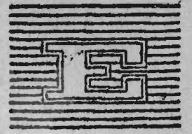


NACIONES UNIDAS



CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



CEPAL/MEX/70/7
TAO/LAT/105
15 de febrero de 1970

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

COORDINACION DE LAS OPERACIONES DE LOS PUERTOS DE SANTO
TOMAS DE CASTILLA Y BARRIOS, GUATEMALA

UNICAMENTE PARA REFERENCIA

Informe preparado para el Ministerio de Economía de Guatemala por el señor Gonzalo Andrade Geywitz, 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>
Extracto del informe	1
A. Recomendaciones portuarias de carácter general	1
B. Conclusiones y recomendaciones sobre el funcionamiento de las terminales de Puerto Santo Tomás y Puerto Barrios	2
I. Antecedentes	5
II. Condiciones de funcionamiento de las terminales portuarias de la costa atlántica	7
A. Puerto de Santo Tomás de Castilla	7
1. Características generales	7
a) Descripción y capacidad del puerto	7
b) Instalaciones portuarias, equipo y utilería	8
c) Aspectos relacionados con la productividad	9
d) Mejoras realizadas en las instalaciones básicas del puerto	10
e) Datos financieros	11
2. Aspectos administrativos y operacionales del puerto	11
a) Participación de la aduana en la terminal	12
b) Relaciones entre la gerencia y la administración	13
c) Aspectos laborales	14
d) Otros factores limitantes	15
B. Puerto Barrios	17
1. Características generales	17
a) Instalaciones portuarias y capacidad	17
b) Aspectos relacionados con la productividad	19
2. Aspectos administrativos y operacionales	21
C. Complejo portuario Santo Tomás de Castilla-Barrios	22

	<u>Página</u>
III. Sugerencias para la solución de los problemas actuales de las terminales portuarias de Guatemala	27
A. La orientación de los esfuerzos regionales	27
B. Recomendaciones sobre medidas a nivel nacional	29
1. Organización institucional portuaria	30
a) Creación de una Comisión Coordinadora Portuaria Nacional	30
b) Establecimiento de la autoridad portuaria	32
2. Delimitación de funciones y competencia de la aduana y de las autoridades portuarias nacionales	36
3. Sugerencias para solucionar problemas concretos que resultan de la proximidad de las terminales de Santo Tomás de Castilla y Barrios	40
4. Acciones con respecto a los puertos del Pacífico	42
5. El problema de los ferrocarriles	44

ANEXOS

I	Observaciones sobre la operación portuaria de Puertos Barrios, Guatemala
II	Términos de referencia adoptados por el Ministerio de Economía de Guatemala, en 1968, para distinguir las funciones aduaneras de las portuarias
III	Extracto de las notas de los Presidentes de las empresas portuarias de Champerico y Santo Tomás de Castilla sobre el anteproyecto de ley para el establecimiento de la autoridad portuaria de alcance nacional
IV	Anteproyecto de ley orgánica para la creación de la autoridad portuaria nacional de Guatemala
V	Características y programas de los principales puertos de Guatemala
VI	Actividades portuarias desarrolladas en Guatemala, 1967
VII	Situación y actividad portuaria en Guatemala, 1964-68

EXTRACTO DEL INFORME

En las páginas que figuran a continuación se presentan con algún detalle a consideración del Ministerio de Economía de Guatemala varias sugerencias de acción inmediata que pueden mejorar el funcionamiento de todos los puertos del país, en general, y del complejo Puerto Santo Tomás-Puerto Barrios, en particular; dichas sugerencias, en lo esencial, pueden resumirse como sigue.

A. Recomendaciones portuarias de carácter general

1. Se considera necesario establecer cuanto antes una concreta y clara delimitación entre las funciones que deben corresponder en las terminales a las autoridades portuarias y las que debe desempeñar la aduana;
2. Se considera necesario definir y hacer flexibles los aspectos legales que se refieren a la supervisión que ejerce la Contraloría de Cuentas sobre las operaciones portuarias para que los directivos de las terminales puedan tomar determinadas decisiones y se facilite y acelere el tráfico marítimo reduciendo en esa forma sus costos;
3. Para poder acelerar al máximo las operaciones en los puertos, como se requiere para disminuir los costos de manejo de la carga, es indispensable sustituir cuanto antes el pago de jornales con arreglo a horarios de trabajo por el pago de trabajo a destajo, agregando incentivos para las cuadrillas por la rapidez en la maniobra;
4. Al mismo tiempo deben ponerse en conocimiento de los usuarios, con la suficiente anticipación, las fechas en que se suspenden las actividades en las terminales por alguna causa (días festivos, etc.), para evitar las costosas pérdidas que el hecho significa para las naves. De preferencia, debe llegarse a la supresión total de dichas festividades;
5. También debe instalarse equipo de telecomunicaciones puerto- nave donde no se cuente con el mismo, para poder preparar las operaciones de practicaje, remolcadores, atraque, carga y descarga y almacenamiento, con la anticipación necesaria para evitar pérdidas de tiempo;

6. Se considera necesario disponer de estadísticas detalladas sobre los costos de operación portuaria para poder elaborar, a base de las mismas, las tarifas para los usuarios;
7. Es fundamental contar con registros detenidos sobre el valor y las causas de pérdidas y daños que sufren las mercancías confiadas a la custodia de las autoridades portuarias, para proveer cuanto antes lo que mejor proceda con objeto de suprimirlas o disminuirlas, y con el propósito de reducir en esa forma las elevadísimas tasas de seguros;
8. Para facilitar la aplicación a nivel nacional de las recomendaciones anteriores y de las que siguen, se sugiere la conveniencia de instalar lo antes posible la Comisión Coordinadora Portuaria Nacional o la Autoridad Portuaria Nacional.

B. Conclusiones y recomendaciones sobre el funcionamiento de las terminales de Puerto Santo Tomás y Puerto Barrios

9. La existencia de dos terminales portuarias a menos de cinco millas marítimas de distancia es económicamente injustificable;
10. En un futuro, que debe preverse, sólo deberá subsistir la más apropiada, que es la de Santo Tomás;
11. Motivos de carácter social aconsejan mantener sin embargo en funcionamiento, por ahora, la terminal de Barrios;
12. Ello solo puede ser factible organizando las dos terminales como un complejo articulado en el que se especialice cada una en el manejo exclusivo de un tipo de carga, diferente al de la otra;
13. Como se señala en el punto 8 del literal A anterior, facilitaría esta reestructuración de ambas terminales la entrada en funciones de la Comisión Coordinadora Portuaria Nacional o de la Autoridad Portuaria Nacional;
14. Se comprende, por lo señalado en el punto 10 anterior, que debe evitarse cualquier inversión en instalaciones básicas en Puerto Barrios;
15. Por la misma razón, las inversiones en dicha terminal deben limitarse al mejor equipo para el manejo de la carga que se le asigne, y al material que, en su día, pueda trasladarse a la terminal única definitiva;

16. Mientras tanto, la seguridad de la carga y el control de la terminal de Puerto Barrios exigen el inmediato aislamiento de la zona portuaria, actualmente abierta y sin protección;
17. La aceleración de las labores en dicha terminal exige además la adquisición de maquinaria y equipo que hagan más expeditas las labores de carga, descarga y almacenamiento, cuya lentitud repercute actualmente en los costos que deben pagar los usuarios;
18. Es de gran importancia establecer una clara delimitación de jurisdicciones entre las que deben corresponder a las autoridades municipales de los términos geográficos en que se encuentran enclavados Barrios y Puerto Santo Tomás, y las de la autoridad portuaria de las respectivas terminales o del complejo que ambas constituyan, en su día;
19. También debe establecerse muy concretamente la consiguiente separación de las zonas de un puerto y señalarse las respectivas jurisdicciones para la autoridad militar y para la civil, cuando alguna de estas terminales participe tanto del carácter de base naval como del de puerto civil;
20. Debe tenerse presente, finalmente que, a base de la capacidad instalada actualmente tan sólo en el puerto de Santo Tomás, se estima que puede ser perfectamente atendido todo el movimiento de mercancías de la zona en que se encuentran dicho puerto y el de Barrios durante toda la década del 70.

I. ANTECEDENTES

En diciembre de 1968, el Gobierno de Guatemala decidió dar por terminada la concesión para el manejo de los servicios públicos y las operaciones portuarias otorgada a la Empresa de los Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica (FICA), y acordó que de dichos servicios y operaciones se hiciera cargo en lo sucesivo la entidad denominada "Ferrocarriles de Guatemala" (FEGUA).^{1/}

A partir de 1969, el puerto de Barrios, situado en la bahía de Amatique (Costa Atlántica) a menos de cinco millas náuticas de la moderna terminal de Santo Tomás de Castilla, a 29 km de Guatemala por carretera y a 317 por ferrocarril, como el puerto de San José, ubicado en la costa del Pacífico a 107 km de la capital, por carretera, y a 121 por ferrocarril, pasaron a depender de esta nueva empresa.

A solicitud de la FEGUA, el experto regional en transporte marítimo y desarrollo portuario de la Oficina de Cooperación Técnica de las Naciones Unidas --adscrito a la Subse de la CEPAL en México-- hizo en 1969 algunas sugerencias sobre mejoras físicas, administrativas y operacionales, susceptibles de llevarse a cabo en el puerto de Barrios.^{2/} Las autoridades portuarias de Guatemala dispusieron además de investigaciones de carácter regional, elaboradas para el Subcomité Centroamericano de Transportes por el experto mencionado, donde se examinan características, programas y actividades portuarias en Centroamérica, correspondientes a los últimos años.^{3/}

1/ Véanse los Acuerdos de Gobierno en el Diario Oficial, 28 de diciembre de 1968 (tomo CLXXXIV, No. 40).

2/ Véase Observaciones sobre la operación portuaria de Puerto Barrios, Guatemala (CEPAL/MEX/69/17), 1969, Anexo I de este informe.

3/ Véase Características y Programas de los principales puertos del Istmo Centroamericano (CCE/SC.3/GTTM/I/DT.2), 1967, especialmente las páginas 1 a 9 para el Puerto de Santo Tomás de Castilla (antes Matías de Gálvez) y páginas 9 a 15 para Puerto Barrios, Anexo V; Actividades Portuarias desarrolladas en Centroamérica (CCE/SC.3/GTTM/II/2; TAO/LAT/92), 1967; especialmente páginas 3 a 8 para los puertos del Atlántico, de Guatemala, Anexo VI; y, Situación y actividad portuaria en Centroamérica, 1964-68 (E/CN.12/CCE/SC.3/27; TAO/LAT/99), 1969; especialmente las páginas 4 a 9, Anexo VII.

En diciembre de 1969, el Ministerio de Economía de Guatemala solicitó de la CEPAL la colaboración del experto --dentro de la asistencia que recibe el gobierno de ese país, para el programa de desarrollo portuario, de la Secretaría Permanente del Tratado General (SIECA)--, sobre los problemas de transporte marítimo y servicios ferroviarios planteados en ambos puertos.^{4/} Se deseaba realizar un estudio sobre los problemas específicos derivados de la proximidad geográfica de esos dos puertos, para poder establecer la forma más adecuada de utilizar las instalaciones de ambas terminales, y regular las operaciones de atraque y desatraque de naves, de carga y descarga, movilización de mercancías, y las referentes al transporte de productos al interior del país.

En enero de 1970, considerando la situación de emergencia por la que atraviesa el complejo portuario de Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios, --y sin perjuicio de las investigaciones que se señalan más arriba-- el Gobierno de Guatemala solicitó de la secretaria de la CEPAL la elaboración de un informe provisional sobre los problemas más apremiantes de ambos puertos que pudiera servir de base para adoptar las medidas inmediatas^{5/} que se considerasen de mayor urgencia.

En las páginas siguientes figuran las sugerencias provisionales elaboradas en respuesta a dicha solicitud por el experto regional.

En su primera parte, el documento resume la situación en que se encontraban en 1969 las dos terminales, de manera separada y consideradas como un solo complejo de instalaciones portuarias. La segunda parte contiene sugerencias que podrían ser objeto de consideración por el Gobierno de Guatemala y permitirían, a juicio del experto, resolver algunos obstáculos que se observan en la marcha y desarrollo de ambas terminales, así como alcanzar la mayor coordinación de las actividades de las autoridades portuarias nacionales que tienen a su cargo la administración de los puertos marítimos del país.

^{4/} Nota del Ministro de Economía de Guatemala, de 19 de diciembre de 1969. (Ref. No. 002813.)

^{5/} Nota del Ministro de Economía de Guatemala, de 26 de enero de 1970. (Ref. No. 0000219.)

II. CONDICIONES DE FUNCIONAMIENTO DE LAS TERMINALES PORTUARIAS DE LA COSTA ATLANTICA

La atención dedicada en los últimos años a mejorar las instalaciones y servicios portuarios de Guatemala ha sido considerable y ha permitido ir perfeccionando gradualmente algunos aspectos administrativos y operacionales de los puertos, que han aumentado su productividad. Se señalan a continuación las actividades desarrolladas por las terminales portuarias del Atlántico en 1969, y el estado actual de sus instalaciones, equipos y servicios, como puntos de referencia para las sugerencias que se presentan en la tercera parte del informe.

A. Puerto de Santo Tomás de Castilla

1. Características generales

a) Descripción y capacidad del puerto

El puerto de Santo Tomás de Castilla está situado a $15^{\circ} 43' 26''$ de latitud norte y $88^{\circ} 36' 15''$ de longitud oeste; queda aproximadamente a cinco millas náuticas de Puerto Barrios y por él se ha movilizado principalmente carga general y petróleo. Durante 1969 se manejaron por la terminal 243 106.3 toneladas de carga general y 318 375.5 de petróleo, que suman en total 561 481.8 toneladas. Como en 1968 el movimiento total fue de 804 449.7 toneladas se registró con respecto al mismo en 1969 un descenso en los servicios de carga del 30.2 por ciento. Esta reducción se comprende difícilmente teniendo en cuenta que se trata de una terminal moderna con seis atracaderos que permiten el atraque simultáneo de 6 naves de altura, buenas comunicaciones con su hinterland por carretera y ferrocarril, con zonas de fondeo y canales de acceso de 9.15 metros de calado, y en marea alta --que dura 12 horas-- una profundidad al costado de los atracaderos de 9.45 metros que sólo se reduce a 8.85 en el período de marea baja.

/La precipitación

La precipitación anual máxima es del orden de 485 mm en julio, y la mínima de 100.5 mm en marzo; el régimen de vientos predominantes no afecta a las maniobras de los barcos dentro de la bahía, que puede considerarse bien protegida. La Empresa Portuaria Nacional señala que los controles de dragado no han encontrado hasta la fecha bancos en formación en la dársena ni en los canales de acceso.

Una operación normal, con equipo móvil estándar, podría movilizar un millón y medio de toneladas cortas de carga general (250 000 toneladas por atracadero). En 1969 sólo se operó un 16.7 por ciento de dicha capacidad, que implica un exceso considerable de capacidad instalada con la consiguiente repercusión en el costo de los servicios.

b) Instalaciones portuarias, equipo y utilería

Dispone el puerto de un muelle marginal de 900 metros de largo con una profundidad a su costado de 9.15 m, que contiene los seis atracaderos antes indicados. El recinto portuario de 220 000 m², con 42 800 m² de depósito cubiertos y 177 200 m² a cielo abierto, está perfectamente aislado y cuenta con puertas de acceso y salida bajo control. Instalaciones de almacenamiento especial consisten en 4 tanques de 800 000 galones cada uno, para cargas líquidas, y tres silos, de 1 200 toneladas de capacidad cada uno. Existe además un ducto sobre el muelle de 20 cm de diámetro y 7 000 m de extensión que, como se indicó, movilizó 318 375.5 toneladas de petróleo en 1969. El ducto es operado por una compañía particular (GUATCAL) de cuyas actividades recibe la empresa portuaria regalías de 2.5 centavos de dólar por galón.

En las zonas cerradas y abiertas de depósito se otorgan 30 días de almacenaje libre de pago para la carga de importación y 12 días para la de exportación.

La empresa cuenta con el siguiente equipo móvil: 1 grúa de portal, 3 grúas móviles, 40 levantadores de horquilla (montacargas), 7 tractores, 92 vagonetas y 16 000 paletas.

El equipo ferroviario que utiliza la terminal, compuesto de locomotoras, carros cerrados, de rejillas, planos y tanques, pertenece en su totalidad

a la FEGUA. Todavía se mantiene en uso una grúa fija antigua, con capacidad para 50 toneladas, que sólo puede utilizarse con las precauciones derivadas de su tiempo de empleo.

Se ha abierto una licitación para adquirir el equipo que se requiere para la plena utilización de los tres nuevos atracaderos que comprendió la segunda etapa de ampliación, y existe un programa de mantenimiento, poco satisfactorio a juicio de la empresa, en el que se emplean 5 técnicos y 20 obreros. Se han presentado algunos problemas y observado ciertas deficiencias en el abastecimiento de repuestos y materiales y se está elaborando un nuevo reglamento de compras, mediante el que se espera eliminar esos inconvenientes.

El puerto cuenta con un servicio de practicaje obligatorio y un servicio de remolcadores que se presta a solicitud de los usuarios. Como ayudas a la navegación y para el amarre de las naves dispone el puerto de 2 faros, 2 balizas y 12 boyas.

c) Aspectos relacionados con la productividad

En el momento de preparar este informe no se pudo disponer de datos suficientes relativos a carga general, arribo de barcos, toneladas movilizadas, días-hombre ocupados, tiempo de permanencia de las naves en puerto, y toneladas manejadas por hora-cuadrilla, hora-hombre, escotilla y barco, por lo que no ha sido posible hacer un análisis exhaustivo de la productividad de la terminal. Sin embargo, ha podido estimarse que esa productividad fue baja en 1969, especialmente en carga general, puesto que no logró llegar a las 10 toneladas-hora-cuadrilla, nivel promedio de velocidad menor al de puertos como Acajutla y Corinto, donde con instalaciones y equipos adecuados, similares a los de Santo Tomás de Castilla, se logran sobrepasar las 20 toneladas-cuadrilla-hora. Esta circunstancia puede deberse tal vez a una insuficiente atención prestada a aspectos importantes de la operación del puerto.

La Empresa señala la necesidad de contar, como complemento indispensable de la alta inversión efectuada en mejorar las instalaciones físicas y equipos, con el debido adiestramiento de su personal a distintos niveles, aparte de algunos cambios en los aspectos que se mencionan a continuación.

/En efecto,

En efecto, a pesar de elementos favorables, como las excelentes instalaciones puestas a disposición de los usuarios, siguen sin resolverse problemas de carácter tarifario y de movilización de carga; salvo 7 días festivos,^{6/} el puerto se mantiene abierto para los usuarios todos los días restantes del año. Tres jornadas de trabajo se distribuyen, de 7:00 a 11:00 horas la primera y de 13:00 a 17:00 horas la segunda (ordinarias), y la tercera (extraordinaria), de 18:30 a 22:30 horas. Para esta última se ha fijado un recargo del 50 por ciento. La tarifa de cobros de la empresa por los servicios que presta requiere, a juicio del experto, una pronta revisión y reestructuración. En la actualidad se contemplan en ella diversos recargos para cargas peligrosas, bultos pesados, larga distancia y otros aspectos.

Predomina en el pago al personal que labora en las faenas de carga y descarga el pago por tiempo (hora), con lo cual se contribuye a la baja productividad que se observa en esta moderna terminal. Convendría adoptar turnos de trabajo más adecuados e incentivos de pago a los obreros, por tonelada movilizada, que sin duda se traducirían en mejores velocidades de movilización de las mercancías.

d) Mejoras realizadas en las instalaciones básicas del puerto

Durante 1969 la Empresa efectuó mejoras en los canales de acceso al puerto y en las ayudas a la navegación, con la instalación de 9 boyas nuevas; para 1970 se proyecta adquirir e instalar equipos de telecomunicación entre el puerto y las naves.

En marzo de 1969 quedó concluido el proyecto de ampliación que duplicó la capacidad de atraque del puerto (3 atracaderos), y forma parte de un Plan Regulador General para Instalaciones Portuarias y Desarrollo Urbano, concebido a 20 años plazo y dividido en 4 etapas de 5 años cada una. Según informa la empresa se ha avanzado ya un 25 por ciento del Plan General. Cualquier nueva ampliación deberá estudiarse detenidamente, teniendo en cuenta el exceso de capacidad instalada que se observa en el

^{6/} Jueves, viernes y sábado santos, 12 de marzo, 1o. de mayo y 25 y 31 de diciembre.

complejo Santo Tomás de Castilla-Barríos. De resolverse los problemas por los que atraviesa actualmente este complejo de terminales, podría movilizar entre dos y medio y tres millones de carga general al año, cifra que, de acuerdo con las proyecciones de tráfico más optimistas no llegará a alcanzarse en los próximos 10 años.

Antes de tomar cualquier nueva iniciativa, la empresa debería tener presente por ese motivo el desarrollo portuario general del país y el Plan Regulador Centroamericano, y muy principalmente las ampliaciones que se están realizando en otros puertos de la región, como Acajutla y Puerto Cortés, porque habrán de reflejarse sin duda en las distribuciones de carga, especialmente de importación, que en definitiva decidan los usuarios, navieros, remitentes y consignatarios de la carga.

e) Datos financieros

Hasta el 30 de septiembre de 1969 la empresa había recaudado, en moneda nacional, un total de 1 992 040.79 quetzales con una utilidad líquida consolidada en esos 9 meses, de 301 478.72 quetzales, que se desglosa en la siguiente forma:

	<u>Utilidad</u>	<u>Pérdida</u>
Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla	293 795.05	
Empresa de Transportes Terrestres Atlántida	23 971.15	
Empresa División Ferropazco		16 287.48

En su oportunidad, el experto presentó observaciones y recomendaciones para la mejor administración y operación de las dos empresas subsidiarias, "Atlántida" y "Ferropazco", que se han tenido presentes sólo en parte, hasta ahora. La empresa reintegra al estado un 25 por ciento de sus utilidades.

2. Aspectos administrativos y operacionales del puerto

Los problemas que se presentan a las autoridades que administran los puertos y las soluciones que se encuentran para cada uno de ellos son un proceso de carácter continuo, dado el dinamismo de los servicios que las terminales ofrecen y la necesidad de adaptar esos servicios a las cambiantes exigencias

de la actividad económica. En este proceso, y en la actual etapa de evolución, tanto en la terminal de Santo Tomás de Castilla, como en el complejo portuario Castilla-Barrios, pueden observarse factores de efecto negativo para las funciones administrativas y operacionales, de cuya rectificación puede depender la mejora de los servicios y el incremento de la productividad.

Se destacan a continuación algunos de esos aspectos del funcionamiento de la Empresa Nacional Portuaria y de sus relaciones con otras entidades que participan en las actividades del puerto.

a) Participación de la aduana en la terminal

De gran importancia es analizar la participación de la aduana fiscal en las actividades portuarias, porque es fácil evitar la duplicidad de actividades a que da lugar la intervención simultánea en la terminal de la aduana y de la Empresa Nacional Portuaria, en la recepción, manejo, almacenamiento y entrega de la carga, que contrarresta las ventajas obtenidas de las mejoras en las instalaciones y equipo del puerto.

La duplicación señalada se debe principalmente a una falta de delimitación de las actividades que corresponden a cada servicio, y se traduce en un encarecimiento de los costos, en una falta de fluidez y velocidad de las operaciones y en un estado conflictivo a la hora de determinar los daños y pérdidas de carga; al no haberse establecido claramente la responsabilidad que corresponde a cada uno de estos servicios resultan dañados los intereses de los usuarios y padece el prestigio de la terminal, con el perjuicio consiguiente para la utilización del exceso de capacidad instalada, con que se cuenta invariablemente en los planes y programas de promoción para aumentar la productividad de la terminal.

En estos últimos años se ha recomendado insistentemente que se asigne a las empresas portuarias centroamericanas la responsabilidad total de las operaciones, desde la llegada de la nave al puerto y la carga y descarga de las mercancías y su movilización dentro del recinto, hasta su recepción, su depósito en áreas cerradas o a cielo abierto y su custodia y entrega. A la aduana deben reservarse las importantes funciones del control de los

/derechos de

derechos de importación y exportación, de cobro de impuestos y cuentas de carácter fiscal exclusivamente deban corresponderle.

