a Santa Lucía para el comercio de exportación del país.

Cuadro 1

SANTIA LUCIA: CORRIENTES COMERCIALES *

Países	Importaciones		Exportaciones	
	1981	1982	1981	1982
Estados Unidos	134.3(45.7)	116.9(39.8)	11.2(3.8)	12.6(4.3)
Japón	16.8(5.7)	14.9(5.1)	0.1(-)	---
Canadá	13.8(4.7)	13.9(4.7)	0.2(-)	0.1(-)
Trinidad/Tabago	38.1(13.0)	34.9(11.9)	7.5(2.6)	12.4(4.2)
Otros países CARICOM	34.8(11.8)	26.4(9.0)	43.1(14.7)	36.6(12.4)
Reino Unido	50.0(17.0)	29.8(10.1)	41.2(14.0)	43.9(14.9)
Otros países de la CEE	21.5(7.3)	32.2(11.0)	1.1(0.4)	1.4(0.5)
Otros	38.7(13.2)	49.7(16.9)	7.9(2.7)	5.3(1.8)
Total	348.0(118.4)	318.7(108.4)	112.3(38.2)	112.3(38.2)

Fuente: Ministerio de Finanzas, Planificación y Estadísticas,
Economic Review 1982, marzo de 1983, p. 61

* Todas las cifras relativas al movimiento comercial se expresan en dólares del Caribe Oriental (entre paréntesis se indican los dólares estadounidenses).

Cuadro 2

EXPORTACIONES DE BANANOS DESDE LOS PUERTOS DE
CASTRIES Y VIEUX FORT *

Puertos	1979	1980	1981	1982
Castries	27 902	16 473	10 809	33 237
Vieux Fort	24 176	16 036	8 381	24 005
Total	52 978	32 509	19 190	57 242
Variación porcentual + (-)	(37.6)	(42.1)	66.6	

Fuente: Elaborado a partir de información proporcionada por la Santa Lucía Air and Sea Port Authority.

* Todas las cifras relativas al movimiento de carga se expresan en toneladas cortas de 2 000 libras.

Cuadro 3

PUERTO DE CASTRIES: MOVIMIENTO DE CARGA *

	1980	1981	1982
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>			
IMPORTACIONES			
Carga general	129 668	128 209	120 548
Granel líquido	31 082	32 513	30 861
Granel seco	3 615	4 642	1 030
Carga contenedorizada	32 340	30 703	41 099
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>			
Total	196 705	196 067	193 538
EXPORTACIONES			
Bananos	16 473	10 809	33 237
Otras	14 457	13 488	11 486
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>			
Total	30 984	24 297	44 723

Fuente: Elaborado a partir de información proporcionada por la Saint Lucia Air and Sea Port Authority.

* Todas las cifras relativas al movimiento de carga se expresan en toneladas cortas de 2 000 libras.

Cuadro 4

PUERTO DE VIEUX FORT: MOVIMIENTO DE CARGA *

	1980	1981	1982
IMPORTACIONES			
Carga general	25 333	19 823	21 410
Granel líquido	12 218	11 784	17 482
Granel seco	3 316	1 770	3 023
Total	40 867	33 377	41 915
EXPORTACIONES			
Bananos	16 036	8 381	24 005
Otras	27 807	29 919	35 872
Total	43 843	38 300	61 367

Fuente: Elaborado a partir de información proporcionada por la Saint Lucia Air and Sea Port Authority.

* Todas las cifras relativas al movimiento de carga se expresan en toneladas cortas de 2 000 libras.

Cuadro 5

PUERTO DE CASTRIES: LLEGADA Y PARTIDA DE CONTENEDORES *

	1980	1981	1982
Llegadas			
Cargados	2 206	2 019	2 185
Vacíos	-	-	-
Salidas			
Cargados	-	-	-
Vacíos	2 261	2 018	2 474
Total	4 467	4 037	4 659

Fuente: Elaborado a partir de información proporcionada por la Saint Lucia Air and Sea Port Authority.

* Todas las cifras relativas a las llegadas y partidas de contenedores se expresan en TEU.

II. CONSIDERACIONES GENERALES PARA LA CREACION DE CENTROS DE TRANSBORDO DE CONTENEDORES

Salvo el caso de algunos buques que se utilizan para almacenamiento flotante o como centros de transbordo, por lo general se estima que los buques son rentables únicamente cuando trasladan mercancías hacia su destino. En 1965, la productividad de un portacontenedores moderno en función de las toneladas-millas transportadas anualmente fluctuaba entre 5 y 8 veces la de un carguero tradicional, mientras que la productividad de un tripulante de un portacontenedores grande, expresada en toneladas-millas por marinero, era aproximadamente 10 veces superior a la de un tripulante de un buque de línea tradicional.^{12/} Como los grandes capitales que requieren los portacontenedores y otros buques de alta tecnología obligan a utilizarlos en forma intensiva a fin de obtener una rentabilidad adecuada sobre la inversión, hay escasas posibilidades de que recalen en puertos pequeños para recoger volúmenes de carga reducidos.^{13/} Como consecuencia de ello, la tendencia actual es a recalar en menos puertos en cada sentido de la travesía ^{14/} y a utilizar infraestructura igualmente costosa para la manipulación de la carga a fin de reducir al mínimo la estadía en puerto. Por esta razón, hay que asignar cada vez mayor importancia no sólo a la utilización de servicios de transbordo y de enlace, sino también a la evaluación de los factores que tornan viables dichos servicios para los países en desarrollo. Si bien al hacer una evaluación preliminar de la infraestructura de Castries y de Vieux Fort para el transbordo de contenedores hay que tener presente numerosos factores, los más importantes comprenden a) el movimiento internacional de carga del país; b) la ubicación geográfica y c) factores externos.

a) El movimiento internacional de carga del país

Desde luego, hay que tener presente que un puerto no es una entidad que pueda estudiarse aisladamente. Su feliz desarrollo depende de factores tales como la geografía, la situación económica internacional, las políticas económicas de los principales países con los cuales mantiene intercambio, el tamaño y alcance del territorio interior, las actividades de otros puertos, la creación de industrias, la producción agrícola, la eficiencia de las instalaciones para la manipulación de carga, las fuentes de financiamiento de obras de mejoramiento y factores de política, en especial aquellos relacionados con las inversiones.

i) Fuentes de demanda de servicios de transbordo. Varios países caribeños y latinoamericanos han establecido servicios de transbordo de contenedores, o han elaborado planes para hacerlo. La demanda que procura satisfacer cada uno de ellos emana de una fuente o de una combinación de ellas. Por ejemplo, algunos centros de transbordo se crearon debido a la congestión de otros puertos, a la falta de instalaciones para recibir buques grandes y su carga en los puertos

vecinos, a la falta de puertos en el caso de los países sin litoral, a las necesidades de fabricantes de fuera de la región de contar con centros locales de distribución y al volumen relativamente reducido de carga destinada a otros puertos. Como cada una de estas y otras fuentes de demanda de servicios de transbordo da lugar a propuestas de inversión para dotar de infraestructura portuaria adicional, hay que tener presente que el movimiento internacional de carga del país de un puerto desempeña un papel decisivo para establecer la viabilidad a largo plazo de un centro de transbordo de contenedores y, por lo tanto, justificar dichas propuestas de inversión.

Cabe señalar que dos empresas marítimas, la Concorde-Nopal y la Tropical Shipping Company, han manifestado su interés por utilizar Castries como centro de transbordo de contenedores. Aunque ambas empresas están estudiando la posibilidad de utilizar dicho puerto para fines de transbordo, cada una de ellas persigue satisfacer necesidades diferentes. Por una parte, la Concorde-Nopal Line (CNL), desea evitar la congestión 15/ y los problemas laborales de la zona portuaria de Puerto España, Trinidad y Tabago, mediante el transbordo en Castries de los contenedores destinados a dicho país. En la actualidad, la CNL realiza esta operación en Boca Chica, República Dominicana, y el vicepresidente de comercialización y planificación de la empresa, R. Malins-Smith, señaló que si bien no se persigue directamente la utilización de Castries ella sigue siendo una posibilidad de acuerdo con la forma en que evolucionen la situación de Puerto España y los costos del transbordo de contenedores en Castries en comparación con aquéllos de otras ubicaciones del Caribe.