En el caso de Guatemala ya se ha tratado de ordenar y señalar las diversas funciones que deben corresponder a la autoridad portuaria y a la aduana, y en el anexo II de este informe se incluyen las disposiciones ejecutivas que se adoptaron en 1968 sobre la materia. A nivel regional, y en los Cursos Nacionales sobre Administración de Aduana y Operaciones Portuarias --uno de los cuales se llevó a cabo en Puerto Barrios en 1969-- se ha señalado repetidamente que, desde el momento en que exista una Empresa Portuaria responsable del puerto, la aduana habrá de limitarse a las labores de carácter fiscal, para las que debe contar con personal técnico especializado.

b) Relaciones entre la gerencia y la administración

La Gerencia y la Junta Directiva de la Empresa se encuentran actualmente domiciliadas en la ciudad de Guatemala, separadas por lo tanto de los funcionarios y obreros que atienden los servicios de la terminal bajo la supervisión directa de un administrador. Parece aconsejable una relación más estrecha entre todas las dependencias para la mejor marcha de los servicios, que permita resolver con la mayor rapidez posible, y de manera inmediata, cualquier problema de los que pueden presentarse, sin necesidad de recurrir a consultas de larga distancia que implican las naturales dilaciones.

Refuerza esta sugerencia el proyecto de establecer una autoridad portuaria de alcance nacional que tenga la responsabilidad superior de asesorar al gobierno en la determinación y ejecución de la política portuaria del país, e implicaría delegar en las autoridades administrativas de las terminales, facultades suficientes en materia de operación de los puertos a ellas encomendados. La importancia regional de Santo Tomás de Castilla aconseja fortalecer esta capacidad de decisión de sus autoridades. Lo principal sería señalar las atribuciones que deben corresponder a la administración sobre los aspectos operacionales, y proporcionar, de manera complementaria, entrenamiento y capacitación más intensivos al personal de la terminal.

/De atenderse

De atenderse la recomendación de que se reserve exclusivamente a la autoridad portuaria el manejo de la carga y se le trasladen el personal, equipo e instalaciones actualmente a cargo de las aduanas, se precisaría establecer una nueva concepción del proceso administrativo y operacional. El departamento de operaciones deberá ser capacitado para que pueda planificar y ejecutar de manera programada sus funciones, orientando debidamente la fuerza laboral, las jornadas de trabajo y los incentivos por movilización de carga, así como para la utilización más eficiente del material rodante, las técnicas de manipuleo y cuidado de la carga y las medidas para evitar el deterioro y pérdida de mercancías aparte de las modalidades de mantenimiento, reparaciones y aprovisionamiento de repuestos.

En suma, deberá asegurársele al puerto la más amplia tecnificación, como complemento de sus eficientes instalaciones, para que esté en posibilidad de competir con las terminales más eficientes de la región, como son Acajutla, Cortés y Corinto.

c) Aspectos laborales

Uno de los aspectos que más afectan a la productividad es el sistema de pago de salarios por horas de trabajo; se sugiere adoptar otras modalidades y, paralelamente, revisar el número de empleados y obreros con que cuenta la empresa para ajustarlo a las necesidades reales de mano de obra y de especialización y poder señalar un mayor salario al personal imprescindible.

En el caso de los obreros destinados a la carga y descarga, por ejemplo, el pago de los servicios por hora y el sistema de rotativa, con frecuencias limitadas de llamadas, presionan hacia los salarios bajos por lo que no es aventurado suponer que se traten de aumentar las horas de labor, cuando para los usuarios y compañías navieras la principal preocupación es que las faenas de carga y descarga se realicen con la mayor rapidez posible. La lentitud con que se realicen en un puerto se traduce de hecho en la aplicación de tarifas altas de fletes por los navieros para compensar la mayor estadía de sus naves en el puerto.

/Por eso

Por eso deberá evitarse, hasta donde sea posible, contratar personal innecesario, e irse amortizando las vacantes que se vayan produciendo. Los obreros de operación podrían clasificarse en una lista de preferencias e incluirse el resto en una nómina de eliminación progresiva. Para efectuar la eliminación del personal menos capacitado podría otorgársele la indemnización correspondiente de acuerdo con: i) retirada voluntaria; ii) estado de salud; iii) edad; iv) capacidad; y, v) conveniencia del servicio. Una vez organizadas las cuadrillas, se procuraría limitar el número de sus integrantes al estrictamente necesario, y seleccionar sus componentes tomando en cuenta que la velocidad que cada una de ellas obtenga en la movilización de carga estará determinada por el eslabón más lento. El aumento de la productividad se estimularía por el procedimiento de trabajo a destajo (por tonelada movilizada). Asimismo es de importancia complementar la preparación del personal por medio de entrenamientos adecuados.

d) Otros factores limitantes

Aunque es amplio el margen para hacer rectificaciones de orden administrativo, debe señalarse la necesidad de revisar la ley que creó la empresa para darle mayor elasticidad a sus actividades, especialmente en los aspectos que se refieren a las relaciones entre la empresa y la Contraloría de Cuentas y a la distribución de funciones de sus organismos.

El control que ejerce la Contraloría de Cuentas sobre las actividades de la empresa se efectúa en forma similar al que dicha entidad aplica a otros organismos del estado, por lo que la Junta Directiva se encuentra obligada a intervenir en la solución de problemas menores que deberían delegarse en la gerencia o en la administración del puerto. Se producen así embotellamientos en la ejecución de las decisiones y se crean fricciones entre sus propios organismos. Convendría por eso establecer entre la empresa y la Contraloría de Cuentas procedimientos que no restasen eficiencia a la Autoridad Portuaria, y por otro lado, reformar los estatutos de la empresa y adoptar un reglamento

interno para definir los campos de acción, facultades, delegaciones, obligaciones y atribuciones de sus distintas secciones y principalmente de la Junta, la gerencia general y la administración del puerto.

En la medida en que se solucionen esos problemas será posible resolver otros, de similar importancia, directamente relacionados con la eficiencia de la empresa, como la falta de una contabilidad de costos adecuada para poder establecer con base en la misma las tarifas de servicios de la terminal; el mejoramiento de los sistemas de estadística; la reestructuración de los sistemas de propuestas, cotizaciones y compras de repuestos, materiales y otros insumos; el mejoramiento de los servicios de las empresas afiliadas "Atlántida" y especialmente "Ferropazco", y las condiciones para la selección, calificación, ingreso y promoción del personal.^{7/}

La mención de otros problemas requiere la definición previa de la organización institucional que se señale a las actividades portuarias del país. Habrá que evitar, por ejemplo, la duplicación de sistemas de control de recepción de mercancías y deberán separarse las funciones del puerto comercial de las que corresponden al de la marina de guerra. De la misma manera, preocupan también los problemas de jurisdicción entre el puerto y la municipalidad a que corresponde el puerto; a dicho respecto podría pensarse en el establecimiento de límites jurisdiccionales para el complejo portuario Santo Tomás de Castilla-Barrios. La empresa ha señalado la necesidad de establecer un Plan Regulador de ambas terminales para considerar las modalidades del desarrollo urbano y regional de la zona en el conjunto de la región nororiental, como parte del proceso de desarrollo económico y social equilibrado del país. Convendría iniciar ante todo estudios de factibilidad y levantamientos fotoaerogramétrico de la zona de las terminales, que sirvan de base para formular dicho Plan Regulador.

^{7/} No se hace referencia aquí a la reestructuración de almacenes, tasas de almacenamiento, períodos libres y similares, por corresponder aún a la aduana, ni a las posibilidades de desarrollo de una zona libre industrial.

B. Puerto Barrios

1. Características generales

a) Instalaciones portuarias y capacidad

Puerto Barrios cuenta con un muelle de penetración de 643 m de largo y 39 m de ancho que permite el atraque de naves a ambos costados. La instalación principal admite el atraque directo de cinco naves simultáneamente. Presta servicio público y opera principalmente carga general, petróleo y productos a granel. La empresa somete a la aprobación del Estado las tarifas que elabora por sus servicios.

El recinto portuario tiene una superficie de 58 518 m² pero no está cercado, por lo que resulta prácticamente imposible controlar el acceso y el tránsito por el mismo. Es un gran inconveniente, por laborar en la terminal personal muy numeroso que depende de distintas entidades relacionadas directamente con el puerto.^{8/}

En el muelle existe un almacén de tránsito con 5 360 m², y en el recinto mismo, bodegas con 8 518 m² de capacidad; además, a cielo abierto se cuenta con una superficie aproximada de 50 000 m² para depósito de mercancía. También se dispone de 5 tanques para petróleo, con capacidad de 55 000 barriles, un tanque para agua de igual capacidad, y uno para creosota, de 40 000 barriles. A esos depósitos se dirigen desde el muelle 3 ductos de 12 pulgadas de diámetro, de 1 000 m de extensión.

Las zonas de fondeo de la bahía, sus canales de acceso, y el costado de los atracaderos tienen un calado que oscila entre 7.6 y 8.2 m.

^{8/} Laboran en el puerto 1 263 personas, 357 son empleados y 906 obreros. De los primeros, pertenecen 113 a la FEGUA (11 administrativos, 22 técnicos y 80 de operación); 66 a la aduana (6 administrativos y 60 de operación); 175 a las agencias navieras (4 administrativos y 171 de operación); y tres a la aduana (2 administrativos y uno de operación). La totalidad de los obreros es de la FEGUA; 506 son de planta (489 de operación y 17 de otras labores), 250 ocasionales y 150 eventuales. Estos últimos son supernumerarios y sólo son utilizados cuando se presenta exceso momentáneo de solicitudes de servicio.

El puerto se encuentra comunicado con el interior del país por ferrocarril, carretera, y vía fluvial, principalmente con la zona del lago Izabal y Puerto Livingston.

La FEGUA concede a la carga de importación y exportación un tiempo de depósito libre de pago de 30 días, bastante amplio pero que no se traduce en efectos negativos reales, por el exceso de capacidad instalada que, como Santo Tomás de Castilla, tiene Puerto de Barrios.

Aunque se dispuso de pocos datos sobre mercancías movilizadas, especialmente para años anteriores, ha podido apreciarse una extraordinaria recuperación de las actividades de este puerto. En 1967 Barrios manejó 232 000 toneladas de carga, 116 000 de exportación e igual cantidad de importación; en 1968 se experimentó una leve contracción --210 000 toneladas--^{9/} y en 1969 se movilizaron 528 633 toneladas cortas que representan un incremento de 152 por ciento sobre el del año anterior. De este total, correspondieron a las exportaciones 340 191 toneladas, 187 332 a las importaciones y 1 200 al servicio de transbordo y tránsito.^{10/}

Las instalaciones consisten en 3 grúas móviles, 9 levantadores de horquilla, en su mayor parte muy antiguos y en condiciones regulares de mantenimiento; 2 500 paletas, y unos 370 carros de ferrocarril,^{11/} y 6 locomotoras (3 de diesel y 3 de vapor). Para la movilización de productos a granel, como el banano, existen cintas transportadoras, y para el trigo, aspiradores. Además, se cuenta con algunos montacargas manuales (tipo lagarto) que se emplean para movilizar la carga en las plataformas y las bodegas. Las operaciones a base de este tipo son lentas por lo que convendría adquirir equipo móvil complementario y diversificado. Se dedican dos técnicos y un número variable de obreros a su mantenimiento, con base en un programa poco satisfactorio. La empresa

9/ Cifras de la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica (SIECA).

10/ Cifras del Departamento de Ventas de la FEGUA. Debe señalarse que los principales rubros del movimiento de carga fueron en 1969 el petróleo (20 487 toneladas) para la importación, y el banano (185 907) para la exportación.

11/ Se trata de 150 carros cerrados, 150 de rejillas, 60 planos y 10 tanques.

ha señalado también deficiencias en el abastecimiento de repuestos y materiales y combustibles, que se derivan principalmente de falta de financiamiento.

b) Aspectos relacionados con la productividad

No se dispuso de información sobre productividad. Puede considerarse muy baja en lo que se refiere a carga general (menos de 10 toneladas-hora-cuadrilla), debido principalmente a la falta de equipo adecuado para su manejo y a la preferencia del ferrocarril como medio de transporte.

Influyen también en la baja productividad aspectos laborales. Los salarios del personal de operaciones varían desde 45 centavos de quetzal por hora a peones, "aguateros" y "remendadores", hasta 71 centavos a caporales generales y de bodega, a los "wincheros" y portaloneros, en tiempo ordinario, que aumentan a 0.68 de quetzal y 1.07, respectivamente, en horas extraordinarias.

Se paga predominantemente por semana, sobre número de horas trabajadas. Ya se ha indicado para el caso de Santo Tomás de Castilla el inconveniente que tiene esta modalidad, que para Barrios resulta mayor por el exceso de personal portuario si se compara con la carga operada. Es de recomendar que se sustituya este sistema de pago por el de destajo, con incentivos sobre las toneladas movilizadas.

En la movilización de productos a granel, el uso de equipo especial permite promedios de velocidad bastante aceptables, aunque de continuar aumentando el movimiento de exportación para productos como el banano, convendría instalar otro tipo de cinta transportadora por ser la actual muy antigua y no alcanzar las velocidades que se obtienen con elementos mecanizados más modernos en otras terminales del Istmo.

El puerto puede laborar todo el año, pero los obreros pueden decidir hacerlo o no algunos días festivos,^{12/} aunque la empresa está obligada a prestar los servicios requeridos cuando los usuarios los solicitan.

12/ El 10. de enero, 10. de mayo, 6 de julio, 15 de septiembre, 20 de octubre y 10. y 25 de diciembre.

Son tres los turnos de trabajo; el ordinario abarca de 7:00 a 11:00 y de 13:00 a 17:00 horas y los extraordinarios de 18:00 a 24:00 y de 24:00 a 6:00 horas; a éstos se les recarga un costo adicional de medio jornal. A partir del 20 de mayo de 1968 se fijaron recargos sobre bultos o piezas de mayor peso o volumen que los considerados normales, y se aplican tanto al manejo de carga local, como a las importaciones y exportaciones.^{13/} Sobre este particular, cabe señalar que con equipos modernos resultaría más fácil movilizar bultos pesados y que cuando se pueda contar con ellos convendrá revisar estos recargos. Existe además un impuesto sobre actividades portuarias, de beneficio municipal, de 10 quetzales por nave arribada al puerto.

Durante 1969 entraron 516 barcos, 360 de carga general, 12 petroleros y 120 bananeros. Los primeros movilizaron 322 239 toneladas de carga, los segundos 20 487 y los bananeros 185 907 toneladas. Según datos de la SIECA, se estima que en 1967 arribaron 967 barcos con un total de 232 000 toneladas de carga. Como en 1969 el número de naves fue muy inferior (516) y transportaron más del doble de la carga (528 633 toneladas), se aprecia un cambio muy favorable, puesto que a mayores volúmenes manejados por nave corresponde una productividad más elevada y una mejor ocupación de los atracaderos. Debe tenerse en cuenta, sin embargo, que en la situación puede haber influido el aumento de la exportación de banano, porque los barcos de carga general movilizan en Centroamérica tonelajes muy inferiores a los de las naves que transportan este tipo de mercancía perecedera.

Aparte de los servicios de practicaje y de remolcador, la FEGUA proporciona agua, a razón de 1.00 quetzal la tonelada, y electricidad, a 0.90 centavos de quetzal el kilovatio-hora. Pueden efectuarse reparaciones y se proporcionan repuestos. El combustible y los víveres se hallan a cargo de particulares.

^{13/} Estos recargos varían entre 3 y 40 quetzales y se aplican a bultos y piezas de más de 2 000 libras y con un volumen mayor de 40 pies cúbicos. Sin embargo, en el rubro "hierro y acero", que incluye hierro para construcción, láminas, hojalata y tubería, se empieza a aplicar el recargo cuando los bultos exceden de 6 000 libras de peso o 20 pies de longitud.

2. Aspectos administrativos y operacionales

En julio de 1969 se elaboró un estudio para la FEGUA sobre la operación portuaria de la terminal^{14/} y una comisión de funcionarios presentó, con base en el mismo, los informes que contemplan la reorganización de Puerto Barrios.^{15/} Dicha reorganización se ha planteado sobre la base de dirigir cierto tipo de carga a Santo Tomás de Castilla, donde puede ser mejor atendida, de considerar como una sola unidad para los efectos fiscales y de manejo de carga Puerto Barrios y Santo Tomás, y de evitar cualquier aspecto de competencia, que redundaría en perjuicio de ambos puertos.

Se señala en el estudio de la Comisión la necesidad de efectuar en cualquier caso algunas modificaciones, sea cual fuere la solución que se decida en definitiva sobre la reorganización de las dos terminales, que se refieren principalmente a cambios administrativos para asegurar una organización portuaria más adecuada a la solución de los problemas que resultan de la intervención de la empresa y la aduana en iguales operaciones y a suprimir el inconveniente de la falta de un recinto portuario debidamente protegido, con entradas y salidas controladas y un cuerpo de policía apropiado.^{16/}

El análisis que aparece en dichos documentos sobre las labores de la aduana, puede servir de base para la reorganización de dicho servicio.^{17/}

Como en Santo Tomás de Castilla, en la reorganización que se proyecta deberá tenerse presente una adecuada delegación de facultades y atribuciones que permita resolver sin dilación cualquier problema que en el puerto pueda presentarse. Sobre el aspecto operacional se han hecho estudios en diferentes terminales portuarias del área que pueden ser de utilidad para este caso. Delimitar, aislar y proteger el recinto portuario para asegurar el

^{14/} Véase el anexo I.

^{15/} Los informes fueron presentados a la gerencia con fecha 10 y 15 de octubre de 1969, respectivamente.

^{16/} Cabe aclarar que el informe alude repetidamente a las bodegas de la aduana, como si en el recinto portuario pudiera haberlas de dos clases; como se ha indicado con anterioridad (véase 2 a) supra) la aduana no tiene por qué ocuparse del manejo de las bodegas, operación que corresponde a la autoridad portuaria, excepción hecha del almacén de rezagos donde se acumula la carga que debe ir a remate, cumplido el plazo de almacenamiento. A cargo de la autoridad portuaria debe quedar todo lo relacionado con la recepción y entrega de la carga; recibo, movilización dentro de los recintos, depósitos y custodia, y salida, tanto en áreas cerradas como abiertas.

^{17/} Véanse a este respecto las páginas 17, 21 y 22 del Informe Preliminar de la Comisión aludida.

adecuado control de las labores que en él se realizan, evitando el acceso a personas ajenas al mismo que entorpecen las operaciones o creen problemas de otra naturaleza, es tal vez el aspecto de mayor urgencia. La policía portuaria debe depender exclusivamente de la FEGUA, y recibir facultades suficientes para proteger el recinto.^{18/}

Además, se considera necesario que la FEGUA prepare estadísticas continuas sobre las pérdidas, daños o robos de mercancías.

Las compañías de seguros aplican a todos los puertos centroamericanos, sin distinción, tasas excesivamente altas, porque consideran elevadas las pérdidas clasificadas como "evitables"; la magnitud y frecuencia de este tipo de riesgos afecta notablemente a las terminales, eleva el costo para el importador y se transfiere en definitiva al público consumidor. Cuando se disminuya al máximo este inconveniente, las autoridades portuarias de la región estarán en capacidad de negociar con las compañías de seguros, a través de la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias o por separado, tasas de seguros más favorables que las actuales. Las estadísticas pueden señalar además la conveniencia de mejorar o cambiar ciertos empaques o envases que se dañen o destruyan con frecuencia.

C. Complejo portuario Santo Tomás de Castilla-Barrios

Unificar la dirección de las actividades marítimas y portuarias ha sido preocupación del Gobierno de Guatemala en los últimos años, que se ha reflejado en diversos estudios sobre el tema y en el propósito de establecer una unidad portuaria nacional. La cercanía de los puertos de Santo Tomás de Castilla y de Barrios, la calidad de sus instalaciones y equipos, la magnitud de los servicios que prestan y el efecto que su crecimiento habrá de tener en el desarrollo económico y social de Guatemala, han llevado a pensar en la conveniencia de constituir con ambos un complejo portuario en todos sus aspectos, así como de coordinar estrechamente sus actividades con las de Champerico y San José para evitar los daños para el país que se derivan de la competencia injustificada de los servicios que proporcionan.

^{18/} Véase el informe de la Comisión, página 22.

En el trabajo que se preparó a solicitud de la FEGUA sobre las operaciones portuarias de Puerto Barrios (véase el anexo I) se consideraba prematura la adopción de determinadas medidas "mientras no se definiera un acuerdo de complementación entre las distintas terminales portuarias de Guatemala, y en especial del complejo Barrios-Santo Tomás". Por la misma razón podría resultar impropio adoptar cambios sustantivos unilaterales dentro de una política portuaria, para Santo Tomás de Castilla.

La especialización de los puertos depende, entre otros factores, del tipo de carga al que se pretenda dedicarlo. Ciertos tipos de carga de características especiales, como las homogéneas, requieren un sistema de manejo mecanizado muy distinto a las de carga general y de empaques diversos. Los índices de productividad aumentan en la medida en que se utilice equipo apropiado para cada clase de mercancías.

Si Barrios dispusiera de instalaciones para operar carga homogénea, no se comprendería que la operación de la misma se dividiera entre ~~esta~~ terminal y la de Santo Tomás, de contar este puerto, en cambio, con equipo móvil diversificado para el manejo de otra clase de carga. Al manejarse el tonelaje total de determinada clase de mercancías por un solo puerto, se justificaría la adquisición de equipo especializado --cintas transportadoras, por ejemplo-- mientras en la otra terminal --dedicada por ejemplo a carga general, "contenedores", etc.-- se justificaría la adquisición de equipo complementario diferente. Por eso se necesita determinar, ante todo, el tipo de servicio al que se desea destinar una terminal antes de recomendar su adaptación más adecuada. También depende de la especialización que se desee para una terminal la decisión sobre sus instalaciones interiores (almacenes, etc.).^{19/}

^{19/} En el estudio que se comenta se utiliza como ejemplo el caso del azúcar. Se señala que "la bodega de tránsito de Barrios, sobre el muelle, no ofrece las condiciones de una bodega para esta clase de carga, aparte de sus reducidas proporciones, porque para evitar que el azúcar absorba humedad, la FEGUA tiene que depositarla, para su posterior embarque, en un almacén que se encuentra a más de 150 m de distancia y eso significa, sólo en términos de manipuleo y costo: a) carga en el ingenio; b) desembarque en la bodega de almacenamiento de Barrios; c) embarque en el ferrocarril que la traslada al muelle; d) desembarque en el muelle; y e) carga de la nave. Todo ese manipuleo tiene por fuerza que causar el deterioro o rotura de los envases y la pérdida de parte de su contenido, sin contar con las mermas a que da lugar la permanencia de la mercancía en los carros del ferrocarril sin custodia apropiada. Si se decide que Barrios sea un puerto azucarero, sus instalaciones se construirían en la forma más apropiada para este tipo de carga".

De lo anterior se deduce que la especialización portuaria requiere decisiones básicas sobre la distribución de carga, que a su vez indica la política de inversiones a seguir en las terminales y la política laboral; cualquier cambio al respecto repercute directamente en la capacidad y productividad del puerto o complejo portuario.

Barrios aumentó en 318 000 toneladas el movimiento en su terminal mientras el de Santo Tomás de Castilla disminuía el mismo año en 242 967.9 y el de Champerico en 8 079.0 toneladas. Las medidas tomadas por la FEGUA, que desde el punto de vista de la empresa resultan justificadas, crean sin embargo a nivel nacional un problema que debe ser analizado cuidadosamente. Es muy posible que parte del movimiento adicional observado se haya debido a la decisión de algunos usuarios de utilizar el puerto de Barrios a causa del conflicto entre El Salvador y Honduras para trasladar a El Salvador mercancías habitualmente enviadas a Acajutla. Pero, independientemente de ello, el extraordinario aumento de la exportación de bananos por Barrios, producto que siempre se manejó por esta terminal, no se puede relacionar con la baja del movimiento de carga de Santo Tomás de Castilla y Champerico. Según información de IRCA, en 1966 se movilizaron, por las instalaciones de Barrios, 6 000 toneladas de banano; los movimientos generales de mercancías por la terminal en 1967 y 1968 hacen suponer que se produjo un aumento en las exportaciones de este producto, sin llegar a la magnitud de 1969, cuando el movimiento de exportación de banano alcanzó las 185 907 toneladas. Del mayor interés son las posibilidades que en términos de distribución de carga entre terminales ofrecen estas cifras puesto que por Barrios podrían manejarse cargas homogéneas como el banano, tortas de semillas de algodón, soya, trigo, café, azúcar, abonos y fertilizantes.^{20/}

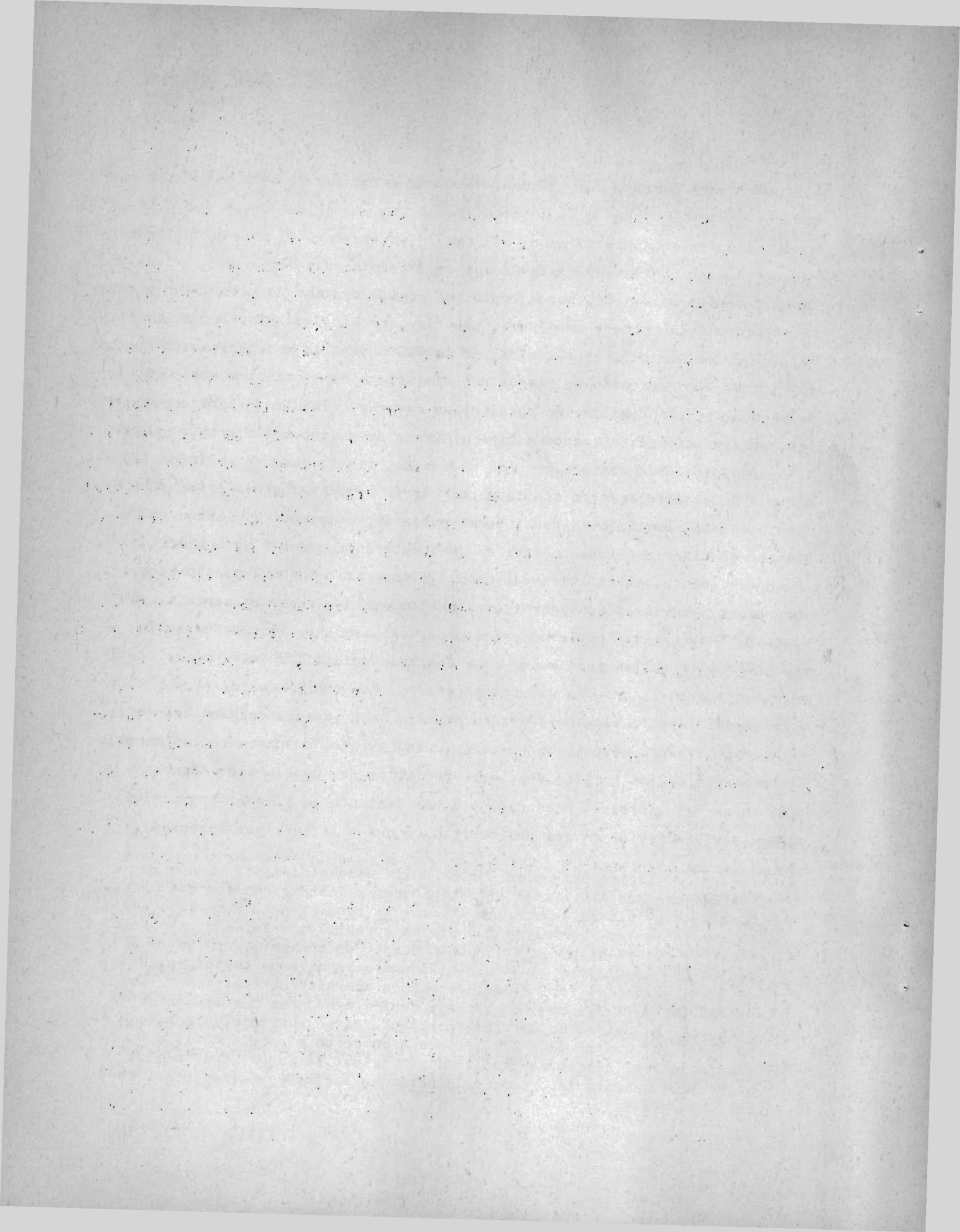
Por lo que se refiere a política laboral, ya se ha señalado la necesidad de modificar los sistemas de pagos, establecer medios de estímulo por tonelada movilizada y otros aspectos, problema común a ambas terminales. Las acciones

^{20/} También se podría plantear la alternativa de desarrollar solamente el puerto de Santo Tomás de Castilla, cuyas adecuadas instalaciones (con nuevo equipo móvil y diversificado y personal debidamente entrenado) proporcionarían una productividad superior a la de Barrios. Esta terminal podría movilizar sin problema un millón y medio de toneladas de carga general; con los equipos necesarios para movilizar cargas homogéneas y productos a granel --sólidos y líquidos-- se encontraría en condiciones de atender en esa forma la demanda estimada de servicios para los próximos 10 años.

a seguir deben partir, sin embargo, de la decisión que se tome sobre las operaciones que se asignen a la terminal de Barrios en el futuro, y sobre la administración conjunta de ambos puertos, distribuyendo el manejo de las cargas de acuerdo con la especialidad que se determine para cada uno como se ha dicho repetidamente. Si, por ejemplo, se decide dedicar Barrios a los productos a granel y a cargas homogéneas, tendrían que ampliarse las sugerencias del Informe de la Comisión establecida por la FEGUA para la reorganización de los servicios. La supresión de plazas debería ser mayor --posiblemente el doble-- y los costos de indemnización resultarían mayores. También deberían revisarse las recomendaciones en cuanto a tipo y número de equipo móvil complementario y a la adquisición de tarimas.^{21/} En todo caso, los cambios de política laboral deberán hacerse de acuerdo con la parte obrera o manteniéndola informada, de manera que la modificación de sistemas pueda ser comprendida y aprobada por ella para evitar actitudes negativas que pudieran degenerar en conflictos.

Finalmente, al referirse al complejo portuario Santo Tomás-Barrios, es importante --en estas consideraciones preliminares-- tener presente el punto de vista de las empresas navieras y los usuarios para que, al efectuarse la reorganización de las terminales como una sola unidad conjunta, no se continúen considerando como dos puertos separados con dobles cobros por operaciones y servicios. De igual manera será necesario hacer comprender los beneficios del cambio a las Conferencias Navieras, para evitar, de parte de las mismas, los recargos en las tarifas de fletes marítimos que no han sido aprobados definitivamente hasta el presente, tal vez teniendo en cuenta las posibilidades de transformación de los dos puertos en una sola terminal integrada.

21/ Las recomendaciones señalan: "a) reducir ostensiblemente el número de trabajadores de las listas de estibadores y acordar con los que continúan al servicio de la empresa las nuevas condiciones de trabajo. Se estima que deben suprimirse 200 plazas aproximadamente, a un promedio de 4 000 quetzales por plaza, por concepto de cesantía, con un total de 800 000 quetzales; b) adquirir 18 montacargas a un costo promedio de 5 000 quetzales por unidad; estos montacargas sustituirían a las cuadrillas de troqueros de bodega y serían manejados por ayudantes de mecánica del taller de Barrios, cuyas plazas se suprimirían por innecesarias; y c) compra de 5 000 tarimas a un costo promedio de 11 quetzales por unidad; éstas se usarían para estibar la carga, con lo cual ya no habría manipuleo, porque la carga en tarima es transportada por montacarga".



III. SUGERENCIAS PARA LA SOLUCIÓN DE LOS PROBLEMAS ACTUALES DE LAS TERMINALES PORTUARIAS DE GUATEMALA

A. La orientación de los esfuerzos regionales

Para conocer los problemas que significa para Guatemala el hecho de contar con dos terminales portuarias cercanas e independientes, deben examinarse los esfuerzos que a nivel regional se llevan a cabo en materia de transporte marítimo y desarrollo portuario. A la excesiva dispersión y número de puertos que existe en Centroamérica se deben muchos de los problemas con que tropiezan actualmente, y también los recargos de tarifas excesivos que aplican las conferencias navieras. Con 8 puertos en vez de los 26 que existen, podría atenderse perfectamente el tráfico de altura de los países miembros del Mercado Común Centroamericano. Por esos los gobiernos han comprendido la necesidad de llegar a la coordinación de sus programas de desarrollo portuario, y de iniciar simultáneamente estudios para resolver los problemas básicos de administración y operaciones que existen en sus puertos. La coordinación de las actividades portuarias es además indispensable desde el momento en que las Conferencias Navieras consideran la región como una sola unidad a los efectos de la determinación de sus tarifas de fletes marítimos, por lo que resultan inútiles las mejoras que a nivel nacional puedan realizarse en un puerto determinado. Para llegar a esa coordinación y hacer las reformas administrativas y operativas imprescindibles, se ha considerado la creación de autoridades portuarias autónomas como el mejor sistema. Por ello, en la primera reunión del Grupo Regional sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario se recomendó que los gobiernos fortaleciesen a las autoridades portuarias existentes o propiciasen su instalación en los países donde no se hubieran creado todavía, recomendando asimismo que se ampliase gradualmente la jurisdicción y atribuciones de las autoridades portuarias nacionales hasta lograr una coordinación unitaria de los programas de desarrollo portuario y transporte marítimo y una dirección unificada de las terminales estatales en cada país. Para el caso de existir varias autoridades portuarias

en un mismo país, se recomendó, como primer paso, organizar una comisión portuaria en la que estuvieran todas representadas para coordinar una política de desarrollo portuario nacional.^{22/}

En la Segunda Reunión del Grupo Regional sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario se señaló que a través de una sola autoridad portuaria nacional podía obtenerse la eficiencia que debe caracterizar a estos servicios, porque sólo en esa forma pueden canalizarse intereses sectoriales que no siempre coinciden con los programas de desarrollo nacional. Dicha centralización permite aprovechar mejor los recursos disponibles, facilita la fijación de prioridades y evita, en muchos casos, onerosas duplicaciones de inversiones. La delegación de Guatemala dio cuenta en aquella oportunidad del propósito que tenía el gobierno de su país de crear una autoridad portuaria nacional.^{22/} En efecto, por Decreto Ejecutivo se creó en Guatemala una Comisión Específica para la Unificación de los Puertos Nacionales que a comienzos de 1968 inició el estudio del problema y la preparación de un anteproyecto de ley de creación de la Autoridad Portuaria Nacional, actividades en las que participaron la Empresa Nacional Portuaria de Champerico y la Empresa Nacional de Santo Tomás de Castilla. La Comisión solicitó la asesoría de la CEPAL y utilizó para su cometido el estudio que sobre la materia presentó dicho organismo a la Segunda Reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo, y recibiendo además la asesoría del experto en desarrollo portuario.^{23/} El informe elaborado por la Comisión fue presentado al Ministerio de Hacienda y Crédito Público.^{24/} El establecimiento de la empresa estatal de Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA), a la que se asignó la administración de Barrios y San José, subrayó la importancia que las autoridades concedían a la solución de los problemas portuarios.

^{22/} Véase los informes de la Primera y Segunda Reuniones del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, del Subcomité Centroamericano de Transportes (E/CN.12/CCE/SC.3/22 y E/CN.12/CCE/SC.3/24).

^{23/} Véase Orientaciones para establecer autoridades portuarias de alcance nacional en los países centroamericanos (CCE/SC.3/GTTM/II/6; TAO/LAT/94).

^{24/} Véase el anexo III.

El proyecto de ley para la creación de la autoridad portuaria nacional, sobre el que se solicitó la opinión del experto de las Naciones Unidas, fue revisado por una comisión especial integrada por funcionarios del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la Secretaría de la Presidencia de la República, y enviado al Consejo de Estado. Su versión definitiva ha sido entregada al Poder Ejecutivo, y se encuentra en espera de ser examinada por la Asamblea Legislativa.

Por otra parte, tomando en cuenta las recomendaciones del Grupo Regional mencionado, el Consejo Económico Centroamericano, persuadido de la importancia del proyecto para el desarrollo regional, aprobó por resolución 58 (CEC), en su XIX Reunión Extraordinaria, la creación de la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, como Grupo Técnico Asesor de dicho Consejo.^{25/}

B. Recomendaciones sobre medidas a nivel nacional

Sobre la base de las orientaciones fijadas en el inciso anterior, tanto en materia de objetivos como de organización institucional, se señalan a continuación algunas medidas para resolver los problemas planteados en este trabajo que podrían impulsarse de inmediato y otras que podrían iniciarse simultáneamente, para ser aplicadas más tarde.

Las etapas que contempla el "Plan Maestro de Desarrollo del Puerto de Santo Tomás de Castilla " permiten asegurar que dicha terminal del Atlántico sería suficiente para atender sin problemas todo el comercio

25/ La propuesta original del Subcomité al Consejo Económico, fue que la Comisión estuviera integrada por un representante propietario y un suplente de cada uno de los organismos del estado que tiene a su cargo la dirección y administración de los puertos marítimos, fluviales y lacustres de cada República Centroamericana. El Consejo Económico, a propuesta de Guatemala, introdujo una modificación al texto original para acelerar y dar mayor fuerza a la creación de las Autoridades Portuarias de amplitud nacional, aprobándose en definitiva que la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias estaría integrada por un representante propietario y un suplente de la entidad que en cada uno de los Estados Miembros del Tratado General tiene a su cargo la dirección superior y la administración de los puertos marítimos, fluviales y lacustres de cada República Centroamericana.

exterior de Guatemala y, dado el caso, el de otros países de la región. Para evitar un problema de orden social, se ha recomendado anteriormente especializar las instalaciones del complejo Santo Tomás de Castilla-Barrios, para manejar por cada una de las terminales los tipos de carga más apropiados para los medios con que cuenta cada empresa. A largo plazo, sin embargo, no convendrá que exista más que una terminal moderna, que deberá ser Santo Tomás de Castilla, en la forma que se ha proyectado de acuerdo con las estimaciones de tráfico que se contemplan para el futuro. Por ese motivo sería improcedente realizar mayores inversiones en instalaciones básicas en Puerto Barrios, en vez de hacer las adaptaciones que procedan para el tipo de carga que se resuelva manejar por dicha terminal.

Quando las instalaciones básicas llegasen a considerarse obsoletas tendría que concentrarse toda la operación portuaria en Santo Tomás de Castilla. Esta proyección puede planificarse con bastante antelación y de manera gradual, lo mismo que el traslado del personal de unas a otras instalaciones y el de los equipos que pudiesen seguir utilizándose en las instalaciones de Santo Tomás de Castilla.

1. Organización institucional portuaria

a) Creación de una Comisión Coordinadora Portuaria Nacional

Ante todo se sugiere estudiar la conveniencia de crear una Comisión Coordinadora Portuaria o de establecer una Autoridad Portuaria con jurisdicción nacional, presentando a la Asamblea Legislativa en su oportunidad el proyecto de ley correspondiente.

Debe entenderse que el establecimiento de la Comisión parte de la idea práctica de que su instalación sería factible para el gobierno a corto plazo, y que su tramitación sería, a la vez, más expedita en la Asamblea Legislativa. Si a juicio del Ministerio de Economía estas consideraciones no fuesen suficientes para iniciar de inmediato el proceso de reestructuración del sistema portuario nacional, podría optarse por la presentación del proyecto de ley que crea la Autoridad Portuaria

Nacional de Guatemala al que ya se ha hecho referencia en páginas anteriores. Otra alternativa podría consistir en presentar el proyecto más breve, con la inclusión de un artículo transitorio en el que se señalase que la autoridad portuaria nacional asumiría las funciones de la Comisión en cuanto quedare establecida.

El organismo tendría que crearse por esta vía legal por las modificaciones a las leyes que dieron lugar a la creación de las tres empresas que administran y operan en la actualidad los puertos nacionales. En el proyecto se podría señalar, por ejemplo, que la Comisión estaría constituida por un presidente nombrado por el Poder Ejecutivo; tres directores, nombrados por cada empresa portuaria (Santo Tomás de Castilla, Champerico y Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA)) y un director delegado de la Coordinadora de Asociaciones Comerciales, Industriales y Financieras de Guatemala (CACIF), en representación de los usuarios de los puertos. Las atribuciones de la Comisión podrían incluir:

1. La dirección superior de la política portuaria de Guatemala y la coordinación de las actividades de todas las empresas portuarias actuales;
2. La representación del país ante la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias y demás organismos y reuniones internacionales sobre la materia establecidos o que llegaren a establecerse;
3. La aprobación de las tarifas por servicios portuarios que presenten las empresas, así como de sus reglamentos internos;
4. La aprobación de los presupuestos, tanto de la Comisión misma como de las empresas portuarias a ella subordinadas, previa su ratificación por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público;
5. El examen y aprobación de todas las operaciones por valor de más de 10 000 quetzales que propongan las empresas portuarias, así como los proyectos de ampliación y mejoramiento de las instalaciones y equipos existentes a la fecha;
6. El conocimiento y resolución de los asuntos que, de conformidad con sus leyes orgánicas, no puedan resolver las Juntas Directivas de las Empresas Portuarias.

En el proyecto de ley correspondiente podría señalarse que la ejecución y cumplimiento de las disposiciones que emanaran de la Comisión serían de la responsabilidad de las Juntas Directivas de cada una de las empresas bajo su jurisdicción, cuyos acuerdos, registrados en actas, serían considerados de cumplimiento obligatorio.

El régimen económico de la Comisión se sujetaría a un presupuesto de gastos que cubrirían las empresas portuarias nacionales de Santo Tomás de Castilla, Champerico y Ferrocarriles de Guatemala --en la parte portuaria correspondiente--, en proporción a sus ingresos.

El quórum para las sesiones de la Comisión podría ser de tres miembros, y las votaciones en que se produjera empate serían dirimidas por el voto de calidad del presidente que, para tales casos, se le concedería.

b) Establecimiento de la autoridad portuaria

El proyecto original preparado con la asesoría de la CEPAL por la Comisión Específica para la Unificación de los Puertos Nacionales ha sido revisado ya por los organismos competentes del país y, de juzgarlo conveniente el Ministerio de Economía, podría ser considerado por la Asamblea Legislativa a corto plazo. Como se ha señalado en otra oportunidad, cada terminal portuaria es dirigida y operada en Guatemala con el criterio que determina su respectiva Junta Directiva; no se ha implantado todavía un organismo nacional que oriente y asesore al gobierno sobre política portuaria y marítima y tenga en cuenta los supremos intereses del país y de la región, ni un organismo que, en su nombre, se encargue de poner en práctica esa política.

Desde el punto de vista de la eficiencia de la operación portuaria, esta situación significa un grave desperdicio de energías, duplicaciones de estudios, las más de las veces no concluidos y, lo que parece más grave aún, la realización de inversiones en ampliación y mejoramiento de instalaciones básicas para las que no se tiene en cuenta una proyección global de las necesidades del país en materia de puertos. En la mayoría de los casos, las compras no coordinadas de equipos se traducen en precios

mayores y dificultades para la obtención de repuestos, stock y otros inconvenientes. Por otra parte, tarifas, salarios y prestaciones se adoptan y estructuran con criterios diferentes, cuando manteniéndose las actuales diferencias derivadas de los diversos costos de las terminales, la estructura básica de dichas tarifas y pagos debería ser común, facilitándose así la información a los usuarios sobre el costo de los servicios en cada terminal.

Del estudio del personal que labora en las empresas se desprende la existencia de un número considerable de elementos innecesarios; aparte de las consecuencias negativas que esto representa para la eficiencia del servicio, el hecho perjudica al mismo personal de los puertos al presionar niveles de ingreso muy bajos.

Sigue persistiendo además la falta de coordinación adecuada entre los distintos puertos en lo que se refiere a la distribución de las cargas por los niveles de los costos totales de los transportes a cuyo través se comunica el puerto con su respectivo hinterland. Al respecto cabría señalar que las decisiones adoptadas por una empresa individualmente sobre reducción de las tarifas ferroviarias, puede provocar --como ha sucedido en la práctica-- una distorsión artificial de los flujos normales del transporte que llega y sale de un determinado puerto, cuando en ese tipo de decisiones no se ha tenido en cuenta el supremo interés nacional.

Por esta y por otras razones de similar importancia se sugiere la conveniencia de acelerar el establecimiento de la autoridad portuaria nacional.

Como complemento de los elementos de juicio presentados sobre los cambios que deben operarse en la política y organización institucional para facilitar la solución de los problemas portuarios del país, podría agregarse con respecto al anteproyecto de creación de la Autoridad Portuaria Nacional a que se ha hecho repetida referencia que se pretendería, sobre todo, crear un organismo con autonomía, patrimonio, personería jurídica y facultades propias que le permitieran actuar con la fluidez y flexibilidad que las actividades portuarias reclaman.

Dentro de sus atribuciones quedarían incluidas algunas de las que actualmente se ocuparían indebidamente la aduana, la capitanía de puerto y otros servicios, con objeto de evitar distorsiones en los servicios que son costosos.

En el proyecto de creación de la autoridad nacional se señalan atribuciones y facultades a sus órganos de gobierno --Junta Directiva, Gerencia General y Administradores de Puerto-- que se estiman indispensables y no son en parte ejercidas en la actualidad.

Se establece la renovación parcial de directores para mantener una continuidad de experiencias que favorezca el funcionamiento permanente del sistema.

Se pretende que estén representados los usuarios de los puertos (comerciantes, industriales, agricultores) para asegurar un grado aceptable de autonomía a la autoridad portuaria, y proporcionar a su dirección elementos técnicos altamente calificados.

Se establece la delegación de atribuciones a través de un reglamento interno u ordenanza para que los administradores de los Puertos puedan actuar con las menores limitaciones posibles, teniendo en cuenta que los problemas que pueden presentarse en las terminales deben ser resueltos sin dilación y que muchas veces no es posible remitirlos a consultas previas con una gerencia general o una junta directiva, sin que por ello se deje de proporcionar posteriormente a la superioridad la información sobre lo actuado para que los organismos directivos fijen al respecto los criterios que consideren más convenientes. Por lo mismo se establece que la Administración de Puerto debe recaer en personas de alta calificación y con gran experiencia en la materia.

Se deja establecida la importancia del Departamento de Operaciones de cada terminal, al recordar que el fin fundamental de la autoridad portuaria es operar puertos y que a ese objetivo tiende la mejor técnica, y el personal y las instalaciones y equipos más adecuados.

Se determina, para evitar cualquier interferencia o rozamiento, que corresponde a la autoridad cumplir con todos sus compromisos, incluso los

que se refieren a la construcción de puertos o grandes ampliaciones, descargando en esta forma del gobierno central problemas de financiamiento.

Se fija el principio de que la autoridad portuaria es el órgano especializado y técnico más adecuado y con mejores elementos de juicio para elaborar sus tarifas; se prohíbe todo tipo de rebajas o exenciones en las mismas, salvo cuando el gobierno central así lo ordene, siendo en tal caso de su cargo los menores ingresos que de ello pudieran derivarse.

Con respecto a la fiscalización del organismo contralor de la República, se establecen ciertas normas que le permitirán ejercer su función y asegurar la flexibilidad operativa de la autoridad portuaria, y que se establecen ante la experiencia de que la fiscalización rígida obliga a los jefes financieros de los puertos a adoptar disposiciones de resguardo de las empresas que se han traducido en serios entrabes para el funcionamiento de las mismas. A su vez se fijan sistemas, también más flexibles, para las adquisiciones y suministros.