Por otra parte, la Tropical Shipping Company utiliza actualmente como centro de transbordo el puerto de St. Thomas, Islas Virgenes. No obstante, su vicepresidente de operaciones, R. Murrell, señaló que desean encontrar un lugar para el transbordo de contenedores en el Caribe meridional y que estiman que la ubicación de Castries es ideal. A su juicio, el uso de Castries para el transbordo de contenedores llegados a la región desde el Medio Oriente entrañaría un movimiento máximo de 300 TEU por semana y daría empleo de jornada completa a 25 personas. Si bien el Sr. Murrell no tiene la impresión de que Castries vaya a ser alguna vez un centro importante para el transbordo de contenedores, piensa que debería permitirse que el sector privado aproveche el potencial existente.

Estas pruebas del interés por utilizar Castries como centro de transbordo de contenedores deben evaluarse cuidadosamente, a fin de establecer si las empresas marítimas están respondiendo a la demanda a corto plazo; al movimiento mensual y anual estimado de contenedores; al incremento previsible del número de contenedores por transbordar; a otras alternativas de transbordo y a la facilidad o dificultad con que podrían utilizarse y a los costos económicos y sociales del mejoramiento de la infraestructura portuaria para satisfacer las necesidades comerciales de las empresas marítimas. Hay que determinar estos costos

a fin de estimar si las tarifas que habria que cobrar por los servicios de transbordo son lo suficientemente atractivas como para alentar a las empresas maritimas a utilizar el puerto y a la disponibilidad de carga de regreso para que las empresas maritimas puedan evitar los viajes no rentables en lastre.

ii) Centros de transbordo de Curacao, Jamaica y Puerto Rico.

Entre las instalaciones para el transbordo de contenedores del Caribe que podrian contribuir a una evaluaci3n de Castries y Vieux Fort como posibles centros de transbordo, cabe mencionar las experiencias de Curacao, Jamaica y Puerto Rico. El centro de transbordo de contenedores de Curacao se concibi3 para el movimiento internacional de carga del pais y como un esfuerzo por complementar actividades an3logas para la carga de graneles l3quidos transportada entre Am3rica del Norte, Central y del Sur. A partir de entonces, se han creado zonas libres anexas a fin de participar en el montaje y en la elaboraci3n de productos. Hay que tener presente que parte importante de la demanda actual de servicios de transbordo de contenedores en Curacao se origina en relaci3n con carga que se transporta entre Europa y Am3rica del Norte y Venezuela. Este 3ltimo pais ha elaborado planes para construir en sus puertos instalaciones para la manipulaci3n de contenedores, pero, hasta que dichos planes se lleven a la pr3ctica, Curacao deberia seguir siendo n3cleo para el movimiento de las mercancías contenedorizadas de ese pais. Para responder a la actual recesi3n econ3mica mundial y a la necesidad de generar nuevas fuentes de empleo, Curacao est3 invirtiendo 48 millones de d3lares estadounidenses en la ampliaci3n de sus instalaciones de manera de atraer tr3fico de transbordo no s3lo para la costa septentrional de Am3rica del Sur, sino tambi3n para los paises del Caribe oriental. De acuerdo con lo previsto, estas nuevas instalaciones deber3n estar funcionando desde fines de 1983.16/

Hay empresas de transporte regionales y extrarregionales, tales como la Sea-Land Services, Inc. y la West Indies Shipping Corporation (WISCO), que utilizan Jamaica como centro de transbordo de contenedores para su carga destinada al istmo centroamericano. En contraposici3n a los puertos de destino servidos por Curacao, el transbordo en Jamaica de carga contenedorizada con destino a Centroam3rica no obedece a la falta de instalaciones portuarias adecuadas en dichos paises, ya que Centroam3rica tiene a lo menos diecisiete puertos que cuentan con instalaciones para la manipulaci3n y almacenamiento de contenedores, sino m3s bien al volumen relativamente reducido de carga que debe transportarse a dicha regi3n. Sin embargo, si aumentase el volumen de carga destinada a los paises centroamericanos, los servicios de transporte a dicha subregi3n podrian dejar de ser indirectos y realizarse directamente. Cabe se3alar que Sea-Land Services, Inc. inform3 3ltimamente que inaugurar3 un servicio semanal directo de Nueva Orleans a Guatemala, Honduras, Jamaica y Puerto Rico, que se agregar3 a su servicio ordinario semanal (Northeast Gateway Service) entre los puertos de la costa oriental de los Estados Unidos y los del Caribe.17/ Las repercusiones que habr3 de tener esta variaci3n en los servicios en

la demanda de servicios de transbordo en Jamaica no pueden apreciarse todavía. Sin embargo, revelan la inestabilidad de la demanda de servicios de transbordo y la necesidad de concebirlas como subordinadas al movimiento interno de carga.

Si bien en Jamaica la razón entre la carga transbordada y el movimiento interno de carga fue de 1 a 3 en 1976, en 1980 dicha razón se invirtió por completo.^{18/} En 1981, las autoridades portuarias de Jamaica registraron 95 000 movimientos de contenedores, 65 000 de los cuales fueron tráfico de transbordo.^{19/} En lo que toca a la relación entre el movimiento internacional de carga del país y la corriente de carga de transbordo, N. Hylton, Presidente y funcionario de máxima jerarquía de la autoridad portuaria de Jamaica, señaló que

"Resulta más sencillo atraer carga de transbordo cuando el movimiento internacional de carga del país es fuerte. Cuando en Jamaica disminuyeron las importaciones por la escasez de divisas se tornó cada vez más difícil persuadir a las empresas navieras a que utilizaran el puerto como centro de transbordo".^{20/}

Reconociendo que para atraer a las líneas navieras y por lo tanto, carga de transbordo al puerto de Hampton Roads, estado de Virginia, era preciso contar con una base fuerte de importaciones y exportaciones, la autoridad portuaria estadual está tratando de alentar a un número mayor de empresas locales pequeñas y medianas a que realicen transacciones internacionales.^{21/} Por lo tanto, hay que tener presente que la razón entre la carga transbordada y las corrientes comerciales del país con el extranjero es un indicador de gran importancia de la viabilidad a largo plazo de un centro de transbordo.

Finalmente, Puerto Rico representa aproximadamente 50% de la carga marítima total manipulada en el Caribe.^{22/} Para atraer tráfico de transbordo, se han ampliado las instalaciones de San Juan y Ponce y se han establecido zonas de libre comercio. Como Puerto Rico tiene un gran movimiento interno de contenedores de importación y exportación entre sus puertos y los de Europa y América del Norte, muchas empresas marítimas que sirven a dicho país han resuelto utilizar sus puertos para el transbordo de contenedores destinados a otros países del Caribe cuyo movimiento es inferior. Por ejemplo, en 1982 el movimiento de entrada y salida de contenedores registrados en San Juan llegó a 916 857 TEU, lo que representa un incremento de un 8.9% por encima de la cifra correspondiente a 1981 y lo sitúa en quinto lugar en la lista de puertos con tráfico de contenedores, después de Rotterdam, Nueva York, Hong Kong, Kobe, Kao-hsiung y Singapur.^{23/} Por lo tanto, la fuente de demanda de servicios de transbordo y la relación entre el movimiento internacional de carga del país y las corrientes de carga de transbordo son consideraciones de la mayor importancia y deben evaluarse con cuidado a fin de asegurar que las inversiones portuarias necesarias para satisfacer dicha demanda se justifiquen plenamente, a corto y largo plazos.

b) Ubicación geográfica

1) Proliferación de centros de transbordo en el Caribe. Debido a que el Caribe se encuentra en una ventajosa proximidad geográfica respecto de importantes mercados de América del Norte, Central y Sur y de las principales rutas comerciales que utilizan el Canal de Panamá, un número cada vez mayor de países de dicha subregión ofrecen servicios de transbordo para contenedores, carga de autotransbordo, y granel líquido. Por ejemplo, en febrero de 1983 las Islas Virgenes de los Estados Unidos inauguraron un puerto para contenedores y carga de autotransbordo, que costó 23 millones de dólares estadounidenses, dotado de 30 acres de espacio para almacenamiento, 1 000 pies de muelle, un sistema computarizado para la ubicación de los contenedores y una grúa-pórtico de 35 toneladas, con la idea de convertirse en centro de transbordo importante para el Caribe y quizá para Centroamérica y América del Sur.^{24/} A fines de 1983, Aruba terminará una ampliación de su puerto por valor de 30 millones de dólares estadounidenses y aspira a ofrecer servicios de transbordo para carga proveniente de Europa a otras islas del Caribe y para carga de salida desde América del Sur a los Estados Unidos.^{25/} El Gobierno de Panamá está invirtiendo una suma estimada de 48 millones de dólares estadounidenses en los puertos de Cristóbal y Coco Solo en la costa atlántica, a fin de convertir el primero en centro importante para el transbordo de contenedores destinados al Caribe y a los países de Centroamérica y el segundo, en un puerto para carga de autotransbordador y carga general.^{26/} El centro de transbordo de Cristóbal comenzará a operar a fines de 1983 y tendrá espacio para almacenar 3 000 contenedores, incluidos ocho espacios para unidades refrigeradas, un almacén para consolidar y desconsolidar cargas en contenedores cuya superficie total es de 6 280 metros cuadrados, un taller para la reparación y mantenimiento de contenedores y dos grúas-pórtico de 40 toneladas cada una, la primera de las cuales se instalará en el segundo semestre de 1984 y la segunda un año más tarde.^{27/} Del mismo modo, otros países del istmo centroamericano han elaborado planes para construir -o están construyendo ya- oleoductos, ferrocarriles y puertos para ofrecer servicios de transbordo y de puente terrestre entre los océanos Atlántico y Pacífico.^{28/}