Se establece la responsabilidad de la autoridad portuaria en toda pérdida de bienes confiados a su custodia mientras permanezcan dentro del recinto de su jurisdicción y se la obliga a responder de ello con cargo a su propio presupuesto. Esta disposición tiende a evitar que el manejo de la carga se haga por personas ajenas a ese cometido y a eliminar las pérdidas y daños a que se encuentra expuesta actualmente la carga en los puertos. Tal disposición proporcionará además a los usuarios la confianza necesaria para apoyar a la Autoridad Portuaria Nacional.

Se fijan normas para asegurar la calidad de los empleados y obreros y se consigna un plazo fijo para reglamentar los sistemas de trabajo; se recomienda además que, dentro de lo posible, se determinen las remuneraciones para los obreros de operación con base en las toneladas movilizadas a fin de evitar que el trabajo se prolongue para tratar de incrementar los ingresos por concepto de horarios extraordinarios.

Se establece para el puerto la obligación de no entregar carga ni proceder a su embarque sin la previa aprobación de la aduana y, para ésta, la de no tramitar pólizas ni autorizar la entrega de mercancías sin que previamente se acredite la debida cancelación de los servicios portuarios recibidos.

/Además

Además de determinarse la plena potestad de la autoridad portuaria dentro de las zonas bajo su jurisdicción, se establece la colaboración que debe prestar al resto de los servicios que cumplen alguna función en las terminales, y se recomienda, igualmente, un plazo para que el Ejecutivo fije dichas zonas jurisdiccionales.

En los artículos transitorios del proyecto se regulan situaciones, como la facultad de la autoridad portuaria para declarar cancelada cualquier concesión dentro de sus recintos cuando no se cumplan las condiciones que le fueron señaladas; el tiempo y forma en que deben ser traspasadas las instalaciones y bienes de los puertos que pasen a ser operados por la autoridad y la exención de derechos e impuestos para este tipo de transferencias; la responsabilidad de los servicios de aduana y puerto en las pérdidas que se comprueben debidamente, cuando no sea posible determinar el tiempo y organismos en que se producen; las tarifas portuarias o de almacenamiento en vigor, mientras la autoridad no fije o determine las definitivas; y la opción que se concede a los empleados y obreros que a la fecha laboren en los puertos para ingresar a la Autoridad Portuaria Nacional, siempre y cuando posean los conocimientos necesarios --que calificará la Junta directiva--, de acuerdo con los informes de la Gerencia General y el Administrador del puerto.

2. Delimitación de funciones y competencia de la aduana y de las autoridades portuarias nacionales

Se ha señalado repetidamente en este informe que la falta de delimitación de las funciones entre las aduanas y las empresas portuarias nacionales ha sido la causa principal que impide mejorar la administración y operación de las terminales. Se sugiere, en consecuencia, salvar lo antes posible este obstáculo. El procedimiento podría ser agregar a la ley que crea la Comisión Coordinadora, las disposiciones correspondientes a la fijación de las respectivas jurisdicciones entre la aduana y las empresas portuarias. El reconocimiento legal de las mismas --que se desglosarían de manera más adecuada en la ley que estableciera la autoridad portuaria nacional de Guatemala-- permitiría avanzar de manera inmediata

en la solución de los problemas de jurisdicción que en la actualidad se presentan. Las disposiciones podrían ser las siguientes:^{26/}

"a) Quedarán bajo la responsabilidad de las autoridades portuarias y de la Empresa de Ferrocarriles de Guatemala, en los puertos que cada una de ellas administre: el recibo y control directo de las naves dentro de las aguas de su jurisdicción; la recepción, traslado dentro del recinto portuario y ubicación en los almacenes, patios y demás sitios destinados al efecto, de las mercancías y otros bienes que se embarquen o desembarquen por los puertos nacionales. Será también de su responsabilidad la custodia, almacenamiento y entrega de los mismos bienes a los consignatarios o a quienes sus derechos representen, en la forma y condiciones que determinen los reglamentos que al efecto se aprueben y las disposiciones del párrafo d) que se indica más adelante. Se exceptúan de estas normas los equipajes acompañados y no acompañados, cuya recepción, custodia y entrega corresponderán siempre a la aduana.

"b) Dichas funciones serán desempeñadas por las autoridades portuarias dentro de los recintos, en sus almacenes y demás lugares destinados al desarrollo de sus actividades.

"c) Las funciones portuarias a que se refieren los párrafos a) y b) anteriores, que actualmente estuvieran a cargo de otro u otros organismos, empresas o servicios, corresponderán en adelante a la autoridad portuaria, con arreglo a las disposiciones legales que se establezcan.

"d) En ningún caso la Autoridad Portuaria hará entrega a los consignatarios de la carga desembarcada, ni permitirá el embarque de mercancías o bienes, sin previa autorización de la aduana, la que deberá fijar procedimientos de aforo y reconocimiento de las mercancías que estén bajo custodia de la autoridad portuaria, acordes con la flexibilidad operacional que los servicios portuarios requieran.

^{26/} El anteproyecto de ley orgánica para la creación de la Autoridad Portuaria Nacional de Guatemala, figura como anexo IV de este informe y es la versión aprobada por la Comisión Específica para la Unificación de los Puertos Nacionales.

"e) Para cumplir con las disposiciones de esta ley, las aduanas traspasarán a la autoridad portuaria sus funciones de almacenista.

"f) Todas las disposiciones legales o reglamentos aplicables actualmente al almacenamiento de mercancías en las aduanas serán válidos para la autoridad portuaria, que los ejecutará desde que se haga cargo de los almacenes. Las facultades que en esta misma materia confieren dichas disposiciones a los administradores de aduana se entenderán conferidos, en adelante, a los administradores de puerto.

"g) Del mismo modo, las facultades, poderes, atribuciones y obligaciones del resguardo de aduana quedarán, en adelante, bajo la autoridad de los administradores de puerto en lo que a la vigilancia de los recintos portuarios corresponde."

Con esta iniciativa se pretende regularizar, en resumen, tres problemas de suma importancia:

a) La falta de coordinación que se observa en la actualidad entre las distintas empresas; b) los problemas derivados de la falta de delimitación de las funciones que realmente corresponden a las autoridades portuarias y a las aduanas; y c) la eliminación de los problemas que resultan de sistemas superpuestos de vigilancia en los puertos, efectuados por los distintos cuerpos policíacos, para concentrar en un solo organismo la responsabilidad sobre pérdidas de distinta naturaleza y sobre la seguridad de la carga.^{27/}

Como puede apreciarse por lo expuesto, la Comisión Coordinadora Portuaria Nacional estaría llamada principalmente a armonizar la actual falta de coordinación de las actividades de las distintas empresas portuarias y, mediante una ampliación de las funciones asignadas en la actualidad a los puertos, a resolver la falta de sincronización que existe en las terminales entre las funciones aduanera y portuaria.

^{27/} Es posible que, en lo que respecta a la Aduana, se precise reestructurar el servicio. Al respecto sería útil tener presente el Informe sobre el Sistema Aduanero de Guatemala, preparado por el Proyecto Aduanero Conjunto y publicado en octubre de 1969 por el Instituto Centroamericano de Administración Pública, así como los documentos a que se refiere la nota 15 anterior.

Debe señalarse que las disposiciones del Código Aduanero Uniforme Centroamericano y de su Reglamento, en estos aspectos, fueron aprobados antes de haberse constituido en la región las Autoridades Portuarias y, por lo mismo, deben adaptarse a fin de permitir desarrollar, en la mejor forma sus funciones a estos nuevos organismos especializados y técnicos como ya lo han hecho el Gobierno de El Salvador con respecto a su Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), y el de Nicaragua con respecto a su Autoridad Portuaria de Corinto. Por otra parte, el Seminario Nacional sobre Problemas Aduaneros y Portuarios, celebrado en diciembre de 1969, en San Jose, Costa Rica, aprobó una resolución que señala la necesidad de que se interpreten de manera flexible y amplia "las disposiciones del Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento, para que sea función exclusiva de la Autoridad Portuaria Nacional la recepción, movilización, almacenamiento y custodia de la carga en los puertos; y para que la administración portuaria funcione eficientemente, porque estos instrumentos legales nunca pudieron ser concebidos como freno al desarrollo y sí como coadyuvante del ordenamiento fiscal". El Gobierno de Costa Rica hizo suyo, de inmediato, este planteamiento y, con fecha 30 de diciembre de 1969 y Decreto Ejecutivo No. 8 --que entró en vigencia el 10 de febrero de 1970-- asignó a las autoridades portuarias funciones de almacenista y custodia de la carga que hasta entonces se asignaban a la aduana. A su vez, el Gobierno de Honduras dispuso que se reúneran las principales autoridades portuarias y aduaneras del país para elaborar un convenio de servicios entre ambos organismos que delimitara claramente sus respectivas áreas de acción. En estos trabajos han colaborado el experto de las Naciones Unidas y los de Proyecto Aduanero Conjunto del ICAP. Dicho convenio será complementario al Decreto No. 40, de 1966, por el que se creó la Empresa Nacional Portuaria de Honduras (que actúa como Autoridad Portuaria Nacional) y por el Reglamento General de Aduana de Honduras. La Empresa Portuaria de Honduras desempeña actualmente todas las funciones que en derecho competen a los puertos y la Aduana sólo interviene en su carácter fiscal.

3. Sugerencias para solucionar problemas concretos que resultan de la proximidad de las terminales de Santo Tomás de Castilla y Barrios

Sobre la base de las orientaciones de la política portuaria regional antes indicadas, de las posibilidades de contar a corto plazo con una Comisión Coordinadora Portuaria Nacional --o como alternativa de la Autoridad Portuaria Nacional misma-- y tomando en cuenta las iniciativas para delimitar las funciones y responsabilidades de las autoridades portuarias y las aduaneras, es posible que se resuelvan en gran medida los problemas específicos de las terminales de la bahía de Amatique.

Sin embargo debe tenerse muy presente que no se concibe la existencia de dos puertos a menos de cinco millas náuticas de distancia. Para solucionar sus problemas no existe otra alternativa que considerarlos como una sola terminal, o, si se prefiere, como un complejo portuario con diferentes instalaciones para facilitar el manejo de los distintos tipos de carga. Se han señalado, además, tanto en este informe como en la documentación de referencia, las principales ventajas que se derivarían de la especialización de las instalaciones del complejo portuario para determinados tipos de carga: para Santo Tomás de Castilla mercancía general, mercancía delicada, y contenedores ("containers"); y para Puerto Barrios, cargas homogéneas y productos a granel. Una determinación de esta naturaleza es forzosa puesto que desde el punto de vista social tienen que seguirse utilizando por el momento ambas terminales, a pesar de que Santo Tomás solo estaría en capacidad de absorber todo el movimiento con su actual desarrollo físico. Como las dos terminales tienen exceso de capacidad instalada, una competencia entre ambas solo vendría a agravar considerablemente los problemas con que tropiezan en la actualidad. Si llega a adoptarse esta decisión será necesario acordar de inmediato, al más alto nivel, el ordenamiento administrativo y operacional del nuevo complejo portuario, principalmente en lo que se refiere a atraque de barcos en una u otra instalación y distribución del manejo de las cargas.

Se sugiere por lo tanto que la Comisión Coordinadora Portuaria Nacional, en uso de las atribuciones que le serían propias y se señalan

en páginas anteriores, nombrase un funcionario altamente calificado como Administrador General del complejo portuario Santo Tomás de Castilla-Barrios.^{28/}

Para evitar cualquier duda sobre la determinación imparcial por el Administrador General referente a la distribución de cargas y otros aspectos importantes, dicho Administrador quedaría obligado a informar a la Comisión Coordinadora, y por su medio a las juntas directivas de las empresas, sobre sus decisiones, con la periodicidad que se determinara.

En el aspecto financiero no se considera que existan problemas prácticos para llevar contabilidades separadas sobre el movimiento de ambas instalaciones.

Si en la ley que creara la Comisión Coordinadora se distinguieran las funciones y atribuciones de los puertos de las que corresponden a la aduana, bastaría que en la resolución de referencia, o en el Decreto Ejecutivo, según fuera el caso, se incluyeran conceptos como los siguientes:

Artículo 1o. Considerando los problemas que plantea la proximidad de las terminales portuarias de Santo Tomás de Castilla y Barrios y la necesidad de racionalizar la utilización de las instalaciones de ambas, a fin de que operen como un complejo integrado, se acuerda nombrar administrador general de los puertos de Santo Tomás de Castilla y Barrios a partir de la fecha al señor.....

Artículo 2o. El administrador general tendrá bajo su responsabilidad y competencia la administración y operación de los servicios que dichas terminales presten, con las facultades, atribuciones y obligaciones siguientes:.....

^{28/} Si no se decide tramitar a corto plazo la ley para crear la Comisión Coordinadora, cabría la posibilidad de que el Ejecutivo dictara un decreto con el mismo objeto, procedimiento utilizado recientemente por el Gobierno de Costa Rica, al nombrar administradores portuarios con facultades y atribuciones que les permiten resolver los problemas actuales en sus terminales, aun cuando la de Limón se encuentre administrada y operada por la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y la de Puntarenas depende del Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, organismo semiautónomo el primero y de plena autonomía el segundo. En este caso --como lo hizo al interpretar el CAUCA y el RECAUCA-- Costa Rica ha reconocido el principio de que son superiores los intereses del país a la conveniencia de las empresas.

Finalmente, será necesario tomar en cuenta que la sugerencia sobre la creación de la Comisión Coordinadora implica la necesidad de atribuirle un presupuesto de gastos que puede estar financiado por las tres empresas bajo su dirección --en proporción a sus respectivos ingresos--, y sería recomendable que al aprobarse su régimen económico se considerase la necesidad de financiar, por su medio, el cargo de administrador general del complejo. El experto considera que las medidas que a corto y mediano plazo se señalan en este escrito deben ser de carácter transitorio, mientras se aprueba la creación de la Autoridad Portuaria Nacional de Guatemala que habrá de ser en definitiva el medio más adecuado para buscar una solución integral a esa clase de problemas. Por lo tanto, podría agregarse a la ley creadora de la Comisión Coordinadora, así como al Decreto Ejecutivo o resolución por la que se nombrase al administrador general del complejo portuario Santo Tomás de Castilla-Barrios, un artículo final donde se señalase que la ley (decreto o resolución) se consideraría vigente mientras quedare establecida la Autoridad Portuaria Nacional de Guatemala que, en definitiva, será la responsable de la dirección, administración y operación de todos los puertos nacionales.

4. Acciones con respecto a los puertos del Pacífico

Debe tenerse presente que este anteproyecto de creación de la Autoridad Portuaria Nacional, además de tender a solucionar los problemas de las terminales de la Costa Atlántica, habrá de facilitar la resolución de otros entre los que destaca la construcción de una moderna instalación de atraque directo en el Pacífico en sustitución de las actuales de Champerico y San José.

En efecto, al estado en que se encuentran las instalaciones principales de San José, deben agregarse las cuantiosas pérdidas que en el mismo se producen por variadas razones, entre las que destaca la imposibilidad de deslindar responsabilidades entre la empresa concesionaria y la Aduana;

/la situación

la situación en que se encuentra este puerto es ambigua porque pertenece a una empresa nacional (FEGUA) pero es manejada en concesión por una empresa particular, subsidiaria de una firma extranjera que por añadidura compete con la empresa portuaria nacional de Champerico.

Los problemas del puerto de Champerico resultan también de gravedad, a pesar de estar administrado y operado de manera muy eficiente y de haberse realizado importantes mejoramientos en sus instalaciones, principalmente en tierra.

En 1969 se produjo una contracción en su movimiento de carga de 8 079 toneladas que se atribuye por una parte a haberse reducido la importación de fertilizantes, posiblemente por efecto del proceso de sustitución de este tipo de productos a nivel regional, y por otra, la exportación de semillas de algodón, que se consumen en la actualidad en el mercado interno, y la de tortas de algodón ("cotton cake") que se movilizan por el puerto de Acajutla, con tarifas más favorables. La causa principal parece haber sido, sin embargo, que a partir del segundo semestre de 1969, al haberse cancelado la concesión a la empresa Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica y entregado el muelle de San José a la FEGUA, para su manejo, el gobierno acordó declarar puerto nacional al de San José, habilitándole para recibir materias primas de importación que antes sólo se descargaban por Champerico.

A pesar de que esas medidas tendieron a favorecer a la FEGUA, considera la empresa de Champerico que a dicho organismo le resultaría mejor trasladar la carga desde Champerico hasta la ciudad de Guatemala que adoptar y percibir tasas reducidas de muellaje en San José. Por otra parte, dicha decisión parece haber contribuido a fortalecer la organización privada extranjera que maneja el puerto, en perjuicio de la empresa nacional de Champerico, donde la contracción del movimiento de carga en 1970 puede llegar al 12 por ciento del volumen total manipulado en 1969, o sea algo más de 15 000 toneladas. Como se indica en la memoria de actividades de la empresa, el perjuicio resulta de consideración porque el lanchaje y manejo de la carga representa más del 75 por ciento de las operaciones del puerto.

5. El problema de los ferrocarriles

Uno de los problemas que deben resolverse simultáneamente con el del complejo portuario es el de carácter financiero a que tendría que enfrentarse la FEGUA si dejare de administrar la terminal portuaria, que se relaciona con el problema más general de la rehabilitación nacional y regional de los ferrocarriles. En el documento de la CEPAL citado sobre la operación portuaria de Barrios, elaborado en 1969,^{29/} se presentan algunas sugerencias al respecto. La solución de los problemas financieros ferroviarios no se considera que pueda consistir en entregarles las terminales portuarias. Un ejemplo útil sobre este aspecto es la decisión del Gobierno de Costa Rica, en el sentido de deslindar los servicios portuarios de los ferroviarios en vista de que las funciones portuarias "ofrecen características muy diferentes y a veces contrapuestas con los intereses ferroviarios"; éstos, además, difícilmente pueden mantener imparcialidad en cuanto a la opción de los consignatarios de usar el medio de transporte que estimen más conveniente. Se observó, con ese motivo, que son muchos los ferrocarriles del mundo subvencionados por el Estado, dado el carácter de servicio público que prestan, y que la única diferencia para el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico consistía en que la subvención se estaba proporcionando por las actividades portuarias.^{30/}

No existen en Centroamérica, sin embargo, criterios homogéneos sobre la materia. En El Salvador, el gobierno, aprovechando la excelente organización de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), le encomendó para su rehabilitación, administración y operación el Ferrocarril Nacional, aunque la medida parece ser transitoria, porque cuando concluyen las negociaciones con la División IRCA de El Salvador, se tiene el propósito de incorporar Cutuco a la autoridad portuaria nacional (CEPA) y de constituir una Empresa Nacional de Ferrocarriles.

^{29/} Observaciones sobre la operación portuaria de Puerto Barrios, Guatemala. Cp. cit.

^{30/} Resultados del Seminario Nacional sobre problemas aduaneros y portuarios, San José, Costa Rica, diciembre de 1969.

En Honduras, la Autoridad Portuaria Nacional es, por imperio de su decreto constitutivo No. 40, de diciembre de 1966, la Empresa Nacional Portuaria de Honduras, independiente del Ferrocarril Nacional. En Nicaragua la situación es similar.

En todo caso, convendrá que Guatemala, antes de tomar una decisión en esta materia, además del estudio de la experiencia que brindan los demás países de la región conozca con más detalle la verdadera situación de sus ferrocarriles (servicios, pérdidas, líneas, ramales antieconómicos) para poder determinar las posibilidades de su rehabilitación sin necesidad de que se carguen sus déficit a las terminales portuarias.

Al intensificar los esfuerzos de desarrollo y tecnificación de los puertos, el gobierno deberá decidir probablemente la reestructuración que la FEGUA necesite, tomando en cuenta su actual situación, las posibilidades de subvención de los servicios que ofrece, y los cambios y rectificaciones que se considere conveniente llevar a cabo para incrementar su productividad.

Anexo I

OBSERVACIONES SOBRE LA OPERACION PORTUARIA DE
PUERTO BARRIOS, GUATEMALA

En este anexo se reproduce el documento CEPAL/MEX/69/17, de 20 de julio de 1969, preparado para la Empresa de Ferrocarriles de Guatemala, que opera la terminal marítima de Puerto Barrios, por el señor Gonzalo Andrade Geywitz, experto en transporte marítimo y desarrollo portuario, de la Oficina de Cooperación Técnica (OCT) de las Naciones Unidas.

I. ANTECEDENTES

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

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

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

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

II. INTRODUCCION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

/El hecho

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

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

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

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

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

2. Comunicaciones barco-tierra

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

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

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

3. Instalaciones y equipo

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

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

^{2/} El funcionamiento de este tipo de naves alcanza un costo promedio de 2 000 dólares diarios.

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

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

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

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

/6) Aunque

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

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

4. Servicio de prácticos y remolcadores

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

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

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

5. Visita de las autoridades a las naves

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

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

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

6. Aspectos laborales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Procedimientos de recepción y despacho; documentación

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

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

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

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

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

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

8. Delimitación de las funciones puerto-aduana

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

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

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

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

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

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

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

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

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

/y exportación

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

9. Aspectos tarifarios

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

10. Vigilancia de la zona portuaria

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

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

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

11. Control de entrada al recinto del puerto

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

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

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

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

12. Equipo y función ferroviaria

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

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

/concesionadas

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

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

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

/Es evidente

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

14. Entrenamiento del personal medio y superior

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

15. Consideraciones finales

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

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

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

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

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

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

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

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

/humedad

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

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

Anexo II**TERMINOS DE REFERENCIA ADOPTADOS POR EL MINISTERIO DE ECONOMIA DE GUATEMALA,
EN 1968, PARA DISTINGUIR LAS FUNCIONES ADUANERAS DE LAS PORTUARIAS**

La nota 573 fechada el 13 de marzo de 1968, dirigida al director General de Aduanas por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público de Guatemala, se refiere a las conversaciones llevadas a cabo entre autoridades portuarias y funcionarios de ese Ministerio y Asesores de la CEPAL sobre los términos de referencia que se deben estar aplicando en las terminales portuarias de Santo Tomás de Castilla y Champerico, para distinguir claramente las funciones aduaneras de las portuarias. Los términos de referencia son los siguientes:

"1o. Entendemos que el único objeto de la Aduana es el de fiscalización; operación controlable mediante los documentos señalados por el Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento. Dicha fase de fiscalización no tiene relación --física o funcional-- con la operación portuaria.

"2o. En cambio, entendemos que el objetivo del puerto es el de servir como punto o medio de transbordo de un sistema de transporte a otro, por lo que, desde el punto de vista físico, su único objeto es manejar y almacenar carga.

"3o. Con base en las consideraciones antes expuestas, se deben delimitar las funciones aduaneras y las funciones portuarias de la manera siguiente:

"ADUANA: No teniendo ingerencia en la operación básica de las cargas, indudablemente tampoco debe tener ninguna ingerencia en los patios y muelles del Puerto, y siendo su única función la de fiscalizar, debe tener su centro de operaciones fuera de los límites de los patios de la Empresa, por lo cual debe construirse un edificio apropiado para tal fin y en un área o zona adecuada. Para el efecto, es conveniente que la Dirección General de Aduanas proporcione a la Dirección General de Obras Públicas un programa de necesidades y requerimientos para la elaboración del anteproyecto de sus edificios en Matías de Gálvez y en Champerico, designando de común acuerdo con las Empresas Portuarias el lugar para dicho emplazamiento.

"EMPRESAS

"EMPRESAS PORTUARIAS. Su función es la de operar cargas tanto de importación como de exportación, como de responsabilizarse de la seguridad de las mismas en su manejo y almacenaje dentro de un régimen de costos razonables para el consignatario y para las Compañías Navieras. Por lo tanto, siendo ésta su función principal, debe velar porque sus operaciones sean seguras, prácticas y económicas y para ello debe contar con libertad de actuación y operación y la Aduana únicamente fiscalizar en los límites de operación o salida de los patios de la Empresa."

Anexo III**EXTRACTO DE LAS NOTAS DE LOS PRESIDENTES DE LAS EMPRESAS PORTUARIAS DE CHAMPERICO Y SANTO TOMAS DE CASTILLA SOBRE EL ANTEPROYECTO DE LEY PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE ALCANCE NACIONAL**

a) En el oficio 922/68, de fecha 26 de junio de 1968, del Presidente de la Empresa Portuaria Nacional de Champerico al Presidente de la Comisión, se señala: ..."tenemos el agrado de manifestar a usted que la Empresa Portuaria Nacional de Champerico, enterada de los lineamientos del anteproyecto de ley para la creación de la Autoridad Portuaria Nacional y unificación de la dirección de los puertos estatales, aprueba dichos lineamientos y estima que es de la mayor importancia para Guatemala la creación, a la mayor brevedad posible, de esa Autoridad que indiscutiblemente imprimirá mayor dinamismo a la actividad portuaria de la Nación, resolviendo los problemas originados en la falta de una entidad directora común y de una política portuaria definida."

b) En el oficio 01407, de fecha 9 de julio de 1968, del Presidente de la Empresa Portuaria Nacional de Santo Tomás de Castilla (antes Matías de Gálvez) se indica: ..." La Junta Directiva, considerando que entre los puntos que tiene que tratar con el señor Presidente Constitucional de la República está la creación de una Autoridad Portuaria Nacional, en vista de recomendaciones emitidas en la primera reunión de autoridades portuarias llevada a cabo en El Salvador, del 13 al 18 de noviembre de 1967, en la cual se convino que todos los países hicieran esfuerzos para que unificaran en una autoridad portuaria todos los puertos nacionales que operan en cada uno de los países, CONSIDERANDO: que en nuestro país operan dos puertos nacionales, cada uno con autoridades propias, legislación propia y que en un futuro cercano pueden operar en la misma forma otros puertos que actualmente por convenio especial están en manos de entidades privadas, con los mismos problemas y que, para una mejor administración, organización y tarifarios, es conveniente la integración en una sola

/Autoridad

Autoridad Portuaria Nacional, por consiguiente, la Junta Directiva conviene en que dada la importancia que para el país representa la creación de la misma, oportunamente presentará a los organismos Ejecutivo y Legislativo un Proyecto de Organización y su legislación correspondiente.

En consecuencia, esta empresa está interesada en la emisión de la ley que crea la Autoridad Portuaria Nacional, la que a no dudar, será de múltiples beneficios para el desarrollo portuario del país y enterada de los lineamientos del anteproyecto de ley para dicha creación, considera conveniente aprobar dichos lineamientos para el logro del objetivo trazado."

Anexo IV

ANTEPROYECTO DE LEY ORGANICA PARA LA CREACION DE LA AUTORIDAD
PORTUARIA NACIONAL DE GUATEMALA

Copia textual del anteproyecto de ley preparado por la Comisión de Estudios para la unificación de los Puertos Nacionales para el establecimiento de una autoridad portuaria nacional.

Capítulo I

CONSTITUCION

Artículo 1

Créase una Institución de Derecho Público, denominada "Autoridad Portuaria Nacional", con autonomía, patrimonio y personería jurídica propios, que se regirá por las disposiciones establecidas en la presente Ley, su Reglamento Orgánico y por las leyes que la complementen.

Artículo 2

Las relaciones entre el Gobierno y la "Autoridad Portuaria Nacional", se mantendrán a través de la Presidencia de la República.

Artículo 3

La "Autoridad Portuaria Nacional", tendrá una duración indefinida y, en caso de disolución y liquidación, sus obligaciones gozarán de la más completa garantía por parte del Estado.

Artículo 4

La "Autoridad Portuaria Nacional", tendrá su domicilio para todos los efectos legales en la ciudad de Guatemala.

Artículo 5

El objetivo principal de la "Autoridad Portuaria Nacional", será la operación, administración, construcción y conservación de todos los puertos de la República y, por lo tanto, ella constituirá la Suprema Autoridad Portuaria.

ATRIBUCIONES

Artículo 6

Corresponderá exclusivamente a la "Autoridad Portuaria Nacional", la recepción, traslado dentro del recinto portuario y ubicación en sus almacenes, patios y demás sitios destinados al efecto, de las mercaderías y otros bienes que se desembarquen o que estén destinados a embarcarse por los puertos que controla. Corresponderá también exclusivamente a la "Autoridad Portuaria Nacional", la custodia, almacenamiento y entrega de los mismos bienes a los consignatarios o a quienes sus derechos representen, en la forma y condiciones que determinen sus reglamentos, con excepción de los equipajes acompañados y no acompañados, cuya recepción, custodia y entrega, corresponderán siempre a la Aduana. Estas funciones serán desempeñadas por la "Autoridad Portuaria Nacional", dentro de los recintos portuarios, de sus almacenes y demás lugares destinados al desarrollo de sus actividades.

Artículo 7

Todas las funciones portuarias a que se refiere el artículo 6 precedente, que actualmente estuvieran a cargo de otro u otros servicios, corresponderán en adelante a la "Autoridad Portuaria Nacional", con arreglo a las disposiciones de la presente Ley.

Artículo 8

En ningún caso la "Autoridad Portuaria Nacional", hará entrega a los consignatarios de la carga desembarcada, ni permitirá el embarque de mercaderías o bienes, sin previa autorización de la Aduana; este servicio fijará procedimientos de aforo y reconocimiento de las mercaderías, que estén bajo custodia de la "Autoridad Portuaria Nacional", acordes con la agilidad operacional que la explotación portuaria requiere.

/Artículo 9

Artículo 9

No se podrá enajenar ni gravar en forma alguna las instalaciones fundamentales de la "Autoridad Portuaria Nacional", sin la aprobación unánime de su Junta Directiva y la autorización previa del Gobierno de la República. La "Autoridad Portuaria Nacional", podrá dar en arrendamiento determinados espacios portuarios siempre que su uso esté destinado al control, vigilancia, administración, etc., de las actividades que las propias empresas navieras, agentes aduanales u otros usuarios ejerzan en relación a las operaciones portuarias. Los procedimientos se establecerán por resolución interna fundada para cada caso, conforme al plan regulador de cada puerto.

Capítulo II

ORGANIZACION Y ADMINISTRACION DE LA "AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL"

Artículo 10

La "Autoridad Portuaria Nacional", será administrada por una Junta Directiva integrada por un Presidente, un Vicepresidente, tres Directores Propietarios y dos Suplentes, nombrados por el Presidente de la República a propuesta de la propia Junta Directiva.

El Presidente de la Junta Directiva será el personero del Gobierno de la Nación.

Para ser Presidente de la Junta Directiva se requiere:

- a) Ser guatemalteco de nacimiento, de reconocida honorabilidad;
- b) Mayor de 35 años, y
- c) Con comprobada experiencia en el campo de los negocios portuarios de por lo menos 3 años de actividad en cargos directivos de los mismos, o de 5 años en puestos directivos en empresas agrícolas, industriales, comerciales o navieras.

Para ser Vicepresidente se requieren las mismas calidades que para ser Presidente de la Junta Directiva.

/Para ser

Para ser Directores se requiere:

- a) Ser guatemalteco de nacimiento;
- b) Ser mayor de 30 años en goce de los derechos ciudadanos, y
- c) Ser de reconocida honrabilidad, de preferencia técnicos en la materia o de competencia comprobada en sus actividades como directivo de empresas comerciales, industriales, agrícolas o navieras.

Las atribuciones del Presidente de la Junta Directiva son las siguientes:

- 1) Representar a la "Autoridad Portuaria Nacional", en las relaciones con el Gobierno de la República y demás órganos;
- 2) Presidir las delegaciones que designe la "Autoridad Portuaria Nacional", para representarla en reuniones nacionales e internacionales;
- 3) Asesorar, mediante asistencia diaria a las oficinas de la "Autoridad Portuaria Nacional", al Gerente General de la misma, en los casos en que se deben tomar medidas urgentes pero que no ameritan la convocatoria de sesiones extraordinarias de la Junta;
- 4) Presidir las sesiones ordinarias y extraordinarias de la Junta Directiva con doble voto en caso de empate,

Son atribuciones del Vicepresidente de la Junta Directiva:

- 1) Sustituir al Presidente de la misma en caso de ausencia temporal;
- 2) Actuar como Delegado del Presidente en las demás atribuciones del mismo.

Artículo 11

No podrán ser miembros de la Junta Directiva:

- a) Personas que tengan parentesco entre sí, dentro de los grados legales;
- b) Personas que tengan contratos que implican negocios de cualquier índole con la "Autoridad Portuaria Nacional", y
- c) Las personas que no reúnan las calidades consignadas en el artículo 10.

Artículo 12

Los directores suplentes tendrán la obligación de asistir a las sesiones de la Junta Directiva, con derecho a devengar las dietas que fije el reglamento, y tendrán voz pero no voto, salvo el caso que estén sustituyendo a un titular ausente de la sesión.

El quórum será de 5 miembros, incluyendo a los directores suplentes. En caso de ausencia del Presidente o Vicepresidente, presidirá la sesión el Director más antiguo.

Artículo 13

Coadyuvarán a la dirección y administración de la "Autoridad Portuaria Nacional", a la conservación del patrimonio y al desarrollo o incremento de sus finalidades los siguientes órganos: Gerencia General y las Administraciones de los Puertos.

DE LA JUNTA DIRECTIVA

Artículo 14

La Junta tendrá a su cargo el gobierno de la "Autoridad Portuaria Nacional", y en el ejercicio de sus atribuciones le corresponderá:

a) Ejecutar la política portuaria de conformidad con los intereses superiores del país y de acuerdo a los lineamientos generales que sobre la materia señale el gobierno central;

b) Coordinar los servicios de la "Autoridad Portuaria Nacional", entre sí y relacionarlos con otras instituciones o entidades dedicadas al transporte o que desarrollen actividades vinculadas directa o indirectamente con la política portuaria o del transporte en general.

c) Aprobar los presupuestos anuales de Ingresos y Egresos corrientes y el de capital de la "Autoridad Portuaria Nacional", y someterlo a la consideración del Poder Ejecutivo;

d) Autorizar los gastos de acuerdo con los presupuestos, y aprobar las transferencias de partidas que sean necesarias siempre que corresponda al mismo presupuesto;

/e) Fijar

e) Fijar y poner en conocimiento del gobierno las tarifas que corresponde cobrar en los diferentes puertos de la República;

f) Nombrar o remover, a propuesta del Gerente General, a los Administradores Portuarios, Jefes de Departamento y funcionarios superiores de la "Autoridad Portuaria Nacional", así como crear y suprimir plazas;

g) Disponer los estudios y la ejecución de trabajos relativos a la construcción, ampliación, mejoramiento, conservación y transformación de los puertos;

La ejecución de estos trabajos que no se realicen por la propia "AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL", podrá ser encargada a entidades autónomas, particulares o estatales, sean estas nacionales o extranjeras, previa aprobación del gobierno, si éste ha otorgado su aval;

h) Resolver que las inversiones en nuevas obras portuarias se realicen conforme a un programa anual de obras concordante con la política del país;

i) Encomendar trabajos de índole profesional y técnico en base a honorarios y celebrar libremente contratos de trabajo cuando, a su juicio, las necesidades de la "Autoridad Portuaria Nacional" así lo requieran;

j) Delegar en el Gerente General todas aquellas atribuciones que se estimen pertinentes para una mayor agilidad administrativa y operacional de la "Autoridad Portuaria Nacional", conforme a sus reglamentos;

k) Aprobar en el proyecto de presupuesto de cada año, a propuesta de la Gerencia General, las respectivas plantas de personal y sus remuneraciones así como los demás beneficios que correspondan, de acuerdo a los reglamentos que se emitan sobre el particular;

l) Establecer, a propuesta de la Gerencia General, la organización y administración de la "Autoridad Portuaria Nacional", y dictar para ellos los reglamentos necesarios, sean de servicios, de modalidades de trabajo, de movimiento de mercaderías, de almacenamiento, tarifas y, en general, adoptar todas las medidas que estime convenientes para la mejor organización y funcionamiento de los puertos;

/m) Presentar

- m) Presentar al Gobierno, dentro de los primeros tres meses de cada año, una memoria anual de sus actividades;
- n) Fijar, a propuesta del Gerente General, la clase, cuantía y forma de cancelación de las primas de las fianzas con que deben caucionar su responsabilidad los empleados de la misma, que por la índole especial de sus actividades, estén obligados a presentarlas;
- o) Proponer al Gobierno la forma o modificación de las leyes y reglamentos que regulen sus actividades, cuando ello se considere necesario para una mayor agilidad operativa de la "Autoridad Portuaria Nacional";
- p) Proponer al Gobierno la operación y administración de nuevos puertos, cuando se encuentre en situación de prestar en ellos servicios adecuados;
- q) Fijar las áreas marítimas y terrestres dentro de las cuales corresponderá a la "Autoridad Portuaria Nacional" ejercer sus funciones;
- r) Contratar empréstitos en el exterior, previo conocimiento y aprobación del Gobierno;
- s) Emitir bonos y obligaciones internos;
- t) Otorgar poderes judiciales y extrajudiciales para la representación de la "Autoridad Portuaria Nacional", en el país y en el extranjero, con las facultades que taxativamente se señalen al conferirles los mandatos respectivos;
- u) Percibir los fondos y entradas de la "Autoridad Portuaria Nacional", invertirlos y disponer de ellos, conforme a las disposiciones legales;
- v) Pedir y resolver propuestas en el caso que sean necesarias;
- w) Celebrar contratos de ejecución de obras de arrendamiento de servicios;
- x) A propuesta de la Gerencia General designar al personal en comisiones de servicio en el país, dentro y fuera de la "Autoridad Portuaria Nacional", contratarlos y poner término a sus servicios; calificarlos, conceder feriados, licencias, permisos y aplicarles medidas disciplinarias.

DE LA GERENCIA GENERAL

Artículo 15

El Gerente General será el principal funcionario ejecutivo de la "Autoridad Portuaria Nacional", y responderá ante la Junta Directiva del normal y eficiente funcionamiento de la misma, para lo cual dispondrá del personal técnico y administrativo necesario.

Artículo 16

El nombramiento de Gerente General deberá recaer en una persona de reconocida honorabilidad, con experiencia en la Administración de puertos, y designado por el Presidente de la República de una terna propuesta por la Junta Directiva.

Artículo 17

La Gerencia General se organizará fundamentalmente de la siguiente manera:

- a) Una Secretaría General y Relaciones Públicas;
- b) Un departamento de operaciones;
- c) Un departamento de planificación e ingeniería;
- d) Un departamento de Supervisión Financiera;
- e) Un departamento de adquisiciones y abastecimientos;
- f) Un departamento de personal y bienestar;
- g) Un departamento jurídico;
- h) Cualquier otro que las necesidades del servicio exija.

Artículo 18

Son atribuciones y obligaciones del Gerente General:

- a) Cumplir y hacer cumplir esta Ley, sus reglamentos y los acuerdos de la Junta Directiva;
- b) Ejercer la gestión general de los negocios de la "Autoridad Portuaria Nacional", de conformidad con las normas que aconseje una eficiente administración;

/c) Representar

c) Representar judicial y extrajudicialmente a la "Autoridad Portuaria Nacional", representación que podrá delegar en otra persona previa autorización de la Junta Directiva;

d) Integrar las delegaciones que designe la "Autoridad Portuaria Nacional", para representarla en reuniones nacionales o internacionales, o precidir por delegación, dichas reuniones;

e) Firmar la correspondencia superior de la "Autoridad Portuaria Nacional", estados de cuentas y demás documentación que se despache o reciba;

f) Proporcionar a la Junta Directiva la información necesaria sobre la marcha de los puertos, oficinas y dependencias de la "Autoridad Portuaria Nacional";

g) Presentar a la Junta Directiva, para su aprobación, el proyecto de la memoria anual de las labores desarrolladas por la "Autoridad Portuaria Nacional". Una vez aprobada la Memoria, debera publicarse para conocimiento general;

h) Asistir a las sesiones de la Junta para ilustrar sobre las materias que se le requiera, pero sin derecho a voto en las resoluciones;

i) Elaborar, con la cooperación de los departamentos que corresponda y de los Administradores Portuarios, los proyectos de presupuesto, tarifas y sistemas de salarios de la "Autoridad Portuaria Nacional", que deben ser sometidos a conocimiento y resolución de la Junta Directiva;

j) Con la aprobación previa de la Junta: comprar, vender, suscribir, permutar, dar y recibir en prenda y en pago, bienes muebles, acciones, bonos y otros valores mobiliarios; comprar bienes raíces y rescindir contratos;

k) Tiene asimismo atribuciones para entregar y retirar valores en custodia o en garantía; contratar en los bancos cuentas corrientes de depósito y créditos y girar en ellas, girar, cobrar, depositar, endosar, revalidar, cancelar y protestar cheques, contratar boletas de garantía, girar, aceptar, reaceptar, endosar, descontar y protestar letras de cambio, libranzas, pagarés y demás documentos negociables, celebrar contratos de mútuo; cobrar y percibir; otorgar recibos y cancelaciones;

/ceder créditos

ceder créditos y aceptar cesiones de los mismos; contratar seguros; abrir créditos; realizar todas las operaciones comerciales de cambios que la "Autoridad Portuaria Nacional" requiera y dar y tomar, con las limitaciones establecidas en el artículo 9, en arrendamiento bienes inmuebles y desvíos ferroviarios, construir servidumbres activas y pasivas y celebrar contratos de comodato sobre toda clase de bienes.

l) Del mismo modo podrá efectuar sin previa autorización de la Junta Directiva, adquisiciones o celebrar contratos hasta por la suma de cinco mil quetzales (Q. 5 000.00);

m) Presentar para su aprobación a la Junta Directiva los programas, proyectos y estudios que tiendan a lograr el objetivo de la presente Ley;

n) Proponer a la Junta Directiva la creación de los departamentos que considere necesarios;

o) Proponer a la Junta Directiva el nombramiento, suspensión o remoción de los Administradores Portuarios, Jefes de departamento y funcionarios de la "Autoridad Portuaria Nacional", así como la creación y supresión de plazas. El resto del personal subordinado será propuesto en el proyecto de planta anual y tendrá facultades para aplicarles las medidas disciplinarias que procedan, conforme a un reglamento aprobado previamente por la Junta Directiva;

En caso de faltas y delitos debidamente comprobados el Gerente General podrá adoptar todas las medidas que estime pertinentes informando posteriormente a la Junta Directiva;

p) Proponer a la Junta Directiva las Asesorías que estime necesarias para el mejor desarrollo de las actividades de la Empresa;

q) Proponer a la Junta Directiva el monto de las fianzas con que deben caucionar sus obligaciones los empleados de la "Autoridad Portuaria Nacional", de acuerdo con la cuantía de los fondos o valores que manejen o custodien;

r) Ejercer cualesquiera otras funciones que le señale esta Ley, los reglamentos que se dicten o las resoluciones y delegaciones expresas que la Junta Directiva emita o determine.

DE LOS ADMINISTRADORES PORTUARIOS

Artículo 19

En cada puerto que esté a cargo de la "Autoridad Portuaria Nacional", habrá un Administrador Portuario, nombrado por la Junta Directiva, a propuesta de la Gerencia General, que tendrá bajo su responsabilidad la operación y administración de las instalaciones portuarias y cuyas facultades y obligaciones serán las que esta Ley o los reglamentos respectivos le señalen y en especial las siguientes:

- a) Cumplir y hacer cumplir esta Ley, los reglamentos, acuerdos de la Junta Directiva y disposiciones de la Gerencia General;
- b) Cooperar en la preparación del presupuesto anual y del régimen de tarifas, cánones y derechos que regirán en el puerto, de conformidad a lo establecido por esta Ley y presentarlos por intermedio de la Gerencia General para la aprobación definitiva de la Junta Directiva;
- c) Dirigir, dentro del puerto, el movimiento de los barcos para organizar sus operaciones de carga, descarga o trasbordos;
- d) Asignar y supervisar el uso de las instalaciones, patios y equipo portuario;
- e) Controlar la actividad comercial dentro del recinto portuario;
- f) Ejercer autoridad y dirección sobre sus propios servicios auxiliares de vigilancia y cuerpos de prevención y extinción de incendios y otros siniestros;
- g) Proponer a la Gerencia General el nombramiento o remoción de los empleados de la administración del puerto a su cargo o ejecutar estos actos por delegación expresa de la Gerencia General;
- h) Suspender al personal que lo amerite, dando cuenta posterior de estas medidas a la Gerencia General;
- i) Autorizar, en caso de fuerza mayor, el desvío de las naves mercantes cuando sus operaciones no puedan ser ejecutadas en el puerto en un tiempo prudencial, proporcionando a la capitania de puerto el aviso correspondiente;

/j) Asistir

j) Asistir a las sesiones de la Junta Directiva, como asesor de la Gerencia General, cuando sea convocado al efecto, teniendo en dichas reuniones voz ilustrativa pero no derecho a voto.

k) Regular y controlar la entrada y salida de personas y vehículos del recinto portuario;

l) Organizar el programa diario de trabajo del puerto a su cargo;

m) Dictar las disposiciones necesarias para la correcta operación, almacenamiento, custodia y mantenimiento en buen estado de la carga;

n) Con la asesoría de el o los prácticos a sus órdenes, regular, ordenar y controlar los anclajes, maniobras, atraque, fondeo, etc., de las naves dentro de los límites jurisdiccionales del puerto;

o) Conocer y resolver todos los asuntos relacionados con las prestaciones de servicios a que se refiere esta Ley y que sean de su competencia, y elevar en consulta a la Gerencia General todos aquellos que por su naturaleza o importancia compete resolver a los órganos superiores de la "Autoridad Portuaria Nacional";

p) Proponer a la Gerencia General, para que esta a su vez le dé el curso que corresponda, la reforma o modificación de la presente Ley o sus reglamentos, cuando su experiencia práctica le indique que ello es necesario para una más ágil operación y administración portuaria;

q) Exigir que el personal del puerto caucione su responsabilidad de acuerdo con lo que determine el Reglamento;

r) Ejecutar el presupuesto y autorizar con su visto bueno los gastos del puerto, cuidando que ellos no excedan de los montos autorizados y solicitando a la Gerencia General, para que ésta a su vez le dé el curso que corresponda, la transferencia de partidas del presupuesto, cuando las necesidades del puerto así lo requieran;

s) Efectuar las compras de repuestos, combustible, utilería, papelería, etc., que se necesite, con la autorización previa de los órganos superiores o por delegación expresa de éstos, según lo determinen las circunstancias y se establezca en el reglamento o resoluciones dictadas al efecto;

(t) Firmar

t) Firmar la correspondencia, documentos bancarios y otros que el desarrollo diario de las actividades del puerto exija;

u) Proporcionar permanentemente a los órganos superiores de la "Autoridad Portuaria Nacional", la información necesaria sobre la marcha de los negocios y funcionamiento de las oficinas y dependencias del puerto a su cargo;

Artículo 20

Los Administradores Portuarios, para el cumplimiento de sus obligaciones, tendrán bajo su dependencia los departamentos que organicen; de acuerdo a sus necesidades y que fundamentalmente serán los siguientes:

- a) Departamento de operaciones;
- b) Departamento de mantenimiento;
- c) Departamento de caja;
- d) Departamento de personal;

El esquema de organización de cada puerto, previa solicitud e informe de cada Administrador Portuario será fijado o modificado por la Junta Directiva a proposición de la Gerencia General;

Artículo 21

Los nombramientos de Administrador Portuario deberán recaer en personas honorables con capacidad técnica y experiencia administrativa en manejo de empresas y operación portuaria;

Artículo 22

No podrá ser nombrado Administrador Portuario:

- a) El que tenga algún impedimento legal o que sea pariente del Gerente General, de algún miembro de la Junta Directiva o del Supervisor Financiero, dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, salvo de que se trate de un funcionario de carrera de la misma "Autoridad Portuaria Nacional" a quien por escalafón, méritos o antigüedad le corresponda ascender;

/b) El

- b) El que tenga vínculos comerciales con empresas privadas del transporte marítimo que operen en los puertos de la República.