Hay que subrayar que la rivalidad por el tráfico de transbordo del Caribe no se limita a los países de esa subregión sino que incluye puertos continentales de los Estados Unidos tales como el de Miami, en el estado de Florida, que en 1982 inauguró un nuevo terminal para contenedores con ese preciso propósito. Como consecuencia del elevado número de centros de transbordo que se encuentran en el Caribe y en torno a él, parece importante realizar una evaluación cuidadosa de la competencia surgida entre ellos a fin de establecer la proporción del mercado de transbordo que no es servida por dichos centros o que podría ser atendida más adecuadamente en una instalación que se creara en Santa Lucía.

11) Relacion entre la ubicacion geografica y el movimiento internacional de carga. El puente terrestre mexicano que une los puertos de Salina Cruz, en el Pacifico, y Coatzacoalcos, en el Caribe, ofrece a la vez servicios de transbordo y de puente terrestre y, al parecer, constituye un buen ejemplo de la relación entre la ubicación geográfica, el movimiento internacional de carga del país y la demanda de servicios de transbordo. Este puente terrestre se estableció originalmente en 1905, pero dejó de utilizarse al abrirse el Canal de Panamá, en 1914. Como parte del plan nacional mexicano de desarrollo industrial, se resolvió rehabilitar y modernizar el puente terrestre a fin de proporcionar una ruta a través del continente como alternativa al canal de Panamá. Como, por ejemplo, este puente terrestre reduciría en 3 800 kms la distancia marítima entre San Francisco y Nueva York, con el consiguiente ahorro de tiempo y combustible, se proyectó que en el primer año de operaciones se manipularían de 70 000 a 90 000 contenedores.^{29/} Sin embargo, tal como se informó en la revista Containerisation International correspondiente a junio de 1983, pp. 67 a 69, el Servicio Multimodal Transistmico, que opera el puente terrestre, en el primer año desde su inauguración el 1 de abril de 1982, el puente terrestre no fue utilizado.

Si bien en el caso de México la falta de demanda de servicios de puente terrestre y de transbordo podría deberse en gran medida a la actual recesión económica mundial, hay que tener presente que existe una vinculación entre la ubicación geográfica, el movimiento internacional de carga del país y la demanda de servicios de transbordo. Originalmente se pensó que de las numerosas fuentes que podrían dar lugar a demanda del puente terrestre mexicano en 1982, alrededor de 10% de los buques de línea que cumplían itinerario entre el Lejano Oriente y Europa podrían descargar sus contenedores en Salina Cruz para ser reembarcados en otros buques en Coatzacoalcos, evitando así el canal de Panamá y reduciendo el tiempo de viaje y la distancia globales, y que este porcentaje se elevaría a 25% en 1990 y a 50% en el año 2 000.^{30/} Sin embargo, como la zona interior que rodea Salina Cruz solo genera una cantidad limitada de carga susceptible de transportar en contenedores, dichos buques siguen utilizando el canal de Panamá o recalando en otros puertos para los cuales tienen volúmenes mayores de carga y que, al mismo tiempo, pueden proporcionar servicios de transbordo y puente terrestre en caso necesario.

Para responder a esta situación, la empresa marítima nacional de México, Transportación Marítima Mexicana S.A. (TMM), está estudiando la posibilidad de vincular sus servicios de contenedores México/Estados Unidos/Lejano Oriente y Europa de manera que utilicen el puente terrestre Salina Cruz/Coatzacoalcos. Para ello habría que trasladar los contenedores desde los puertos estadounidenses de Oakland y Long Beach a Salina Cruz para su transporte por ferrocarril a través del istmo de Tehuantepec hasta Coatzacoalcos, donde se cargarían en los buques que hacen el servicio de Europa.^{31/}

Lo anterior permite concluir que uno de los requisitos fundamentales para el establecimiento de un centro de transbordo de contenedores que éste se encuentre geográficamente bien ubicado. No obstante, aunque se cumpla con este requisito, él es simplemente uno de los factores que tienen en cuenta las empresas marítimas cuando adoptan una decisión comercial sobre si utilizar o no una instalación determinada. En realidad, parece que las empresas marítimas consideran más que nada el volumen de carga destinado al puerto para determinar si lo utilizarán como centro de transbordo para el resto de la carga transportada. Por lo tanto, es preciso realizar una cuidadosa evaluación respecto de si Castries y Vieux Fort tienen una ubicación geográfica adecuada y de si hay suficiente movimiento de carga de importación y de exportación como para justificar la utilización de dichas ubicaciones como centros de transbordo.

c) Factores externos

Antes de establecer un centro de transbordo es preciso conocer y evaluar una serie de factores que escapan al control de un puerto que desee proporcionar servicios de esta naturaleza. Dichos factores comprenden la situación económica mundial, las decisiones comerciales en las empresas marítimas respecto de cuestiones tales como la frecuencia del servicio, los puertos de recalada, las clases de buques asignados al servicio (esto es, si estarán dotados de equipo para la manipulación de contenedores), los costos y los derechos portuarios que se cobran en centros de transbordo rivales, los requisitos en materia de documentación comercial y marítima, los fletes para embarques directos a puertos secundarios que se procura servir en comparación con aquéllos para la carga de transbordo, los planes de los países y los puertos que se procura servir en campos tales como la industria, la agricultura y la energía (puesto que el incremento del comercio se traduce en un cambio de los embarques indirectos a embarques directos)^{32/}, la clase y el volumen de carga que habrá de transbordarse, la frecuencia y la calidad de los sistemas de transporte de enlace entre el centro de transbordo y los puertos secundarios, y muchos otros.

i) La situación económica mundial. Cabe señalar que la situación económica mundial determina a la vez el volumen y la dirección en que se mueve el comercio y, por lo tanto, la demanda de servicios de transporte y transbordo. Esto se comprueba fácilmente a partir de las modificaciones que ha experimentado la demanda de productos de petróleo en los Estados Unidos y su efecto en la demanda de servicios de transbordo en el Caribe. Como se recordará, en octubre de 1973 la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) decidió aumentar el precio del crudo de 1.88 a 3.15 dólares estadounidenses por barril, y el 1 de diciembre de ese año a 11.65 dólares por barril.^{33/} A partir de ésta y otras alzas posteriores del precio del crudo, la demanda mundial de petróleo comenzó a estabilizarse y finalmente a decrecer. Antes que se produjeran estas alzas aceleradas de los precios del crudo, el tamaño de los buques tendía a aumentar. Por ejemplo, ya en 1965 en el mundo

prácticamente no había buques cuya carga bruta (t.p.m.) fuese superior a 100 000 toneladas. Pero, a medida que se incrementó la demanda de transporte de carga de granel líquido y que quedaron de manifiesto las economías de escala, el tamaño de los buques comenzó a aumentar hasta sobrepasar ligeramente las 550 000 toneladas de carga bruta. Por la falta de puertos para buques de gran calado como éstos en los Estados Unidos, muchas islas del Caribe comenzaron a ofrecer servicios de transbordo y refinación de petróleo. Sin embargo, la caída de la demanda de petróleo en los Estados Unidos tuvo consecuencias inmediatas en los centros de transbordo de granel líquido del Caribe. En realidad, dada la situación actual del mercado internacional de petróleo, todo indica que la Hess Oil Company está considerando seriamente la posibilidad de no construir la refinería proyectada para complementar las instalaciones de almacenamiento y traslado de petróleo de Cul-de-Sac Valley, Santa Lucía. 34/

La baja mundial de la demanda de productos de petróleo no es un caso aislado. En 1982 el comercio marítimo total declinó 8.4%, después de la merma de 4% registrada en 1981.35/ La disminución sostenida del comercio marítimo en 1982 se debió principalmente a la caída del crecimiento económico mundial y a factores conexos, tales como la generalización de las restricciones a las importaciones para superar problemas de balance de pagos.36/ Como consecuencia de la baja aludida en el comercio marítimo, muchos buques han quedado fuera de servicio, esto es, permanecen en reserva amarrados en un fondeadero seguro con una pequeña tripulación de mantenimiento, a la espera de que mejoren las condiciones del comercio. Por ejemplo, en junio de 1981 permanecían en reserva 17 305 000 t.p.m. en buques de carga seca y líquida y en mayo de 1983, el tonelaje total que se encontraba en esta situación se había elevado a un máximo de 100 484 000 t.p.m.37/, cifra que disminuyó luego a 90 288 000 t.p.m. en agosto de 1983.38/ Es interesante observar que junto con la baja del comercio marítimo ha caído la demanda de servicios de transbordo. Por ejemplo, en 1982, el importante puerto francés de Le Havre registró una merma de 76 227 TEU, o 12.4%, en comparación con un total de 612 258 TEU en 1981, lo que se atribuye a la disminución del tráfico de transbordo hacia y desde el Reino Unido.39/

ii) Las decisiones comerciales en las empresas marítimas. Aunque podría parecer que las decisiones comerciales de las empresas marítimas rebasan el control de las autoridades portuarias, ello no siempre es efectivo. La mayoría de los porteadores marítimos incurren en costos no sólo por el transporte directo sino también por las operaciones de transporte hasta el destino final. En los casos en que dichas operaciones acarrean un tramo marítimo adicional, los costos portuarios para la descarga de los buques de la línea principal en los puertos de transbordo, la carga ulterior en los buques de enlace para el traslado a los puertos secundarios y los costos portuarios en el destino final adquieren tales proporciones que se convierten en factor crucial de la rentabilidad de las empresas marítimas. Por ejemplo, la Medlloyd Lines (Antillas) N.V. ha suspendido transitoriamente sus servicios al Caribe

desde las costas estadounidenses del Atlántico y del Golfo a Antigua, Aruba, Barbados, Curacao, Guyana, Suriname y Trinidad por lo elevado de los costos y el bajo nivel de los fletes.40/

Debido a lo onerosas que resultan la carga y descarga de los buques, hay que examinar los fletes de la mercancía que se transporta hacia y desde el Caribe, así como dentro de dicha región, a fin de establecer si hay algunas situaciones en que la operación de transbordo se traduciría en un menor costo global, agilizaría el servicio o mejoraría la calidad de éste.41/ Aunque podría pensarse que esta clase de situaciones no se plantea, cabe citar un caso en que el transporte directo de 200 toneladas de café de Indonesia a los Estados Unidos en abril de 1982 costaba a los expedidores de carga 182 dólares estadounidenses por tonelada, mientras que si se hubiese despachado a su destino final con transbordo en Singapur el costo sólo habría llegado a 150 dólares por tonelada.42/ Como en los casos en que se requiere una operación de transbordo los costos tienen efectos acumulativos, todo puerto que desee ofrecer dichos servicios deberá asegurar que sus costos sean lo más bajos posible y su eficiencia, en función de trabajo e infraestructura, la mayor posible. Al respecto, cabe señalar que en 1982, el puerto de Amberes, Bélgica, que es uno de los más importantes puertos de transbordo para Europa continental, tuvo un movimiento de 846 029 TEU, lo que representa un incremento de 6.5% por encima de 1981,43/ pese a la fuerte competencia de otros puertos análogamente ubicados. Este incremento se debió principalmente a la armonía de las relaciones entre los empresarios de los terminales y los gremios portuarios, y a la elevada productividad de la mano de obra. Respecto de esto último, merece destacarse el hecho de que en Amberes se cargan 2.8 toneladas por hora/hombre, en comparación con 2.4 en Rotterdam y 1.8 en Bremen y Hamburgo.44/

En el supuesto de que un puerto tenga bajos costos de manipulación de la carga, fuerza de trabajo e infraestructura eficientes, ubicación geográfica adecuada en relación con los servicios de línea regular y con el movimiento comercial, suficiente movimiento de carga de importación y exportación sobre la cual basar operaciones de transbordo, y terrenos sin utilizar para adaptarse a los incrementos de la demanda, podría llevarse a cabo un estudio para establecer quiénes podrían ser los usuarios del centro de transbordo, esto es, las empresas marítimas, los expedidores, los consignatarios, las compañías de transporte de enlace y los puertos secundarios, y la medida en que la utilización de un centro de esta naturaleza mantendría o reduciría sus costos de operación y aumentaría la eficiencia de sus servicios. Otras cuestiones que deberían evaluarse son los fletes para el envío directo a los puertos secundarios que se pretende servir, en comparación con los de transbordo, los planes de los países y los puertos secundarios por servir, las clases y volúmenes de carga que habrán de transbordarse, y la frecuencia y calidad de los sistemas de transporte de enlace entre el centro de transbordo y los puertos secundarios.

iii) El papel de los sistemas de transporte de enlace. Podría parecer que la oferta de servicios de transbordo no guarda relación con los sistemas de transporte de enlace, pero ello no es así. Para asegurar que haya servicios de transporte de enlace adecuados entre el puerto de Bustamante y los puertos secundarios que sirve, Jamaica participa como accionista de la Naviera Multinacional del Caribe (NAMUCAR) y de la West Indies Shipping Corporation (WISCO), que son las dos empresas subregionales de transporte marítimo multinacionales. Además, la Kingston Terminal Operators, empresa que administra el centro de transbordo de Jamaica, ha considerado seriamente la posibilidad de establecer servicios de enlace con los puertos secundarios no atendidos por dichas líneas. Como lo señaló N. Hylton, presidente y principal ejecutivo de la autoridad portuaria de Jamaica,

"...un país en desarrollo, cuyos recursos son limitados, debe fomentar la creación de servicios de enlace, o participar en ellos, a fin de asegurar el éxito de sus inversiones en instalaciones para el transbordo".45/

No sólo a las autoridades portuarias que deseen atraer carga de transbordo debe preocuparles que haya servicios de transporte de enlace: las empresas navieras deben hacer otro tanto. Así, el 5 de abril de 1984, la Evergreen Line, de Taiwan, inaugurará un servicio de contenedores alrededor del mundo. Sus planes inmediatos contemplan la creación de un servicio de transporte de enlace Caribe/Centroamérica en que, posiblemente, Cristóbal, Panamá, serviría como centro de transbordo.46/

iv) Distribución de los beneficios provenientes de las operaciones de transbordo. Por lo general, se parte de la base de que la utilización de centros de transbordo puede beneficiar a todas las partes que intervienen en dichas operaciones, esto es, importadores, exportadores, puertos principales y secundarios, empresas navieras, compañías de transporte de enlace y consumidores. De acuerdo con lo comprobado por la Melton Shipping Group, del Reino Unido, los buques pequeños de unas 2 000 t.p.m. pueden competir con éxito en un servicio entre Europa y América del Norte, pese a los bajísimos fletes que predominan en dicho comercio. Ha quedado demostrado no sólo que este servicio es económico sino, además, que es lo suficientemente flexible como para proporcionar servicios directos a los puertos con limitado movimiento de carga. Además, la North British Maritime Group inaugurará un servicio transatlántico con dos minigraneleros del rango de 2 000 a 3 000 t.p.m. 47/ Volviendo la mirada hacia el futuro, R. Svensson, vicepresidente de transporte de AB Volvo, piensa que se puede justificar la utilización de buques pequeños para proporcionar servicios más frecuentes y confiables gracias al ahorro logrado mediante la reducción del capital inmovilizado en existencias, y que los esfuerzos por disminuir la corriente total de mercancías a través de la aplicación de técnicas de administración de los materiales, habrán de traducirse en cambios revolucionarios en los sistemas de transporte.48/

El uso de buques pequeños no se limita al comercio entre los países en desarrollo, ya que la empresa marítima nacional de Paraguay emplea esta clase de buques para su intercambio con países europeos y ha comprobado que ellos se prestan para estos fines y resultan económicos de operar. En realidad, una de las principales razones para utilizar buques pequeños en el comercio Paraguay/Europa fue evitar los costos de las operaciones de transbordo, esto es, por concepto de grúas, mano de obra portuaria, derechos portuarios, etc. en Buenos Aires, Argentina. Por lo tanto, convendría elaborar un estudio que vaya más allá de examinar si resulta factible establecer un centro de transbordo en una ubicación concreta y procure determinar las ventajas, si las hubiere, a que podrían dar lugar el transbordo de mercancías, la distribución de dichas ventajas entre las diversas partes que intervienen en dicha operación y las alternativas al transbordo.