Capítulo III

SUPERVISION FINANCIERA

Artículo 23

La gestión financiera estará a cargo del Supervisor Financiero quien tendrá entre otras las siguientes atribuciones:

- a) Dirigir, ejecutar y supervisar la Contabilidad de la "Autoridad Portuaria Nacional";
- b) Aprobar los cargos a Presupuesto por compras, pagos de nóminas, y cualquier otra erogación;
- c) Controlar y supervisar la correcta recaudación, custodia y erogación de los fondos de Caja;
- d) Supervisar la operación de Cobros y gestionar el pago de las cuentas que hayan caído en mora. Pasado un tiempo prudencial solicitar a la Gerencia General el cobro por el procedimiento Económico-Coactivo o cualquier otro que sea aconsejable;
- e) Supervisar la correcta aplicación de las tarifas y la facturación oportuna de las cuentas;
- f) Revisar la corrección del pago de salarios y jornales y dictar las disposiciones que sean convenientes para su correcta aplicación;
- g) Elaborar con la colaboración de los respectivos departamentos el Presupuesto de la "Autoridad Portuaria Nacional";
- h) Certificar juntamente con el primer contador, los Balances y Estados Financieros;
- i) Colaborar en el cálculo y elaboración de tarifas;
- j) Efectuar visitas periódicas a los Puertos Nacionales para hacer revisiones de cuentas, arqueos de caja e inspecciones generales de acuerdo con la naturaleza de sus funciones. Dando las instrucciones necesarias para mejorar procedimientos;

/k) Asistir

k) Asistir a las sesiones de la Junta Directiva como asesor de los Asuntos de su competencia, cuando sea convocado al efecto, teniendo en dichas reuniones voz ilustrativa pero no derecho a voto;

l) Proponer a la Gerencia General el nombramiento, suspensión, remoción de los empleados del Departamento Financiero a su cargo, o de aquellos que estando directa o indirectamente relacionados con las finanzas se necesite de conformidad con las circunstancias y exigencias del trabajo;

m) Velar por la correcta aplicación de los Reglamentos internos y externos, así como también por la correcta aplicación de las disposiciones de la Junta Directiva y la Gerencia General;

n) Firmar la correspondencia, documentos y estados en lo que compete a la parte financiera;

o) Recomendar a la Gerencia General todas aquellas medidas tendientes a mejorar y perfeccionar la gestión financiera de la "Autoridad Portuaria Nacional";

p) Realizar todas aquellas funciones que le recomiende la Gerencia General y correspondan a la índole de su categoría y trabajo;

Artículo 24

El Departamento de Supervisión Financiera tendrá bajo su dependencia, entre otras, las siguientes secciones:

- a) Sección de Contabilidad;
- b) Sección de Presupuesto;
- c) Sección de Caja;
- d) Sección de Cobros;
- e) Sección de Cálculo y Facturación;
- f) Sección de Inventarios;
- g) Sección de Planillas, y
- h) Sección de Control e Inspección Interna.

Artículo 25

El nombramiento de Supervisor Financiero deberá recaer en persona que reúna los siguientes requisitos:

- 1) Ser de reconocida competencia;
- 2) Tener un mínimo de 10 años de experiencia administrativa en manejo de Empresas Portuarias;
- 3) Tener un título profesional, relacionado con la materia.

Artículo 26

No podrá ser nombrado Supervisor Financiero:

- 1) El que tenga algún impedimento legal;
- 2) El que sea pariente de alguno de los miembros de la Junta Directiva o del Gerente General dentro del 4o. grado de consanguinidad y 2o. de afinidad; salvo que el Supervisor Financiero haya venido desempeñando tal cargo con anterioridad al nombramiento de alguna de las personas incluidas en las excepciones anteriores.

Capítulo IV

DEL PATRIMONIO DE LA "AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL"

Artículo 27

Formarán parte del patrimonio de la "Autoridad Portuaria Nacional";

- a) Todos los bienes muebles, inmuebles, equipos, material rodante, material flotante, etc., de la empresa nacional Santo Tomás de Castilla y empresa nacional de Champerico, de acuerdo con el Decreto Ley No. 63 y el Decreto Presidencial No. 334 respectivamente, según los inventarios practicados el 1o. de enero de 1969;
- b) Del mismo modo formarán parte del patrimonio de la "Autoridad Portuaria Nacional", las explanadas, patios, bodegas, almacenes, talleres, galpones y, en general, todo inmueble ubicado en los recintos portuarios que estén o en el futuro se destinen a la "Autoridad Portuaria Nacional";
- c) Los terrenos ocupados por los bienes a que se refiere el inciso anterior y, en general, aquellos que correspondan al recinto portuario;
- d) Los edificios, instalaciones, equipos, maquinarias, material rodante, herramientas, repuestos, utilería y demás bienes muebles o inmuebles que estén destinados o se destinen a la "Autoridad Portuaria Nacional";

/e) Todos

e) Todos los ingresos que se obtengan de la explotación de los puertos y de la ejecución de los actos que le competen y, en especial, entre otros, el producto de las tarifas cobradas por los servicios que preste; las regalías o derechos convencionales que el gobierno determine corresponde cancelar a las instalaciones portuarias explotadas por particulares (puertos privados o en concesión); las sumas que contemplen, en beneficio de la "Autoridad Portuaria Nacional", los presupuestos fiscales o los de alguna instalación autónoma; los aportes, subsidios y donaciones que otras empresas o particulares le hagan para el cumplimiento de sus fines; los bienes o valores que provengan de intereses o utilidades de inversiones; los productos de la venta de sus bienes y, en general, todos los bienes muebles o inmuebles que adquiera a cualquier título;

f) Sus fondos y valores líquidos;

g) Sus créditos activos.

Artículo 28

Los bienes de la "Autoridad Portuaria Nacional" serán inembargables.

Artículo 29

Para la realización de sus fines, la "Autoridad Portuaria Nacional" podrá, previa la autorización legal correspondiente, obtener préstamos y emitir bonos en los mercados internos y externos.

Podrá asimismo, garantizar el pago de sus bonos y otras obligaciones mediante gravámenes y pignoración de sus rentas o ingresos; pero en ningún caso garantizará el pago de tales obligaciones con sus bienes raíces.

No obstante lo dispuesto en el inciso anterior, cuando se trata de atender necesidades transitorias y relacionadas con el giro ordinario de sus operaciones, bastará el acuerdo de la Junta Directiva para contratar préstamos locales con vencimiento dentro del año presupuestario, por un monto que no exceda del 10 por ciento de su presupuesto.

Los bonos de la "Autoridad Portuaria Nacional" tendrán el carácter de inversiones legales, y podrán aceptarse en garantía y fianza por cualquier entidad pública.

/Con el

Con el objeto de dar a los tenedores en bonos y demás acreedores de la "Autoridad Portuaria Nacional", las garantías necesarias respecto al fiel cumplimiento de las obligaciones legalmente contraídas por ella, en sus presupuestos anuales señalará con toda precisión y claridad las partidas indispensables para el servicio de amortización de capital y pago de intereses de su adeudo y demás obligaciones. Toda emisión de bonos se hará con la resolución unánime de la Junta Directiva, en la cual se especificarán los términos y condiciones de los mismos.

El Banco de Guatemala. será el agente fiscal de todas las emisiones de bonos de la "Autoridad Portuaria Nacional" y podrá realizar con ellos operaciones de mercado abierto.

Artículo 30

La "Autoridad Portuaria Nacional" manejará los fondos que recaude por las prestaciones de servicio que ejecute en cada uno de los puertos bajo su administración y los que obtenga de préstamos, emisiones de bonos y otras fuentes, debiendo atender con tales recursos los gastos que demanden el ejercicio de sus funciones y los servicios de amortización de sus adeudos.

Artículo 31

La "Autoridad Portuaria Nacional" deberá constituir reservas en el presupuesto anual para la reposición de equipos, maquinarias, instalaciones, vías y construcciones. También constituirá reservas para atender riesgos, retribuciones especiales, fondos de retiro, indemnizaciones y demás cargos y obligaciones que las leyes determinen.

Todo incremento de fondos se destinará a incrementar su patrimonio.

Artículo 32

La "Autoridad Portuaria Nacional" aplicará las utilidades líquidas anuales de los Puertos bajo su jurisdicción en la forma siguiente:

a) El 15 por ciento se repartirá anualmente entre los funcionarios, empleados y trabajadores de la Empresa, de conformidad con los reglamentos actualmente en vigor y los derechos adquiridos en base a los mismos.

/b) El

- b) El 10 por ciento para la Reserva de Eventualidades;
- c) El 10 por ciento para una cuenta de Reserva para Indemnizaciones y Cuentas Incobrables hasta reunir una cifra básica que fijará la Junta Directiva;
- d) El 20 por ciento para hacer frente a las operaciones normales de los puertos bajo su jurisdicción y
- e) El 45 por ciento para el pago de las obligaciones financieras de los mismos y las erogaciones extraordinarias para compras o contratos de mayor cuantía.

Artículo 33

Los fondos de la "Autoridad Portuaria Nacional", deberán depositarse en Bancos Estatales, de preferencia en cuentas que devenguen intereses.

Artículo 34

La Junta Directiva establecerá, a petición expresa de la Gerencia General, fondos circulantes para la atención de erogaciones o gastos urgentes que se requieran en sus puertos.

Artículo 35

Solamente podrán retirarse fondos depositados en los bancos mediante cheques librados y refrendados por los funcionarios o empleados que determine la Junta, a requerimiento de la Gerencia General, para efectuar los pagos que se precisen en el desarrollo de sus actividades.

Artículo 36

Con los resguardos o cumplimiento de las disposiciones legales vigentes la Junta y Gerencia General velarán porque los Administradores Portuarios dispongan de un caudal suficiente de prerrogativas, atribuciones y derechos que le permitan la más ágil operación portuaria.

Artículo 37

La "Autoridad Portuaria Nacional" se regirá por un presupuesto global anual, que será el resultado de la consolidación de los presupuestos anuales de todos los puertos a su cargo y que contendrá, además, las distintas asignaciones de la Junta Directiva y de la Gerencia General.

Artículo 38

La "Autoridad Portuaria Nacional" confeccionará sus presupuestos divididos en presupuesto corriente y presupuesto de capital, clasificados cada uno de ellos de acuerdo a las disposiciones legales vigentes sobre la materia. Fundamentalmente los presupuestos de cada puerto contendrán las asignaciones de egresos o ingresos de conformidad con las siguientes bases:

a) En el título de ingresos se considerará, además de la proporción del superávit anterior asignado para hacer frente a las operaciones normales, las estimaciones siguientes:

- i) Ingresos de Operación Portuaria;
- ii) Ingresos de Operaciones Varías;
- iii) Ingresos de Bonos;
- iv) Ingresos Extraordinarios;
- v) Ingresos varios.

b) En el título de egresos se considerará:

- i) Programa de funcionamiento (Administración, operación, mantenimiento, materiales y suministros, etc.);
- ii) Programa de Transferencias Corrientes;
- iii) Programa de Inversiones;
- iv) Programa de Transferencias de Capital.

Dentro de los programas anteriores quedarán comprendidas todas aquellas actividades de la "Autoridad Portuaria Nacional", de conformidad con los lineamientos que figuran en el "Manual de Clasificaciones Presupuestarias" en base al Sistema de Presupuesto por Programas, emitido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Artículo 39

Antes del 30 de noviembre de cada año, la "Autoridad Portuaria Nacional" pondrá en conocimiento del Ejecutivo los presupuestos corrientes y de capital para el año siguiente, poniéndolos en ejecución el 1.º de enero de dicho año.

Artículo 40

Sólo con el acuerdo unánime de la Junta Directiva podrán suplementarse los presupuestos y efectuar traspasos de fondos o recursos desde el presupuesto corriente al de capital y viceversa.

Artículo 41

La "Autoridad Portuaria Nacional" podrá revalorizar anualmente todos los bienes físicos del activo de sus balances, que le pertenezcan o que tenga en uso, incluyendo las nuevas adquisiciones que haga en cada ejercicio, debiendo anotar en sus libros de contabilidad el mayor valor asignado a éstos. Este avalúo y una amortización y castigos razonables, se efectuarán de acuerdo con lo que disponga el reglamento. Con tal fin se consultarán, anualmente, cada uno de los artículos o capítulos sobre depreciación en el presupuesto de gastos corrientes de la "Autoridad Portuaria Nacional".

Artículo 42

La Centralización de las operaciones contables de la "Autoridad Portuaria Nacional" se llevará a cabo en el departamento de Supervisión Financiera de la Gerencia General, de acuerdo a las normas que imparta sobre la materia dicho departamento y conforme se establezca en el reglamento pertinente; el departamento de Supervisión Financiera tendrá la responsabilidad de impartir las normas adecuadas a los puertos.

Artículo 43

La "Autoridad Portuaria Nacional", como Empresa del Estado, está exenta de toda clase de impuestos, tasas o arbitrios estatales o municipales, creados o por crearse que graven o gravaren importaciones, operaciones de toda índole, documentos, contratos y propiedades.

TARIFAS

Artículo 44

La "Autoridad Portuaria Nacional" fijará las tarifas, cánones, derechos u otros cargos por la prestación de los servicios que ejecute en los puertos que administre. Asimismo será quien apruebe o desaprobe las modificaciones a las tarifas existentes de las empresas portuarias no estatales. Al fijar sus tarifas procurará cubrir los siguientes rubros:

- a) Los gastos directos o indirectos de la explotación de los puertos;
- b) Los gastos de mantenimiento y ampliación de las obras e instalaciones portuarias;
- c) Los gastos de mantenimiento y reposición de equipo;
- d) La amortización de los bonos emitidos, empréstitos contraídos u otros compromisos, más el pago de sus respectivos intereses, y
- e) Los fondos de reserva para los fines que dispone la presente Ley.

Artículo 45

Todos los servicios que presta la "Autoridad Portuaria Nacional", aun cuando sean a favor del fisco, municipalidades y otros organismos o personas, deberán ser remunerados de acuerdo a las tarifas vigentes para el público. La "Autoridad Portuaria Nacional" carece de funciones para eximir todo o parte de estos pagos y cualquier rebaja o exención, que se le imponga por la ley, será a cargo del fisco.

AUDITORIA EXTERNA

Artículo 46

La Junta Directiva de la "Autoridad Portuaria Nacional" deberá contratar periódicamente o en la forma que lo estime conveniente el servicio de Auditoría Externa, que deberá recaer en una empresa profesional altamente calificada de Auditoría, de preferencia en actividades portuarias.

Artículo 47

La Auditoría Externa fiscalizará preferentemente todas las operaciones de la contabilidad general de la "Autoridad Portuaria Nacional" y de las Administraciones de Puertos, debiendo controlar, además, el cumplimiento de las resoluciones de la Junta Directiva y de la Gerencia General. El Auditor Externo obrará con absoluta independencia y tendrá libre acceso a todos los datos necesarios para el mejor cumplimiento de sus funciones. Deberá informar a la Junta Directiva, sobre la situación financiera y contable de la "Autoridad Portuaria Nacional", por lo menos al final de cada período.

Artículo 48

La Auditoría Externa estará obligada, sin embargo, a informar por escrito al Gerente General de cualquier anomalía, irregularidad o ilegalidad que observe en los aspectos contables o financieros. Si dentro de un plazo de ocho días el Gerente General no la subsanare o justificare, el auditor externo deberá dar aviso por escrito a la Junta Directiva.

CONTROL Y VIGILANCIA

Artículo 49

De conformidad a los establecido en el artículo 29, la "Autoridad Portuaria Nacional" estará sujeta a la fiscalización de la Contraloría de Cuentas, a la cual deberá rendir cuenta detallada, con los comprobantes respectivos, de sus actos de administración.

Artículo 50

Artículo 50

Para el cumplimiento de esta fiscalización la Contraloría de Cuentas, destacará, en la "Autoridad Portuaria Nacional", un Contralor el cual deberá cerciorarse de que las actuaciones de la "Autoridad Portuaria Nacional" se encuadren a la Ley, pero sin facultad para objetar las decisiones administrativas desde el punto de vista de su conveniencia o inconveniencia.

Artículo 51

En el ejercicio de sus funciones, el Contralor, además de las directivas y procedimientos propios del organismo que representa, deberá:

- a) Revisar los comprobantes de ingreso y egreso para constatar que están ajustados los primeros a las tarifas y reglamentos, y los segundos a los procedimientos, controles y reglamentos referentes a los gastos;
- b) Deberán comprobar la legalidad del gasto y la correcta aplicación en las cuentas presupuestarias establecidas. En el caso de adquisición de activos fijos, deberá constatar el asiento en los registros respectivos;
- c) Deberá revisar los registros de caja y bancos y confrontarlos con la documentación respectiva;
- d) En las visitas a los puertos nacionales, procederá en igual forma que en las oficinas centrales;
- e) Cuando sea nombrado para ello hará los arqueos, verificaciones y conciliaciones de caja y bancos, así como cualquier otro valor;
- f) Solicitará y obtendrá, en cualquier tiempo, antes de formular reparos, las explicaciones o informes que necesitare para el fiel cumplimiento de sus funciones;
- g) Formulará observaciones por escrito al Presidente de la Junta Directiva, Gerente General, Administradores Portuarios y Supervisor Financiero, sobre cualquier infracción de la ley, reglamentos o disposiciones obligatorias, señalando un plazo razonable para que se subsane;
- h) Si a juicio de los afectados no existiera irregularidad o infracción alguna en el acto indicado se le contestará así, por escrito, dentro del plazo señalado, Si las razones o explicaciones no fueran satisfactorias

/a juicio

a juicio del Contralor permanente, el asunto será sometido a la decisión del Jefe de la Contraloría de Cuentas, entendiéndose que si no hay resolución favorable de este último funcionario, los juicios y reparos seguirán el procedimiento establecido en las leyes de la materia;

i) Cuando la Junta Directiva, la Gerencia General, los Administradores Portuarios y el Supervisor Financiero de la "Autoridad Portuaria Nacional", lo estimen necesario podrán someter cualquier acto u operación que se propongan efectuar a la consideración previa del Contralor. Si este objetara el acto y la Junta Directiva lo estimare como procedente, el acto u operación a efectuar se someterá a la consulta y decisión unánime y total de la Junta Directiva;

j). Los actos u operaciones efectuados con la aprobación previa del Contralor no podrán ser reparados posteriormente por la glosa respectiva.

Artículo 52

Para los efectos de la Glosa de Cuentas y Revisión, de acuerdo con el Artículo anterior, la Contraloría de Cuentas, designará contralores con suficiente experiencia en la glosa de empresas autónomas de tipo comercial, para que la "Autoridad Portuaria Nacional" pueda desenvolverse sin obstáculos, dentro de las normas comerciales y operativas más eficientes y competitivas, o sea contralores familiarizados con los sistemas y procedimientos de la actividad portuaria.

ADQUISICIONES Y SUMINISTROS

Artículo 53

Con el objeto de facilitar las operaciones de la "Autoridad Portuaria Nacional", ésta podrá comprar en el país o en el extranjero, al contado o al crédito, todos los equipos marítimos o de tierra, accesorios, repuestos, materiales y artículos indispensables para sus operaciones, contratar toda clase de servicios, comprar bienes inmuebles y contratar construcciones sin necesidad de sujetarse a los preceptos de la Ley de Licitaciones. Sin embargo, por tratarse de manejo de fondos públicos, el Tribunal y Contraloría

/de cuentas

de Cuentas ejercerán la fiscalización correspondiente en el domicilio de la "Autoridad Portuaria Nacional".

Para el efecto, la "Autoridad Portuaria Nacional" enviará anualmente a la Contaduría General de la Nación una copia del balance general y del estado de pérdidas y ganancias con que haya cerrado el ejercicio. Asimismo podrá vender bienes muebles e inmuebles de todas clases sin llenar el requisito de subasta pública.

Artículo 54

Las reparaciones o modificaciones de obras existentes que se encomiendan a particulares podrán ejecutarse en contratos adjudicados en licitaciones privadas.

Artículo 55

La enajenación de toda clase de bienes muebles excluidos o que sean necesarios para el servicio será en venta voluntaria conforme a las reglas comerciales, según lo determine la Junta Directiva.

Artículo 56

En los casos de que alguna obra o servicio fuera financiado con préstamos otorgados por un estado o institución financiera internacional, la "Autoridad Portuaria Nacional", se sujetará a las disposiciones del respectivo contrato.

Artículo 57

Se prohíbe a la "Autoridad Portuaria Nacional" adjudicar obras o servicios y celebrar contratos con personas que ejercieren o hayan ejercido cargos directivos en ella durante el período próximo anterior, con su cónyuge, sus parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, o con personas jurídicas en las que fueren directivos o socios. Lo dispuesto en el inciso anterior es aplicable a quienes ejerzan o que en los dos años anteriores a la fecha del contrato respectivo, hayan ejercido los cargos de miembros de la Junta Directiva o Gerente General.

Capítulo V

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 58

Para todos los efectos legales, la "Autoridad Portuaria Nacional" tendrá el carácter de empresa de utilidad pública. Se considerarán, asimismo, de utilidad pública en general todos los servicios portuarios, y sus trabajadores o empleados como servidores de un servicio público.

Artículo 59

La "Autoridad Portuaria Nacional" queda obligada a ejercer, por los medios que estime convenientes, la más estricta vigilancia en las bodegas de almacenamiento de mercancías para evitar pérdidas por robo o raterismo, y responderá ante las Compañías Aseguradoras de las mismas, por tales pérdidas. Para poder hacerse efectiva la responsabilidad de la "Autoridad Portuaria Nacional", deberá comprobarse que el robo se produjo en los recintos de la misma durante el período de su depósito, o sea desde que se recibieron en las bodegas hasta que se entregaron al final de la tramitación aduanera.

Artículo 60

Las disposiciones de la presente Ley y los reglamentos, regímenes y normas que en relación con ellas se dicten en el futuro, serán de carácter obligatorio para quienes utilicen los servicios, instalaciones, almacenes, recintos u otros a cargo de la "Autoridad Portuaria Nacional" o los bienes de ella.

Artículo 61

Los empleados y obreros de la "Autoridad Portuaria Nacional" por ser dependientes de un servicio de utilidad pública con modalidades muy especiales e inherentes al trabajo portuario, serán objeto de una reglamentación

/ad-hoc,

ad-hoc, cuyo proyecto será presentado al Poder Ejecutivo dentro de un plazo de seis meses desde la promulgación de la presente ley. Las remuneraciones de los movilizadores o estibadores de los puertos, sean estos de planta o eventuales, serán fijadas en lo posible, en base a toneladas de carga movilizadas o a destajo y, a lo menos, con un incentivo por tonelada movilizada por sobre el jornal base.

Artículo 62

Entre tanto se dicten los reglamentos correspondientes a normas de trabajos y salarios, la Junta Directiva, a proposición de la Gerencia General y previo informe de los Administradores Portuarios, procederá a establecer los sueldos y normas internas relativas a horarios de trabajo, permisos, licencias, así como las condiciones referentes a vacaciones, aguinaldos, indemnizaciones, y demás prestaciones sociales en favor del personal, actuando en todo de acuerdo con las leyes vigentes sobre la materia y en atención a las necesidades y modalidades del trabajo a ellos encomendado.

Artículo 63

Todas las importaciones y exportaciones que efectúen los organismos del estado, sus instituciones autónomas o semiautónomas, así como las personas individuales o jurídicas de derecho privado, cuando tales importaciones o exportaciones se deriven de contratos celebrados con el estado o sus instituciones, o que hayan recibido cualquier tipo de exoneración o rebajas tributarias, deberán efectuarse por los puertos administrados por la "Autoridad Portuaria Nacional".

Artículo 64

Sólo se exceptúan de las disposiciones anteriores los casos justificados por resolución fundada del Ministerio de Hacienda, previa aceptación de la "Autoridad Portuaria Nacional".

Artículo 65

Las aduanas de la República en ningún caso tramitarán pólizas ni entregarán mercancías pertenecientes a personas o entidades que tengan pendiente el pago de servicios prestados por la "Autoridad Portuaria Nacional", hasta que no acrediten haber cancelado el importe de los mismos.

Artículo 66

Como medidas de preservación del patrimonio de la "Autoridad Portuaria Nacional" sus instalaciones fundamentales, equipos rodantes y flotantes, edificios, materiales y cualesquiera otros bienes deberán estar protegidos por medio de póliza de seguro contra incendio, terremotos, inundaciones, tempestades y demás riesgos, quedando facultada la "Autoridad Portuaria Nacional" para organizar su propio autoseguro en la forma que lo determine.