III. INDUSTRIAS MARINAS RELACIONADAS CON EL TRANSBORDO DE CONTENEDORES

La situación geográfica favorable de los países que bordean el Caribe, de fácil acceso a los principales mercados de América del Norte, Central y del Sur, ofrece ubicaciones naturales de ventajosas perspectivas para localizar numerosas industrias marinas. Si bien muchas de ellas se relacionan con el transbordo de contenedores, entre las más importantes cabría mencionar: a) servicios bancarios y de administración naviera extraterritoriales ("offshore"); b) servicios móviles de reparación de buques; c) empresa multinacional de dragado y d) transbordo de graneles secos.^{49/}

a) Servicios bancarios y de administración naviera extraterritoriales

Parecería pertinente que la evaluación original llevada a cabo por un país que estudie la posibilidad de crear un centro de transbordo establezca también si se podrían ampliar las funciones relacionadas con la administración y operación de dicho centro de manera que incluyan diversos servicios bancarios y de administración naviera extraterritoriales. La banca y las finanzas extraterritoriales son un campo poco conocido y, por lo general, se ha partido de la base de que los beneficios que pueden obtenerse de estas actividades carecen de mayor importancia. Sin embargo, un estudio reciente elaborado por el Stanford Research Institute ha sido mucho más positivo en la evaluación de las perspectivas de dichas actividades. De acuerdo con el estudio aludido, las entradas que obtuvieron las Antillas Neerlandesas por este concepto en 1981 ascendieron a 75 millones de dólares, cifra que duplica la de 1979 y que representó 20% del total de los ingresos tributarios. Como la tasa de los impuestos que gravan las utilidades se aproxima a 3%, se estima que ese año se habían otorgado préstamos por un total de 35 mil millones de dólares estadounidenses. Por otra parte, estas actividades proporcionaron cinco mil empleos, lo que supera el número de personas que trabaja en las dos refinerías del país.^{50/} Otros países del Caribe tales como las islas Caimán ^{51/} y Panamá ^{52/} ofrecen éstos y otros servicios extraterritoriales.

Hay que reconocer que los bancos constituyen un importante centro de coordinación de los servicios prestados a las industrias navieras y que, de proporcionarse incentivos tributarios adecuados, una red de comunicaciones telefónicas y por télex, servicios aéreos y un medio laboral y social armonioso, muchas empresas podrían acoger con agrado la idea de instalarse en Santa Lucía. Del mismo modo, las empresas de administración marítima dependen de los mismos servicios de infraestructura y, tal como se han establecido con éxito en países sin litoral como Suiza, ^{53/} podrían considerar la posibilidad de establecer negocios en Santa Lucía. Históricamente, el núcleo de armadores, administradores navieros y bancos ha confiado en gran medida en la proximidad física como medio de asegurar la eficiencia operativa y por

tal razón, Londres ha sido un centro marítimo de importancia durante a lo menos 400 años.^{54/} Sin embargo, el advenimiento de las comunicaciones por satélite ha tornado real la posibilidad de ubicar empresas tales como éstas en países cuyo clima financiero y natural es más favorable.

b) Servicios móviles de reparación de buques

La posibilidad de ofrecer servicios móviles de reparación a los buques de las líneas navieras que recalán en los puertos de esta región obedece a una serie de factores tales como la espectacular disminución del tamaño de la tripulación de los buques (de más de 40 hasta 1970, a 18 y aún menos en la actualidad),^{55/} y de la duración de la estadia de los buques en puerto para las faenas de carga y descarga (de 5 días a menos de un día), así como el creciente espaciamiento de las obras de carena que ahora se realizan cada tres e incluso más años, gracias a la mayor calidad del material para pintar el casco de los buques^{56/} y a la certificación de los buques en servicio activo por las sociedades de clasificación. La disminución del número de tripulantes ha cambiado la naturaleza de la actividad marinera, que ya no consiste en la operación, mantenimiento y reparación de los buques sino tan sólo en la primera de ellas, a lo cual hay que agregar un número reducido de laboreo de mantenimiento. Además, la brevedad de la estadia en puerto y el incremento del período que los buques pueden permanecer en navegación han reducido apreciablemente las posibilidades de llevar a cabo operaciones de mantenimiento preventivas tales como por ejemplo, la revisión de uno o más cilindros del motor principal en cada puerto, así como de realizar reparaciones importantes durante la carena, que antes se acostumbraba efectuar todos los años. Como gran parte de las faenas de mantenimiento ordinarias son llevadas a cabo por los trabajadores en puerto, ^{57/} una empresa británica de reparación de buques ha creado un taller móvil en un contenedor de 20 pies estándar de la ISO para proporcionar los servicios de reparación y mantenimiento que requieren los buques mientras se encuentran en puerto y durante las operaciones de carga y descarga.^{58/}

A primera vista podría parecer que un país pequeño como Santa Lucía carecería del conjunto de técnicos y equipo especializados necesarios para reparar buques mercantes de alta mar. Sin embargo, como se utilizan motores diesel como fuerza motriz para generar toda la electricidad disponible, ello no es así. Por ejemplo, en el puerto de Vieux Fort hay una planta eléctrica diesel para las necesidades de la aldea vecina, que es operada, reparada y mantenida por personas del lugar. Por lo tanto, lo razonable parecería ser canalizar la masa crítica de destrezas y equipo utilizada para generar electricidad hacia la realización de funciones análogas en los buques mercantes durante las operaciones de carga y descarga en los puertos de Castries y Vieux Fort. Como la creación de un servicio móvil de reparación de buques parecería merecer mayor estudio, podrían sostenerse conversaciones con representantes de las principales líneas navieras -Bermuth, Concorde-Nopal Lines, Marine Bulk Carriers, Nedlloyd, Pan Atlantic

Lines, Saguenay Shipping Ltd., Samba, Tex, y Tropical Shipping Company- que sirven Castries y Vieux Fort, a fin de establecer cuáles son sus necesidades en materia de reparaciones y mantenimiento, así como la posibilidad de satisfacerlas mientras recalán en dichos puertos.

c) Empresa multinacional de dragado

Como se observó en la primera parte del presente documento, hace dos años y medio que en el puerto de Castries no se realiza un dragado de mantenimiento para eliminar el sedimento acumulado debido a que la draga de almeja está fuera de servicio y a que se carece de gánguiles de compuerta. Como la profundidad mínima del agua que requieren los buques de línea principal es 44.3 pies (13.5 metros) 59/ no sólo los puertos de Santa Lucía sino también los de la mayoría de los demás países del Caribe necesitan periódicamente servicios de dragado para mantener la profundidad del canal de entrada al puerto. Sin embargo, pese a ello la mayoría de dichos países carecen de suficientes puertos como dar uso permanente a una draga, aparte de que no cuentan con recursos para adquirirla. Frente a esta situación muchos contratan servicios de dragado con empresas de fuera de la región.

Para evitar la salida de divisas que acarrearán estos contratos y al mismo tiempo crear una base que daría utilización permanente a una draga, las autoridades portuarias de Santa Lucía, así como de otros puertos interesados del Caribe, podrían estudiar en forma conjunta las ventajas de crear una empresa multinacional para la adquisición y explotación de una draga. Aparte de la voluntad política de los países caribeños interesados en establecer una empresa de esta naturaleza, hay que considerar el volumen y clase de materiales que habrán de eliminarse, las distancias desde las faenas a los lugares en que habrá de depositarse el material dragado, las distancias entre los puertos participantes, la frecuencia con que se repetirá el dragado, el costo de adquisición, operación y mantenimiento del equipo de dragado, la disponibilidad de financiamiento adecuado para adquirir dicho equipo y los programas de capacitación para el personal operativo.

d) El transbordo de granel seco

Dada la proliferación de centros de transbordo de contenedores y granel líquido en el Caribe, hay que reconocer que muchos de los países de la subregión presentan ciertas ventajas de localización en relación con las corrientes comerciales de América del Norte, Central y del Sur, así como de su propia región. Sin embargo, pese a estas ventajas aún no se ha creado un centro importante para el transbordo de granel seco. Por ejemplo, las importaciones de trigo, maíz y soya de la Comunidad del Caribe (CARICOM), los países centroamericanos, la República Dominicana, Haití, México, Panamá y Venezuela desde Nueva Orleans, estado de Louisiana, ascienden anualmente a más de 1.6 millones de toneladas 60/ y es muy probable que proporcionen la base comercial necesaria para llevar a cabo una operación subregional de adquisición, transporte 61/ y

transbordo de cereales a granel.

A juzgar por el tonelaje que representa este movimiento de cereales, se podría lograr economías de escala mediante la creación de un sistema común de transporte que utilice uno o más grandes graneleros. Aunque las importaciones de cereales a dichos países a menudo se transportan como carga general o por graneleros de capacidad inferior a 14 000 t.p.m., se ha comprobado que en el comercio de cereales entre Buenos Aires y Rotterdam el costo por tonelada entregada en los graneleros de 20 000 t.p.m. equivale aproximadamente a 30.50 dólares estadounidenses, mientras que los de 60 000 t.p.m. permiten reducir dicho costo a cerca de 19.60 dólares por tonelada. En el supuesto de que pudiera utilizarse esta clase de buques para las importaciones de cereales a los países señalados supra, el ahorro por concepto de costos de transporte se contrarrestaría parcialmente por el costo del transbordo, que ordinariamente alcanza a 4 o 5 dólares estadounidenses por tonelada,^{62/} y del transporte al destino final. No sólo disminuiría el costo global de los cereales entregados en el caso del transbordo sino que mediante la utilización de un centro de esta naturaleza se reduciría de manera muy apreciable la necesidad de que los puertos secundarios atendidos en el Caribe cuenten con grandes instalaciones para la manipulación y almacenamiento de cereales.

Como la mayoría de los países del Caribe necesitan importar permanentemente cereales y otros productos secos, tales como fertilizantes, convendría evaluar si resulta factible establecer un centro de esta naturaleza ya sea en Castries o en Vieux Fort. Sin embargo, debido al limitado espacio de que se dispone en ambos puertos para establecer un centro de transbordo de granel seco en tierra, el estudio debería examinar también la posibilidad de emplazar un terminal flotante en uno de dichos puertos. Si bien esto podría parecer inusual, cabe señalar que numerosos puertos tales como Nueva Orleans,^{63/} Buenos Aires y Rotterdam ^{64/}, utilizan terminales cerealeros flotantes. Además, podrían adaptarse muchos graneleros fuera de servicio que presten este servicio ^{65/} por periodos de seis semanas como mínimo. Los terminales graneleros flotantes tienen la ventaja de que tardan muchísimo menos en encontrarse en el lugar en que se necesitan, así como en entrar a funcionar, que las instalaciones de tierra equiparables,^{66/} pueden reubicarse fácilmente para responder a variaciones de las modalidades comerciales, utilizan fondeaderos seguros de profundidad adecuada para actividades rentables y dependen menos de servicios de tierra, tales como energía eléctrica, vivienda y otros de naturaleza social.

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Como lo señala el mandato para la elaboración del presente documento, deberán formularse sugerencias para ayudar a las autoridades portuarias de Santa Lucía a evaluar la posibilidad de establecer centros de transbordo en Castries y Vieux Fort. En cumplimiento de dicho mandato, se desarrollaron directrices y se proporcionaron ejemplos para ayudar a la autoridad portuaria a cumplir con su cometido. Además, al reunir la información para el presente documento, surgieron cuatro ideas de proyectos que se presentaron en la tercera parte y que podrían ser consideradas por las autoridades portuarias para futura investigación.

Es fundamental comprender que la masa crítica de técnicos, equipo e infraestructura utilizados en un centro de transbordo, exige inversiones cuantiosas, capacitación de personal, verdadera cooperación entre la autoridad portuaria, los administradores del terminal y los gremios marítimos para asegurar una elevada productividad a bajo costo, una localización geográfica adecuada en relación con los servicios de los buques de línea y las corrientes comerciales, servicios de transporte de enlace frecuentes que empleen tecnologías apropiadas, movimiento internacional de carga del país adecuado y suficientes terrenos no utilizados como para adaptarse a incrementos de la demanda. Como las razones ofrecidas por la Concorde-Nopal Line y la Tropical Shipping Company para utilizar Castries, Santa Lucía, como centro de transbordo parecen válidas, es preciso llevar a cabo un estudio para evaluar los aspectos destacados en la sección II del presente documento, a fin de garantizar que la decisión de ofrecer tales servicios proporcione el máximo de beneficios a la economía nacional en su conjunto, tanto a corto como a largo plazo.

Por lo general se ha partido de la base de que todas las partes que intervienen en la cadena de distribución obtienen beneficios como resultado del transbordo de mercancías. Por ejemplo, se dice que disminuyen los costos globales del transporte, ya que los buques de línea que utilizan las instalaciones de transbordo pueden reducir el número de puertos de recalada y la duración de la estadia en cada uno de ellos para las faenas de carga y descarga. Sin embargo, como se expresa en la sección II a) iv) del presente documento, hay situaciones muy reales en que dichos beneficios son insignificantes o bien inexistentes. Si bien un estudio para determinar la factibilidad de establecer un centro de transbordo en una ubicación específica revelaría los beneficios y el costo para la organización o país interesado, ordinariamente un estudio de esta naturaleza no señalaría los beneficios y el costo para las demás partes tales como los puertos secundarios, los consignatarios, etc. que contribuirían a los esfuerzos de planificación subregionales. Se estima que para establecer las circunstancias con arreglo a las cuales las operaciones de transbordo podrían mantener los costos de transporte en un bajo nivel o reducir dichos costos y proporcionar servicios mejores o más rápidos, así como la distribución de los beneficios entre las partes que intervienen en esta operación y

las alternativas al transbordo, hay que orientar cualesquiera investigaciones adicionales hacia la solución de estos problemas.

ANEXO I

Nota en relacion a la solicitud para que el
Sr. Larry Burkhalter visite Santa Lucia

En respuesta a un télex del Sr. Marco Antonio Mastrobuono, quien se encontraba en Santa Lucia, llamé por teléfono al Sr. George Girard. En breve, el Sr. Girard indicó que:

1. se encontraba en proceso de publicación una ley concerniente al establecimiento de una autoridad para administrar los aeropuertos;
2. se contemplaba fusionar esa autoridad con la Autoridad Portuaria existente;
3. las principales preocupaciones de Santa Lucia son la promoción del comercio y los transbordos.

Sus intereses inmediatos son:

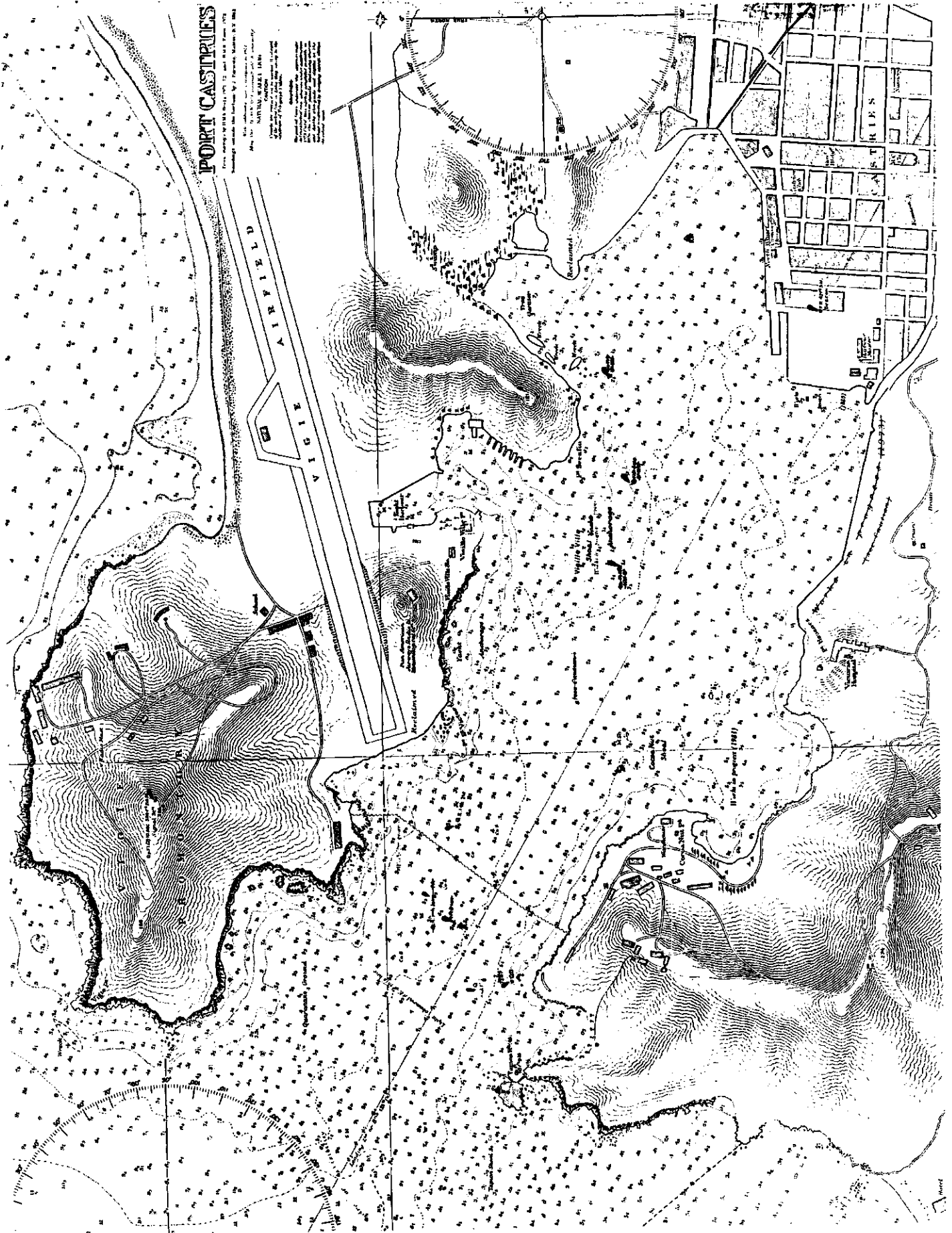
1. crear los mecanismos administrativos para la nueva autoridad;
2. poner en marcha el proyecto de transbordos.