Artículo 67

Se faculta a la Junta Directiva para resolver todos aquellos casos no previstos en la presente Ley, teniendo como mira el mejor y más fácil desarrollo de sus actividades de la "Autoridad Portuaria Nacional", a efecto de que ésta tenga siempre la flexibilidad suficiente e indispensable para llevar a cabo, en la mejor forma, sus operaciones.

Artículo 68

La "Autoridad Portuaria Nacional" organizará o contratará su propio servicio de seguridad o policía en la zona portuaria, para ejercer labores de fiscalización y vigilancia efectiva en los barcos atracados en sus instalaciones, en sus áreas y almacenes y sobre los bienes despositados en sus recintos. Ejercerá, asimismo el control de las personas que entren y salgan del área del puerto, permitiendo la entrada al recinto portuario solamente a aquellas que de alguna manera estén conectadas con sus actividades. Con tal objeto la "Autoridad Portuaria Nacional" extenderá tarjetas de pase, las cuales deberán ser exhibidas a los funcionarios portuarios encargados del control de entrada.

Todos los usuarios de los puertos deberán solicitar por escrito al Administrador Portuario, los pases de su personal directamente conecado con las operaciones. La persona a la cual se le hubiere extendido pase para penetrar al puerto será responsable de cualquier falta que cometa dentro de los recintos, respondiendo solidariamente el usuario que lo hubiere solicitado. Quedan facultados los funcionarios de la "Autoridad Portuaria Nacional", para retirar el pase de quienes hayan cometido una falta comprobada.

El servicio de seguridad recibirá órdenes exclusivamente de los funcionarios de la "Autoridad Portuaria Nacional".

Artículo 69

La "Autoridad Portuaria Nacional", prestará todas las facilidades necesarias para que las autoridades marítimas o aduanales puedan cumplir, dentro de las zonas de su jurisdicción, debidamente con sus obligaciones.

Artículo 70

Para los efectos de esta Ley y de sus reglamentos, la "Autoridad Portuaria Nacional", requerirá del Poder Ejecutivo, dentro de un plazo de 60 días desde la vigencia de la presente Ley, la determinación de las zonas de jurisdicción portuaria de cada uno de los puertos bajo su administración o que se le entreguen en el futuro, las que deberán contemplar:

- a) Todos los anclajes y fondeaderos de la rada;
- b) Sus canales de acceso y zona de maniobras;
- c) Los atracaderos, almacenes de tránsito, bodegas en general, oficinas, talleres, construcciones e instalaciones, áreas o patios habilitados para el almacenamiento o depósito de mercancías o cualquier otro sitio destinado a operaciones portuarias;
- d) Adecuadas superficies que contemplen las futuras expansiones.

Artículo 71

De conformidad con el Artículo 117 de la Constitución de la República, las relaciones laborales entre la "Autoridad Portuaria Nacional" y sus funcionarios, empleados y trabajadores se regirán, por los preceptos de la presente Ley,

/por sus

por sus Reglamentos y supletoriamente por el Código del Trabajo y en tal virtud no le serán aplicables ninguna otra ley que rija, en lo administrativo, a las demás dependencias de la Administración Pública.

Sin embargo, los reglamentos que emita sobre el particular, en ningún caso restringirán las prestaciones y los derechos adquiridos por los miembros del personal de las Empresas Portuarias de Santo Tomás de Castilla y Champerico con anterioridad a la promulgación de la presente Ley.

Artículo 72

Las multas de ley, por infracciones cometidas por los usuarios de los puertos y sus reglamentos, serán fijadas por la "Autoridad Portuaria Nacional" y percibidas con Ingreso al patrimonio de la misma.

Artículo 73

Se derogan todas las disposiciones legales, reglamentarias o de ordenanzas que directa o indirectamente sean contrarias a la presente Ley, que entrará en vigor desde su publicación en el Diario Oficial.

Capítulo VI

ARTICULOS TRANSITORIOS

Artículo 1

La creación de la "Autoridad Portuaria Nacional", no innova respecto a las concesiones marítimas o portuarias actualmente constituidas en favor de particulares. No obstante la Junta Directiva dispondrá revisar en cada puerto todas las concesiones marítimas y portuarias otorgadas y pedirá la revocación o caducidad de aquellas que no estén destinadas a los fines para los cuales fueron otorgados, las que no cumplan con las condiciones que le fueron impuestas o las que de alguna manera perjudiquen el normal desarrollo de una política portuaria de carácter nacional.

Artículo 2

La entrega material de los bienes, muelles, almacenes, edificios, bodegas, patios e instalaciones todas de los recintos portuarios ubicados en los puertos que pasen a ser operados por la "Autoridad Portuaria Nacional" se efectuará dentro de los 60 días de la publicación de la presente Ley en el Diario Oficial. Dicha entrega se hará bajo inventario valorizado de los bienes que pasan a dominio de la "Autoridad Portuaria Nacional", los que serán sancionados por la Contraloría de Cuentas, e inscritos en el Registro Propiedad Inmueble.

Los trámites de transferencias, inscripciones, anotaciones, etc., en los registros respectivos estarán exentos de todo pago de derechos o impuestos.

Artículo 3

Para cumplir con las disposiciones de la presente Ley la aduana traspasará a la "Autoridad Portuaria Nacional", sus funciones de almacenista.

Durante los dos meses subsiguientes a la fecha de vigencia de esta Ley la Aduana conservará sus funciones de almacenista, en calidad de legataria de la "Autoridad Portuaria Nacional".

Cumplidos dichos dos meses se considerarán automáticamente traspasados a la "Autoridad Portuaria Nacional" los almacenes, edificios, bodegas, patios, romanas y mercancías depositadas dentro de los recintos portuarios, con excepción de el o los almacenes de rezago y de las mercancías o bienes depositados en tales sitios, que continuarán bajo la responsabilidad y potestad de la Aduana.

Desde este traspaso la "Autoridad Portuaria Nacional", se hará responsable de las pérdidas que sufran las mercancías, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 59 de la presente Ley.

Sin embargo, cuando no pudiere precisarse la fecha de la pérdida de una determinada mercancía que debía encontrarse depositada en los recintos bajo custodia de la Aduana a la fecha del traspaso a que se refiere el presente artículo transitorio, la indemnización que correspondiere cancelar al usuario se pagará por la Aduana y la "Autoridad Portuaria Nacional" por partes iguales.

/Artículo 4

Artículo 4

Mientras no se disponga lo contrario, por la "Autoridad Portuaria Nacional", continuarán vigentes las actuales tarifas portuarias y de almacenamiento que se cobran a la fecha de traspaso de aquellos puertos que a ella se incorporan por la presente Ley.

Artículo 5

Los empleados y obreros de las empresas particulares, u organismos del estado (ferrocarriles, aduana, etc.,) que a la fecha de vigencia de la presente Ley se desempeñen en los puertos que pasan a la administración de la "Autoridad Portuaria Nacional", tendrán preferencia para ingresar a las plantas de empleados y obreros de ella, siempre que sus servicios sean necesarios y que su idoneidad y conocimientos sean adecuados para el buen desempeño de sus funciones, a juicio de la Junta Directiva, previo informe de la Gerencia General y Administradores Portuarios.

Artículo 6

Todas las disposiciones legales o reglamentos aplicables actualmente al almacenamiento de mercancías en la aduana serán aplicables a la "Autoridad Portuaria Nacional", desde que ésta se haga cargo de los almacenes y las facultades que en esta misma materia confieren dichas disposiciones a los directivos de aduana se entenderán conferidos en adelante a la Junta Directiva, Gerencia General y Administradores Portuarios, según sea el caso.

Del mismo modo, las facultades, poderes, atribuciones y obligaciones de la policía aduanera se entenderán traspasados a la policía portuaria, en lo que a vigilancia dentro de los recintos portuarios les corresponde.

Artículo 7

La primera Junta Directiva de la "Autoridad Portuaria Nacional", será nombrada por el Presidente de la República a propuesta de la Comisión Específica encargada de la elaboración del Anteproyecto de Ley de la creación de la "Autoridad Portuaria Nacional", debiendo figurar en la misma representantes de las organizaciones agrícolas, industriales y comerciales de la Nación.

Anexo V

CARACTERISTICAS Y PROGRAMAS DE LOS PRINCIPALES PUERTOS DE GUATEMALA

En este anexo se reproducen las páginas 1 a 26 del documento CCE/SC.3/GTTM/I/DI.2, de 29 de agosto de 1967, preparado para el Grupo Regional sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario por el señor Gonzalo Andrade Geywitz, Experto de la Oficina de Cooperación Técnica de las Naciones Unidas.

Parte 1

CARACTERISTICAS DE LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL ISTMO CENTROAMERICANO

I. PUERTOS DE GUATEMALA

1. Matías de Gálvez

a) Descripción

Está situado en Santo Tomás, dentro de la bahía de Amatique, en la costa atlántica, a $15^{\circ} 41'$ de latitud Norte y $88^{\circ} 37'$ de longitud Oeste, a unos 5 kilómetros por mar de Puerto Barrios, al que le une una carretera pavimentada de 15 kilómetros. Dista 303 kilómetros de la ciudad de Guatemala, a la que está conectado por la carretera Interoceánica CA-9, que a su vez le comunica con toda la red vial de la región. El puerto no tiene conexiones ferroviarias directas, pero al estar comunicado con Barrios por carretera puede enlazarse por ferrocarril con la ciudad de Guatemala, a 317 kilómetros por esta vía. Aparte de su proximidad a Barrios, dista 20 kilómetros en línea recta de Livingston, hacia el norte, y 63 kilómetros de Cortés, en Honduras, hacia el sur.

La profundidad en la zona del antepuerto es de unos 9,5 metros, pero el área para maniobrar los barcos grandes resulta insuficiente por tener sólo unos 410 metros de diámetro. El canal de entrada al puerto es de unos 2.5 kilómetros de longitud y unos 90 metros de ancho, con una profundidad mínima de 8.5 metros y una media de 9.0 metros; está señalado por boyas, ancladas, una a unos 800 metros hacia el norte del muelle y otra luminosa a unos 90 metros hacia el extremo noroeste del mismo. La entrada del canal está indicada por una hilera de luces.

En los 13 años de construido no se ha hecho dragado alguno aunque la Autoridad Portuaria lo estima necesario. Los barcos anclan al sur de Puerto Barrios, cerca del centro de la bahía.

No existen cartas marítimas confiables, pero se dispone de servicios de pilotaje que son obligatorios.

Hay un muelle paralelo a la costa, de 457 metros de longitud, con tres atracaderos de unos 150 metros cada uno, para barcos de 10 000 toneladas. La empresa portuaria señala espacio hasta para cuatro atracaderos,

/pero el

pero el cuarto sólo puede ser usado por barcos muy pequeños o exige que los transbordadores (ferry-boats), de tráfico permanente, (uno semanal) atraquen perpendicularmente al muelle. La profundidad junto al mismo es de 9.15 metros y su altura sobre el nivel del mar, unos 2.30 metros.

Fuera del recinto portuario se cuenta con un muelle adicional de unos 90 metros de longitud, donde la profundidad del agua, de 3.7 metros, sólo permite el atraque de barcos pesqueros, lanchones, etc.; actualmente es utilizado por la marina de Guatemala.

En el muelle se dispone de 10 800 m² al aire libre y de una bodega cubierta de 11 142 m² para almacenamiento de carga en tránsito. Otras cuatro totalmente cerradas proporcionan en el recinto portuario 18 300 m² de espacio cubierto. El área total de depósito a cielo abierto, dentro del recinto portuario, es de 70 000 m². El tiempo libre de cobro por almacenamiento es de 12 días para las importaciones y de 30 para las exportaciones.

El movimiento de entrada y salida de mercancías se hace exclusivamente por medio de vehículos automotores. Para las operaciones portuarias se cuenta con tres grúas, una fija situada al final del muelle, de 50 toneladas, sólo para carga pesada, y dos móviles; se dispone además de 2 camiones, 3 tractores, 24 vagonetas, 3 plataformas rodantes y otra inclinable de 20 toneladas, 33 levantadores de horquilla y 9 000 paletas. Como carece de grúas de portal, se tienen que utilizar las instalaciones de los barcos. Existen además tres silos con succionadores para carga seca a granel, de 400 toneladas de capacidad. Dispone de ductos y tanques de almacenamiento para combustibles líquidos y derivados del petróleo y cuenta con dos plantas eléctricas, talleres de mantenimiento y equipo contra incendio.

El puerto sólo posee una lancha pequeña como equipo flotante. Una empresa privada (COINCO), concesionaria de la empresa portuaria, presta el servicio de pilotaje y de remolcadores. Cuenta con cinco prácticos, tres remolcadores de 111, 70 y 46 toneladas, respectivamente, dos lanchas, y equipo de radio de tierra a barco. El servicio se presta sin interrupción.

Desde mayo de 1967 se ha declarado obligatorio el servicio de pilotaje, pero el uso de remolcadores se transformó en un servicio opcional.

Son propiedad de la empresa portuaria las 6 boyas y señales luminosas que guían el tránsito por el canal de acceso al puerto, dos equipos de faros-boyas, dos faros de luz intermitente con anclas de concreto y cuatro boyas cónicas de metal, ya mencionadas.

La empresa portuaria no dispone de equipo de radio para comunicación con los barcos; proporciona servicio de reparaciones, materiales, combustibles y agua con un 43 por ciento de recargo que destina a prestaciones sociales, gastos generales, etc.; el agua se cobra a razón de un dólar la tonelada.

b) Propiedad y administración

El puerto Matías de Gálvez es propiedad estatal. Su construcción se terminó en junio de 1955 y desde entonces hasta junio de 1963 fue administrado por la aduana; a partir de julio de 1963 fue traspasado a la "Empresa Nacional Portuaria Matías de Gálvez", institución autónoma creada por Decreto 63, de 18 de julio de dicho año, cuyas oficinas centrales están en la ciudad de Guatemala. En el puerto reside un administrador. La empresa es dueña y administra además una compañía de camiones de carga, la Atlántida, que da servicio al puerto.

c) Operaciones portuarias

El número de barcos que entra al puerto ha ido en aumento durante el período 1960-66, aunque en los dos últimos años registre cierta disminución. (Véase el cuadro 1.)

El mayor número de barcos entrado al puerto correspondió a 1964 (610 unidades, incremento de 24 por ciento sobre el número de 1960); considerando todo el período, el número de entradas de 1966 representa un incremento de 15 por ciento sobre el año inicial de la serie. El de barcos-tanque casi se triplicó entre 1964 y 1966; el de los de carga general ha ido en descenso.

Cuadro 1

MATIAS DE GALVEZ: NUMERO DE BARCOS LLEGADOS AL PUERTO, 1960-66

Año	Total	Tanques	Carga general ^{a/}
1960	494	...	...
1961	481	...	...
1962	552	...	...
1963	597	...	...
1964	610	5	605
1965	605	8	597
1966	564	14	550

Fuente: Empresa Portuaria Nacional "Matías de Gálvez".

a/ Aunque por Matías de Gálvez se moviliza plátano, se embarca como carga general y no en barcos bananeros especiales.

El volumen de tráfico registrado por el puerto, según cifras de comercio internacional, ha venido incrementándose notablemente con respecto a 1961; creció notable e ininterrumpidamente en el período 1961-65, especialmente en 1963 y 1964, probablemente por la iniciación de las importaciones en containers y de derivados del petróleo, que coinciden con el incremento del número de entradas de barcos-tanque. (Véase el cuadro 2)

También las exportaciones aumentaron, aunque en menor proporción; en 1965 mostraron una baja absoluta que quedó contrarrestada con creces por el volumen de importaciones de dicho año. Se observan, no obstante, pronunciadas variaciones absolutas en los volúmenes de carga internacional registrados por el puerto, aunque coinciden con la tendencia y la proporción de los diferentes rubros. El cuadro 2 refleja la importancia y tendencia de dichos movimientos. Los volúmenes movilizados consignados por el puerto figuran en el cuadro 3.

Cuadro 2

MATIAS DE GALVEZ: REGISTRO DE COMERCIO INTERNACIONAL, 1960-66

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importaciones	Exportaciones
1960	...	59	...
1961	92	65	27
1962	147	79	68
1963	194	116	78
1964	372	287	85
1965	618	559	59
1966	...	...	...

Fuente: Banco de Guatemala, Boletín Estadístico, Año XIX, 1966

Cuadro 3

MATIAS DE GALVEZ: MOVIMIENTOS PORTUARIOS INTERNACIONALES, 1964-66

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importaciones	Exportaciones
1964	361	245	116
1965	444	364	80
1966	567	460	107

Fuente: Empresa Portuaria Nacional "Matías de Gálvez".

/La tendencia

La tendencia del total es creciente; la proporción de volúmenes de importación ha experimentado un ascenso de un 57 por ciento en sólo 3 años, que confirma el movimiento de barcos registrado.

La composición de los volúmenes de carga internacional por el puerto aparece en los cuadros 4 y 5.

El puerto de Matías de Gálvez es el único del Istmo que maneja carga en containers dirigida tanto a Guatemala como al resto de América Central. Recibe semanalmente un barco de Miami y ya se ha mencionado la probable influencia de esta circunstancia en el fuerte aumento registrado por las importaciones. El volumen del petróleo, por ejemplo, ha aumentado un 230 por ciento en los últimos 3 años.

También se aprecian aumentos notables en rubros como papel, grasas y aceites y materias primas.

Por lo que respecta a las exportaciones, los volúmenes totales registrados en los 3 años indicados ofrecen crecimientos más bien reducidos; el banano representa una pequeña cantidad, porque se moviliza generalmente por Puerto Barrios, y se aprecia cierta tendencia al aumento de las exportaciones de café, algodón, azúcar, carne y camarón.

La capacidad anual normal del muelle ha sido estimada en 300 000 toneladas y la de sobrecarga, en 500 000; el puerto, en cualquier caso, está operando a niveles superiores a esta última cifra. La operación y movimiento de todo tipo de barcos ha disminuido entre 1964 y 1966, pero los volúmenes de carga transportada por ellos aumentaron; fueron para 1964, 1965 y 1966 de 592, 734 y 1 000 toneladas, respectivamente.

El promedio de velocidad de carga y descarga de los barcos, es de 8 toneladas por hora-cuadrilla.

El incremento continuo y pronunciado del promedio de carga movilizad^o por barco debe atribuirse al aumento de volúmenes de petróleo transportado en barcos-tanque de mayor capacidad y que han llegado al puerto con mayor frecuencia.

Excluyendo el transporte de petróleo y sus derivados, en el de carga general se redujo también el número de barcos llegado (597 en 1965, 550 en 1966) y aumentaron los volúmenes y los promedios manejados por barcos, que fueron de 519 y 577 toneladas en 1965 y 1966.

Cuadro 4

MATIAS DE GALVEZ: IMPORTACION POR TIPOS DE MERCADERIA, 1964-66

(Toneladas)

	1964	1965	1966
<u>Total</u>	<u>244 846</u>	<u>364 435</u>	<u>459 579</u>
Petróleo	76 071	137 161	250 986
Papel y otros	3 689	14 630	19 898
Productos químicos	5 266	6 816	5 813
Maquinaria y equipo	12 622	34 343	27 219
Grasas y aceites	4 225	24 558	25 482
Materias primas	8 792	39 436	33 957
Materiales de construcción	18 628	58 682	41 879
Otros	115 553	48 809	54 345

Fuente: Empresa Portuaria Nacional "Matías de Gálvez".

Cuadro 5

MATIAS DE GALVEZ: EXPORTACION POR TIPOS DE MERCADERIA, 1964-66

(Toneladas)

	1964	1965	1966
<u>Total</u>	<u>116 471</u>	<u>79 680</u>	<u>107 401</u>
Bananos	3 797	6 847	2 683
Algodón	551	1 095	7 970
Café	8 222	22 016	33 769
Maderas	822	3 175	4 907
Azúcar	6 671	28 135	30 935
Carne	5 040	6 958	8 352
Camarón	2 825	3 422	5 610
Otros	88 543	8 032	13 175

Fuente: Empresa Portuaria Nacional "Matías de Gálvez".

/En el

En el tonelaje se incluye el del banano, que también fue transportado por barcos de esa clase.

La ley constitutiva de la Empresa Portuaria Nacional Matías de Gálvez señala textualmente:

"Capítulo VIII. Artículo 33 ... Toda persona individual o jurídica a quien se otorguen los beneficios de la Ley de Fomento Industrial, queda obligada a introducir al país la maquinaria, equipo o cualquier artículo amparado por las franquicias que concede dicha ley, por el puerto nacional de Matías de Gálvez, cuando la importación se efectuare por la vía del océano Atlántico.

"Todas las importaciones y exportaciones que efectúen los organismos del Estado y sus instituciones autónomas y semiautónomas, así como las personas individuales o jurídicas de derecho privado, cuando tales importaciones o exportaciones se deriven de contratos celebrados con el Estado o sus instituciones, deberán efectuarse por el puerto nacional de Matías de Gálvez cuando el ingreso o salida deba efectuarse por la vía del océano Atlántico.

"Se exceptúan de las disposiciones de los dos párrafos anteriores los casos justificados previa calificación razonada del Ministerio de Hacienda y Crédito Público..."

d) Aspectos financieros

La operación de la empresa ha sido favorable al haber aumentado en los tres últimos años sus ingresos en mayor proporción que los gastos, obteniéndose superávit absolutos crecientes --que fueron del orden de 356, 464 y 567 000 dólares para los años 1964, 1965 y 1966, respectivamente-- y resultados de operación con coeficientes decrecientes ya que fueron del 80, el 77 y el 44 por ciento para los mismos años.

El ingreso promedio, por tonelada movilizada, alcanzó en 1966 un valor de 3.79 dólares, mientras su costo promedio fue de 2.79 dólares.

Las inversiones fijas en las instalaciones portuarias se estimaban, al 31 de diciembre de 1966, en 6.4 millones de dólares y su patrimonio en 7.8 millones. La inversión inicial, al terminarse el muelle, fue de 4,8 millones de dólares.

De acuerdo con la Ley Constitutiva, las utilidades líquidas de la empresa se distribuyen en esta forma: 50 por ciento para las operaciones de la misma, 25 por ciento para el estado, 10 por ciento para reserva legal y 15 por ciento para los empleados y trabajadores. La empresa goza de exención de impuestos, derechos y tasas fiscales o municipales, establecidos o que en el futuro puedan establecerse.

e) Otros aspectos

Trabajan en el puerto en la actualidad 876 personas, de las cuales 56 son personal de oficina y vigilancia y el resto trabajadores de planilla de muelle, bodegas, talleres, etc. Se dispone generalmente de 32 cuadrillas. La aduana tiene asimismo su personal de oficina y de bodegas, dedicado este último a la custodia y manejo de la mercancía de importación a su cargo.

El decreto 1068 del 13 de abril de 1967 refunde el servicio de vigilancia de la aduana con el de la guardia de Hacienda. Se dispone en la actualidad, en consecuencia:

- a) Dentro del recinto portuario y de sus accesos, de la vigilancia de la Empresa Nacional Portuaria Matías de Gálvez;
- b) En el exterior del recinto portuario, de los cuerpos de policía del puerto y de la aduana, refundidos.

La empresa portuaria cuenta con equipo de radio para comunicación entre el puerto y la ciudad de Guatemala.

La iluminación del recinto portuario es buena.

2. Puerto Barrios

a) Descripción

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

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

/productoras de

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

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

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

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

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

^{1/} Véanse las equivalencias de medidas que figuran a continuación del índice.

^{2/} En el lado sur de la sección de acceso existe un espacio que permite el atraque de barcos pequeños.

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

Dispone el puerto de tres bodegas con una superficie total de 6 086 m²; una de ellas, de 928 m², pertenece a la aduana. En el muelle principal existe una bodega de tránsito de 5 360 m²; otras dos, propiedad del puerto, tienen espacios de 378 m² y 2 780 m²; se dispone de un almacén para chatarra, etc., de 4 650 m² y la empresa utiliza para depósito de carga una zona a cielo abierto de aproximadamente 50 000 m² en los patios del ferrocarril.