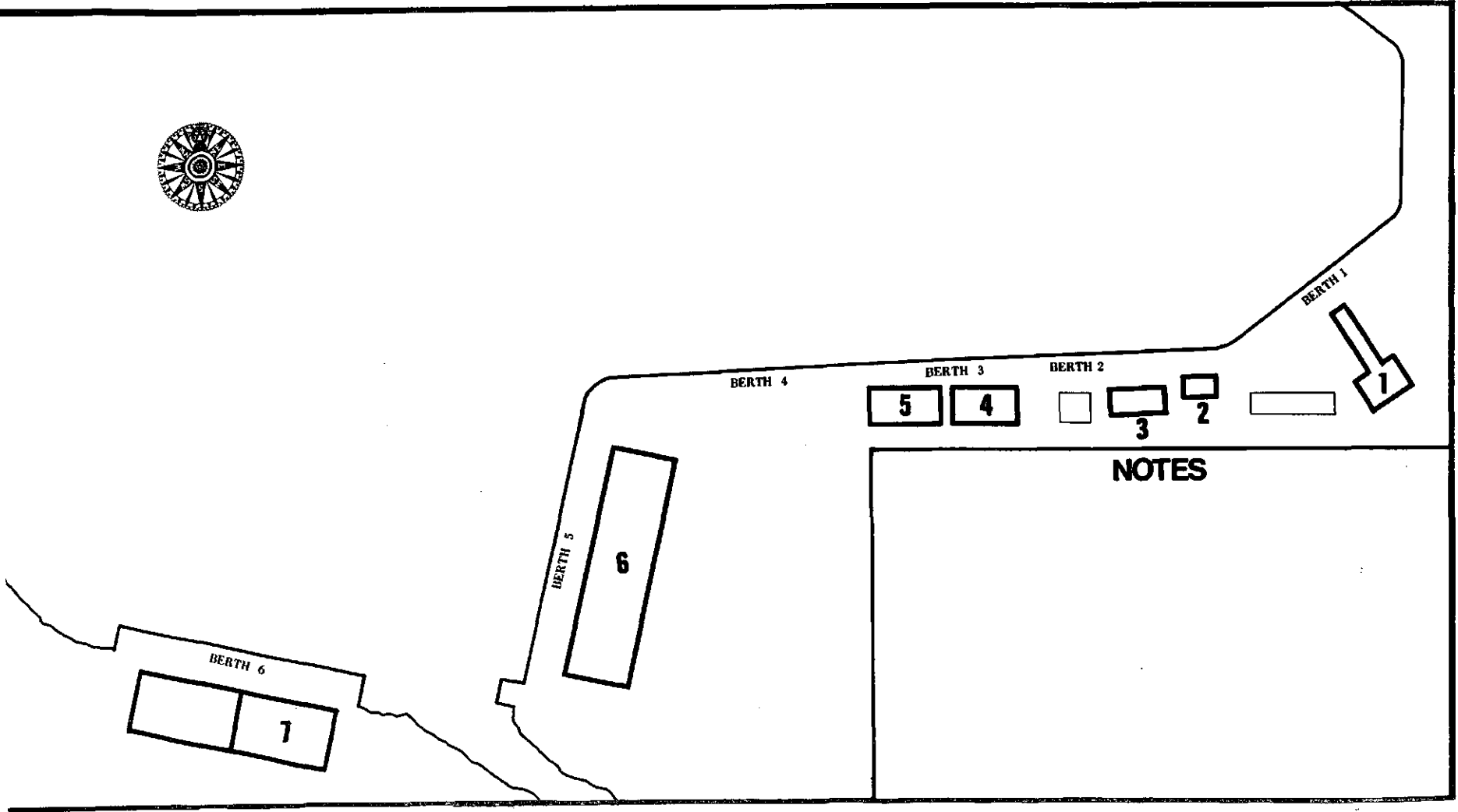
El Sr. Girard desearía que el Sr. Burkhalter le visitara para conversar y obtener una impresión directa de la situación y de los planteamientos de los funcionarios del Gobierno de Santa Lucia y en consecuencia poder ofrecer sugerencias sobre la manera en que ellos podrian abordar sus mandatos en las áreas de promoción del comercio y los transbordos. El Sr. Girard también deseaba saber qué tipo de asistencia puede ofrecer la CEPAL en este contexto.

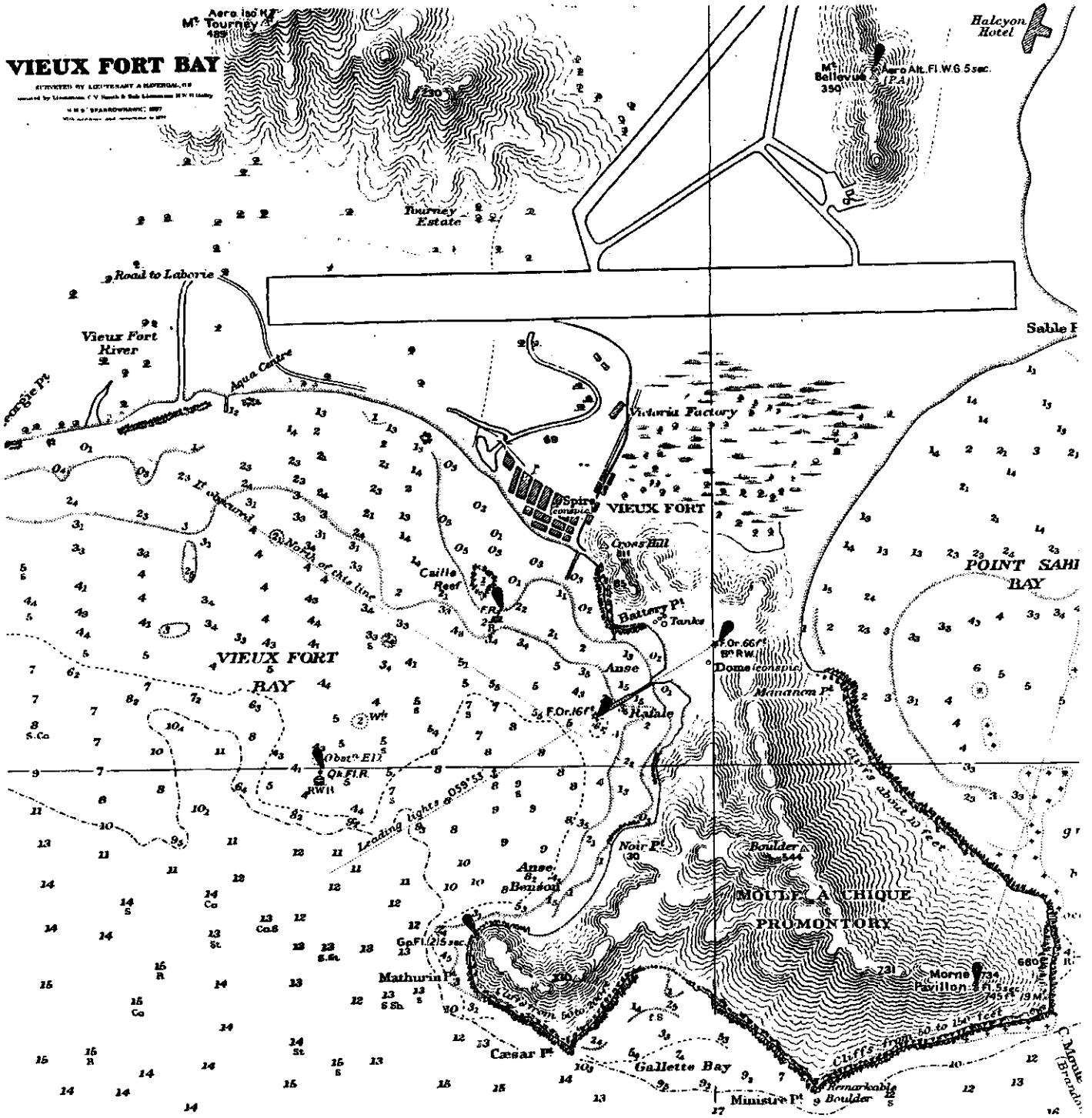
El número de teléfono del Sr. Girard es: 22296 y 22561, anexo 49. Después de conversar con el Sr. Burkhalter hablé con el Sr. Brown. La autorización para la visita del Sr. Burkhalter llegó por télex esta mañana.

Wilfred Whittingham
Director Adjunto

21 de julio de 1983.
Puerto España.







Notas

- 1/ La sigla TEU o unidad equivalente de 20 pies corresponde a un contenedor de la serie I de la Organización Internacional de Normalización (ISO), de 6 000 mm de longitud, 2 438 mm de ancho y 2 438 mm o 2 591 mm de alto (20 pies x 8 pies x 8 pies u 8 pies 6 pulgadas) y se utiliza comúnmente como medida de base, entre otras cosas, para la capacidad de transporte de buques y la productividad portuaria.
- 2/ Cargo Systems, septiembre de 1983, p. 7.
- 3/ Fairplay International Shipping Weekly, 23 de junio de 1983, p. 18; 19 de agosto de 1982, p. 11; y 8 de julio de 1982, p. 14.
- 4/ U.S. Department of Transportation, The U.S. Stevedoring and Marine Terminal Industry, marzo de 1983, p. 6.
- 5/ National Magazine Company, Containerisation International Yearbook 1982, p. 137.
- 6/ Cargo Systems, agosto de 1982, pp. 27 y 29.
- 7/ Equipo de consultores de las Naciones Unidas, Cul-de-Sac Valley: Development of the Free Port Industrial Zone, 1 de diciembre de 1978, p. 1.
- 8/ Ministerio de Finanzas, Planificación y Estadística, Santa Lucía, Economic Review 1982, marzo de 1983, p. 17.
- 9/ CARICOM, Heads of State Magazine, 3 de julio de 1983, p. 3.
- 10/ Express, 4 de julio de 1983.
- 11/ CEPAL, Establecimiento de empresas de reparación y mantenimiento de contenedores en América Latina y el Caribe (E/CEPAL/G.1243), p. 17.
- 12/ Alexander, Sir Lindsay, The Challenge to British Shipping 1965-1990, decimotercera Conferencia Blackadder 1979, publicada por la North-East Coast Institution of Engineers and Shipbuilders, Newcastle-upon-Tyne.
- 13/ Fairplay International Shipping Weekly, 22 de septiembre de 1983, p. 14.
- 14/ CEPAL, Estudio de los sistemas de transporte marítimo interinsular hawaiano a la luz de su importancia para el transporte interinsular caribeno (E/CEPAL/1085), p. 2.
- 15/ The Shipping Association of Trinidad and Tobago, Newsletter, No. 83, julio de 1983, p. 2.

- 16/ Cargo Systems, octubre de 1982, pp. 66 y 67.
- 17/ Port Record, julio de 1983, p. 25.
- 18/ Seatrade, enero de 1982, p. 105.
- 19/ Cargo Systems, agosto de 1982, p. 25.
- 20/ Hylton, N., A container terminal and its role in a developing economy - transshipment and the concept of the 'free zone', documento presentado en la conferencia "Containerisation and the developing world" (véase documentos de la conferencia, pp. 57 a 62), organizada por Containerisation International, Londres, 6 y 7 de octubre de 1980.
- 21/ Containerisation International, agosto de 1983, p. 65.
- 22/ Cargo Systems, agosto de 1982, p. 11.
- 23/ Containerisation International, Diciembre de 1983, p. 60.
- 24/ Seatrade, marzo de 1983, p. 13.
- 25/ Cargo Systems, octubre de 1982, p. 66.
- 26/ International Construction, septiembre de 1982, p. 3.
- 27/ Ports and Harbors, noviembre de 1983, p. 29.
- 28/ Seatrade, Latin American Shipping/IEMMI, 1983, pp. 92, 112 y 129.
- 29/ Seatrade, Latin American Shipping/IEMMI, 1981, p. 65; y Cargo Systems, abril de 1981, p. 36.
- 30/ Container News, octubre de 1980, pp. 20 y 21.
- 31/ Containerisation International, junio de 1983, p. 5 y agosto de 1983, p. 31.
- 32/ Containerisation International, junio 1983, p. 31.
- 33/ Mullen, J.W., "World oil prices: Prospects and implications for energy policy-makers in Latin America's oil-deficit countries", Cuadernos de la CEPAL, 1978, pp. 13-16.
- 34/ Ministerio de Finanzas, Planificación y Estadística, Santa Lucía, Economic Review 1982, marzo 1983, p. 11.
- 35/ UNCTAD, El transporte marítimo en 1982, Informe de la secretaria de la UNCTAD (TD/B/C.4/258), p. 1.

- 36/ OECD, Economic Outlook, No. 32, diciembre 1982.
- 37/ Seatrade, julio de 1983, "Market Review".
- 38/ Seatrade, octubre 1983, "Market Review".
- 39/ Containerisation International, julio de 1983, p. 48.
- 40/ Via port of New York-New Jersey, julio 1983, p. 4.
- 41/ Fairplay International Shipping Weekly, 27 de octubre de 1983, p. 63.
- 42/ Seatrade, junio de 1982, p. 4.
- 43/ Containerisation International, agosto de 1983, p. 21.
- 44/ Seatrade, febrero de 1983, p. 91.
- 45/ Hylton, N., A container terminal and its role in a developing economy - transshipment and the concept of the "free zone", op cit, pp. 57-62.
- 46/ Containerisation International, marzo de 1983, pp. 65 y 67.
- 47/ Fairplay International Shipping Weekly, 14 de julio de 1983, p. 6; 4 de agosto de 1983, p. 18, y 25 de agosto de 1983, p. 10.
- 48/ Containerisation International, junio de 1983, pp. 37-39.
- 49/ Las ideas relativas a los servicios móviles de reparación de buques y al transbordo de granel seco fueron expuestas originalmente en el documento titulado Marine project ideas for the Haitian port of Miragoane (E/CEPAL/R.333), pp. 12 y 13.
- 50/ The Economist Intelligence Unit, Quarterly Economic Review of Venezuela, Netherlands, Antilles, Suriname, No. 1, 1983, p. 25.
- 51/ Seatrade, junio de 1981, pp. 111.
- 52/ Seatrade, Latin American Shipping/IEMMI, 1983, p. 131.
- 53/ Fairplay International Shipping Weekly, 8 de septiembre de 1983, p. 12; Seatrade, febrero de 1983, p. 52.
- 54/ Seatrade, marzo de 1983, p. 163.
- 55/ Fairplay International Shipping Weekly, 3 de marzo de 1983, p. 7; Seatrade, febrero de 1982, p. 23.

- 56/ Fairplay International Shipping Weekly, 27 de octubre de 1983, pp. 12 a 17, y 30 de septiembre de 1982, pp. 22 a 30; Shipping World and Shipbuilder, marzo de 1983, pp. 141 a 145.
- 57/ Fairplay International Shipping Weekly, 16 de junio de 1983, p. 17; 8 de abril de 1982, pp. 22 y 24.
- 58/ Fairplay International Shipping Weekly, 21 de julio de 1983, p. 29; 11 de marzo de 1982, p. 39.
- 59/ Asociación internacional de bahías y puertos (IAPH), Ports and dredging in the developing countries, junio de 1983, p. 4.
- 60/ Puerto de Nueva Orleans, Foreign Trade Statistics, Calendar Year 1982.
- 61/ UNCTAD, Shipping feasibility study for the transportation of grain to selected Caribbean States, (informe de consultores), marzo de 1983.
- 62/ Seatrade, octubre de 1983, p. 117.
- 63/ Fairplay International Shipping Weekly, 2 de diciembre de 1982, p. 20.
- 64/ Fairplay International Shipping Weekly, 16 de septiembre de 1982, p. 13.
- 65/ Seatrade, mayo de 1983, pp. 53 y 55.
- 66/ Seatrade, mayo de 1982, pp. 87 y 89.