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

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

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

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

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

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

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

b) Propiedad y administración

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

/El contrato-

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

c) Operaciones portuarias

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

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

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

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

Cuadro 6

PUERTO BARRIOS: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CARGA, 1960-66

(Miles de toneladas)

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

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

Cuadro 7

GUATEMALA: EXPORTACIONES DE BANANO, 1960-66

(Miles de toneladas)

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

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

/la tendencia

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

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

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

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

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

d) Aspectos financieros

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

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

Cuadro 8

PUERTO BARRIOS: COMPOSICION DEL COMERCIO INTERNACIONAL, 1964 y 1965

(Miles de toneladas)

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

Fuente: Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica.

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

e) Otros aspectos

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

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

3. Champerico

a) Descripción

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

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

/El muelle,

El muelle, de unos 350 metros de longitud, tiene cuatro atracaderos que no pueden ser utilizados por ningún barco de altura y sólo permiten atender simultáneamente 4 lanchones, de 50 toneladas cada uno, con los que se moviliza la carga por medio de remolques. La profundidad del muelle en los atracaderos varía entre 4 y 6 metros. Se pueden atender directamente en él barcos pesqueros de 30 a 50 toneladas de desplazamiento.

El muelle, sus equipos y demás instalaciones reciben un mantenimiento adecuado.

Se dispone de un total de 24 805 m² cubiertos y de 6 530 m² de bodegas totalmente cerradas. El puerto dispone de espacio suficiente para almacenar en perfectas condiciones de seguridad un mínimo de 50 000 pacas de algodón en las bodegas cubiertas, un mínimo de 300 000 sacos de fertilizantes, más de 50 000 sacos de café y similares y carga de importación varia, además de 13 000 m² de patios a cielo abierto, pavimentados de concreto, para el almacenamiento de pacas durante la estación seca.

El área total pavimentada disponible es de 52 000 metros cuadrados.

Dentro del recinto portuario existen aproximadamente 480 metros de vías de ferrocarril a nivel del pavimento y pueden entrar vehículos automotores. Se dispone de 4 locomotoras, 25 vagones pequeños, 140 vagonetas, 6 grúas, 2 tractores, 10 elevadores de horquilla y una compresora que se destina a la limpieza final de las pacas de algodón.

También se dispone de talleres de mantenimiento y construcción de equipos livianos para la movilización de la carga, de una central eléctrica y de un sistema contra incendios. Para transportar la carga entre los barcos y el muelle, la empresa utiliza 4 remolcadores y 10 lanchones de entre 30 y 40 toneladas de carga. Existe un astillero para el mantenimiento del equipo flotante en el que se han construido hace poco tiempo lanchones a un costo menor que los importados; se conserva en buen estado.

El puerto proporciona servicio de agua.

Existe un faro de 50 vatios, con un alcance de 9 millas. No se necesitan boyas ni servicio de prácticos.

b) Propiedad y administración

El puerto de Champerico fue construido en 1872 y es propiedad actualmente del Gobierno de Guatemala. Es operado por la Empresa Portuaria Nacional de Champerico, institución autónoma creada por Decreto número 334, de fecha 29 de junio de 1955. Su administración se puede considerar altamente eficiente.

c) Operaciones portuarias

Los volúmenes de carga manejados por el puerto y el número de barcos atendidos ha aumentado en los últimos 7 años. El número de barcos de altura que recalaron en el puerto se incrementó en ese período un 21 por ciento y el total de mercancías movilizadas, un 89 por ciento; los tonelajes transportados por cada barco aumentaron en la misma proporción, a pesar del crecimiento del tonelaje total movilizado durante el período; se observa en los últimos tres años cierta disminución del mismo. (Véase el cuadro 9.)

El recibo y expedición de la carga entre los barcos y el muelle debe hacerse, como se ha dicho, por medio de transbordos. Las naves permanecen fondeadas durante toda su estancia en el puerto, en promedio 26 horas. En 1964, 1965 y 1966 se trabajó un promedio constante de dos escotillas por barco pudiendo así calcularse, por el número de barcos atendidos, el total de escotillas trabajadas y el tonelaje promedio manejado al año por cada una; fueron en total 374, 344 y 370 escotillas respectivamente en los años mencionados, y los volúmenes promedio manejados por escotilla, de 296, 311 y 282 toneladas. Por otro lado, aunque con niveles absolutos mayores, las toneladas de carga manejadas en promedio por barco también disminuyen en 1966.

Aunque en el estudio hecho en 1963 se estima para este puerto una capacidad normal de 110 000 toneladas y una de sobrecarga de 150 000, las mejoras realizadas desde 1963 a la fecha permiten movilizar en forma eficiente y económica unas 300 000 toneladas por año.

La empresa estima una velocidad de manejo de carga de 50 toneladas por hora-barco.

Cuadro 9

CHAMPERICO: BARCOS DE ALTURA ENTRADOS Y VOLUMENES MANEJADOS, 1960-66

Año	Barcos entrados (número)	Volúmenes manejados (miles de toneladas)	Volúmenes por barco (toneladas)
1960	153	55	359
1961	166	66	398
1962	174	63	362
1963	187	110	592
1964	187	110	592
1965	172	107	623
1966	185	104	564

Fuentes: Carreteras, puertos y ferrocarriles de Centroamérica, op. cit.
y Empresa Portuaria Nacional de Champerico.

El movimiento de carga internacional durante el período de 7 años considerado ha ido también en ascenso; en él ha tenido mayor participación una proporción de exportaciones que aumentó un 132 por ciento mientras las importaciones se duplicaron, con la excepción de 1966, año en el que bajaron sensiblemente como puede observarse en el cuadro 10.

La mercancía manejada por el puerto es poco variada y corresponde totalmente a la clasificación de carga general. La producción creciente de algodón y semillas de algodón se exporta por este puerto, así como pequeños volúmenes de café, más o menos constantes, porque la producción principal de la zona se exporta por puertos del Atlántico, aprovechando las rebajas de los fletes ferroviarios que la FICA ofrece, y las tarifas marítimas fuertemente diferenciadas de uno a otro litoral por hallarse la FICA asociada a diversas conferencias navieras. Como el puerto sirve una región eminentemente agrícola, las importaciones principales son abonos y fertilizantes. (Véase el cuadro 11.)

Cuadro 10

CHAMPERICO: MOVIMIENTO DE CARGA INTERNACIONAL, 1960-66

(Miles de toneladas)

Año	Total	Importaciones	Exportaciones
1960	55	21	34
1961	66	42	24
1962	63	37	26
1963	110	38	76
1964	110	38	72
1965	107	45	62
1966	104	25	79

Fuentes: Carreteras, puertos y ferrocarriles de Centroamérica, op. cit.
 y datos de la Empresa Portuaria Nacional de Champerico.

Cuadro 11

CHAMPERICO: PRINCIPALES MERCANCIAS MOVILIZADAS, 1963-66

(Miles de toneladas)

Productos	1963	1964	1965	1966
		<u>Exportaciones</u>		
Algodón en pacas	29	29	39	59
Semilla de algodón	36	36	13	10
Café	6	7	7	8
		<u>Importaciones</u>		
Abonos y fertili- zantes	-	28	37	19
Trigo	-	1	1	-

Fuentes: Carreteras, puertos y ferrocarriles de Centroamérica, op. cit.,
 y Empresa Portuaria Nacional de Champerico.

d) Aspectos financieros

La inversión en activos se estimó por la empresa en 1966 en 2.5 millones de dólares.

Champerico es un puerto que ha venido obteniendo utilidades en todos sus ejercicios anuales, aunque hayan disminuido en términos absolutos --como consecuencia del descenso de su actividad durante los últimos tres años (de 358 000 dólares registrados en 1964, a 240 000 en 1965 y 215 000 en 1966)--, debido sobre todo a un incremento de los gastos de operación que no ha sido compensado por uno de los ingresos; al haberse incrementado los gastos ha sucedido otro tanto con los coeficientes de operación (que ascendieron a 58, 68 y 75 por ciento, respectivamente en cada uno de los años citados). Han aumentado asimismo, en consecuencia, los gastos promedio por tonelada movilizadas; en 1966 fueron del orden de 6.17 dólares que todavía reportaron ganancias a la empresa, aunque a niveles decrecientes, si se comparan con los de 1964 y 1965, que fueron de 4.54 y 5.64 dólares. El nivel de los ingresos promedio por tonelada fue de 7.78, 7.88 y 8.40 dólares para 1964, 1965 y 1966, respectivamente.

e) Otros aspectos

La empresa cuenta en la actualidad con 51 empleados y 692 obreros. En los últimos 3 años ha disminuido su número, que en 1964 ascendía a 909 personas y en 1965, a 752. Como en los otros tres puertos de altura de Guatemala, la aduana controla, custodia y maneja la mercadería de importación y exportación y cuenta para ello con personal de oficina y de bodegas.

4. San José

a) Descripción

El puerto de San José, en la bahía del cabo San José de la costa del Pacífico, se localiza a 13° 54' 58" de latitud Norte y a 90° 49' 24" de longitud Oeste. Queda a 107 kilómetros de la ciudad de Guatemala por carretera y por esa ruta se comunica con Escuintla, a 52 kilómetros, lugar /donde la

donde la Interoceánica se une con la carretera del litoral CA-2. La distancia a la capital por ferrocarril son 121 kilómetros (Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica) y los puertos más cercanos, Champerico, al norte, a 124 kilómetros y Acajutla, al sur, a 96 kilómetros, en línea recta.

San José, a rada abierta, ofrece poco abrigo a los barcos que pueden entrar sin restricciones al área de fondeo y anclar en la bahía a unos 200 metros de la playa. La profundidad varía entre 6 y 10 brazas.

El lugar más conveniente para anclar y manejar la carga tiene unas 9 brazas de profundidad y queda cerca del muelle, al que las mercancías deben transferirse por medio de lanchones. Entre mayo y octubre esencialmente, los barcos no pueden anclar sin peligro e incluso las operaciones de transbordo en los lanchones son arriesgadas. En el área marítima portuaria el intervalo medio de marea alta es de 2 horas 12 minutos, el nivel máximo de la marea llega a ser de 1.86 metros, y el medio de 1.5 m. Se dispone de servicios de pilotaje, apropiados y necesarios.

No existe ningún muelle que permita atracar a los barcos de gran calado; sólo pueden hacerlo los lanchones que transbordan la carga. La estructura donde la desembarcan se encuentra en una zona con 9.15 metros de profundidad, pero el oleaje impide el atraque de los barcos de gran calado que podrían hacerlo.

El muelle tiene en total 274 metros de longitud, incluyendo la sección de acceso. La cabeza tiene 76 metros de anchura y cuatro atracaderos para los lanchones.

Desde las zonas de fondeo de los barcos, los productos del petróleo se trasladan por ductos submarinos, directamente a los depósitos de almacenamiento.

El sistema de transbordos sólo permite atender dos buques simultáneamente; parece sin embargo un sistema eficiente y no muy lento porque los barcos permanecen poco tiempo en el puerto, salvo excepción.

Existen ocho bodegas cubiertas con una superficie total de 11 130 m². Aunque se trata de un puerto ferroviario, se han nivelado y pavimentado las vías para permitir la entrada de camiones a las bodegas. El área de

/depósito a

depósito a cielo abierto, pavimentada, es de 8.174 m². Las instalaciones para el almacenamiento de productos derivados del petróleo pertenecen a compañías privadas, se hallan fuera del área portuaria y disponen de ductos desde las áreas de fondeo de los barcos, como se ha anotado.

Los lanchones, que constituyen el equipo más importante para la operación del puerto, atracan en la cabeza del muelle y tienen 35 toneladas de capacidad. La Agencia Marítima, S.A., es la propietaria de cuatro remolcadores y nueve lanchones. En el muelle se moviliza la mercadería con equipo ferroviario; existen 8 kilómetros de vías férreas dentro del recinto portuario, tres locomotras y 120 carros. En el muelle, en cada uno de los atracaderos, hay cuatro grúas fijas para la carga y descarga de los lanchones, tres de cinco toneladas de capacidad y otra de 20. Además se dispone de cuatro grúas móviles, 15 elevadores de horquilla y tres bandas transportadoras pequeñas. Este equipo, al igual que los remolcadores y los lanchones, pertenece asimismo a la Agencia Marítima, S.A.

Se dispone de talleres de mantenimiento y de una planta eléctrica.

b) Propiedad y administración

El puerto inició sus operaciones en enero de 1853. Su actual propietaria es la empresa de los Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica (FICA), que lo adquirió en 1926. Es administrado y operado por la Agencia Marítima, S.A., que se encarga del manejo de la carga. La FICA percibe los derechos de muellaje y la Agencia Marítima los de movilización y almacenamiento. Fuera del puerto existen algunas instalaciones, de propiedad privada, como las de almacenamiento y descarga de productos de petróleo que pertenecen a la ESSO, Texaco, California Oil Co. (Chevrón).

c) Operaciones portuarias

Los principales movimientos canalizados por el puerto de San José son las importaciones de petróleo, que en el período 1960-65 representaron, en promedio anual, alrededor del 80 por ciento del total de los volúmenes entrados y salidos; el 20 por ciento restante corresponde a las exportaciones e importaciones de carga general.

/La descarga

La descarga de derivados del petróleo no implica prácticamente operaciones del puerto, puesto que se dirige directamente desde los buques-tanque fondeados a las terminales localizadas fuera del área portuaria por los ductos submarinos.

Sólo cabe hacer referencia, por lo tanto, a las operaciones de carga general que representan en realidad la actividad portuaria y permiten juzgar su naturaleza y tendencias en función de la capacidad del puerto.

El número de los barcos de carga seca llegados al puerto acusa descensos leves pero continuos del orden de un 23 por ciento, desde 1960 a 1966. Como a la vez, en el mismo período, se ha duplicado el volumen de carga anual movilizada, el volumen promedio manejado por barco ha tenido que aumentar más de un 100 por ciento. (Véase el cuadro 12.)

También han crecido los volúmenes promedio movilizados, por atracadero. Por cada uno de los 4 que tiene, se han movilizado, en promedio, anualmente y a diario, los volúmenes que aparecen en el cuadro 13; esos promedios han sido crecientes y en 1964, 1965 y 1966 han oscilado alrededor de 100 toneladas diarias que transportan los nueve lanchones disponibles.

En el Estudio de Transportes para Centroamérica se estima la capacidad normal del puerto en 100 000 toneladas de manejo de carga y la de sobrecapacidad en 150 000; el puerto ha estado operando últimamente, por lo tanto, a niveles cercanos a la capacidad de sobrecarga.

d) Aspectos financieros

La FICA, que es la propietaria del muelle y de las instalaciones fijas, estima el valor de sus instalaciones en 500 000 dólares, aproximadamente. Los resultados financieros de la FICA, que percibe los ingresos de muellaje, han sido muy altos, pues los gastos en que incurre son muy pequeños en relación con los mismos. En 1965 y 1966, los primeros fueron de 220 500 dólares y de 241 100, mientras los segundos fueron de 15 300 y 17 000 dólares, arrojando superávit de 205 200 y 224 000 dólares, respectivamente, con un coeficiente de operación de apenas el 7 por ciento para los dos años mencionados.

Cuadro 12

SAN JOSE: MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE BARCOS DE
CARGA GENERAL, 1960-66

Año	Barcos de carga general entrados (número)	Volumen de carga general (miles de toneladas)	Volumen promedio movilizado por barco (toneladas)
1960	306	73	239
1961	287	72	251
1962	284	82	289
1963	299	118	395
1964	270	138	511
1965	267	145	543
1966	241	148	614

Fuentes: Carreteras, puertos y ferrocarriles de Centroamérica, op. cit.
y Agencia Marítima, S.A.

Cuadro 13

SAN JOSE: MOVIMIENTOS EFECTUADOS POR ATRACADERO
DE TRANSBORDO, 1960-66
(Toneladas)

Año	Volumen promedio anual movido por atracadero	Volumen promedio diario movido por atracadero
1960	18 250	50
1961	18 000	49
1962	20 500	56
1963	29 500	81
1964	34 500	99
1965	36 250	99
1966	37 000	101

Fuentes: Carreteras, puertos y ferrocarriles de Centroamérica, op. cit.,
Agencia Marítima, S.A., y CEPAL.

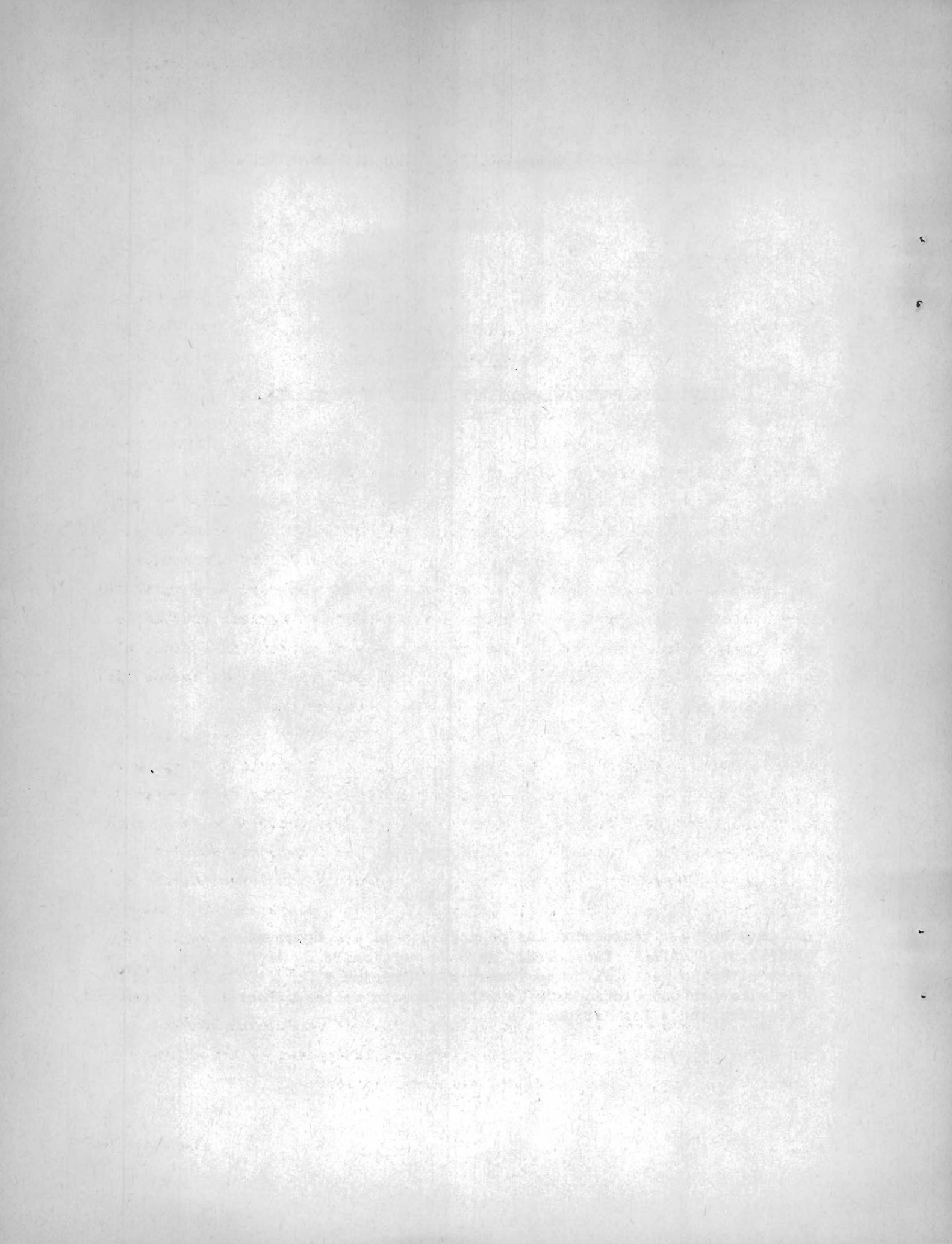
/No se ha

No se ha dispuesto de información reciente sobre los resultados de la explotación portuaria que lleva a cabo la Agencia Marítima, pero los resultados obtenidos en el período 1960-63 señalan operaciones ventajosas puesto que operaron con utilidades crecientes y coeficientes decrecientes (en 1963 fueron ya de 222 000 dólares y de 75 por ciento, respectivamente).

Anexo VI

ACTIVIDADES PORTUARIAS DESARROLLADAS EN GUATEMALA, 1967

En este anexo se reproducen las páginas 3 a 11 del documento CCE/SC.3/GTM/II/2; TAO/LAT/92, de 6 de septiembre de 1968, preparado para el Grupo Regional sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario por el señor Gonzalo Andrade Geywitz, Experto de la Oficina de Cooperación Técnica de las Naciones Unidas.



II. PUERTOS DE ALTURA DEL ISTMO CENTROAMERICANO

1. Guatemalaa) Matías de Gálvez

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

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

El espigón marginal, paralelo a la costa, de 457 m de largo, fue diseñado para 3 atracaderos de 150 m cada uno. En el puerto se dispone en total de 70.000 m² de superficie de almacenamiento (a cargo de la Aduana). El tiempo libre de cobro es de 12 días para las importaciones y de 30 para las exportaciones. Cuenta además con 3 grúas (una fija y dos móviles), 2 camiones, 3 tractores, 24 vagonetas, 3 plataformas, 33 levantadores de horquilla y 9 000 paletas; hay 3 silos para carga a granel de 400 toneladas de capacidad cada uno; ductos y almacenes para petróleo; dos plantas eléctricas; talleres de mantenimiento, y equipo contra incendios. La empresa particular COINCO es la concesionaria del servicio de pilotaje y de remolque, utiliza los servicios de cinco prácticos y dispone de 3 remolcadores, dos lanchas y el equipo de radio de tierra-barco; la empresa se encuentra en capacidad de prestar sus servicios sin interrupción.

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

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

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

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

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

se registraron volúmenes promedios (incluido el petróleo) por barco de 592, 734, 1.000 y 987 toneladas, respectivamente.

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

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

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

iv) Mejoras y programas de ampliación. Durante los 10 primeros meses de 1967 se llevaron a cabo entre otras, las siguientes mejoras en el puerto: Urbanización de 73 500 m², zona que comprende el área denominada "zona de bodegas y depósitos" para uso particular, fuera de los recintos de operación portuaria; pavimentación de 32 400 m² en los patios de operación Catastro de 45 caballerías de terrenos que serán expropiados para ampliar la ciudad y las instalaciones portuarias.

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

/avanzado.

avanzado. Las ampliaciones que se han hecho son: 1) Muelle marginal de 450 m de largo construido sobre pilotes de concreto pretensado; 2) Dos bodegas de 60 m por 120 m; 3) Habilitación de 5.32 ha pavimentado para patios de operación; 4) Dragado de 1 800 000 m³ para nueva dársena de maniobras contigua a la existente, con un área de 37.5 ha; 5) Instalaciones de agua potable, energía eléctrica, teléfonos, servicio contra incendios; 6) Equipo de grúas rodantes.

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

b) Puerto Barrios

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

El muelle de atraque directo, con vías de ferrocarril, penetra en el mar y se une a tierra por una sección angosta; tiene 330 metros de largo por 40 de ancho y proporciona espacio a cuatro atracaderos (dos de cada lado); los barcos pequeños pueden atracar en la sección de acceso. Cuenta con bandas transportadoras de banano y equipos especiales para la descarga de cereales a granel. En el muelle existe una bodega de tránsito de 5 360 m²; en el puerto se dispone de 3 bodegas con una superficie total de 6 086 m², un almacén de chatarra de 4 650 m², y 50 000 m² de patios del ferrocarril que se utilizan como depósito a cielo abierto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Champerico

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

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

Los equipos e instalaciones son adecuados y amplios los espacios de almacenaje (24 805 m² cubiertos y 6 530 m² cerrados, y patios pavimentados a cielo abierto de 13 000 m²). El área pavimentada es de 52 000 m². Al puerto que dispone de 480 m de vía férrea empotrada en el pavimento, tienen acceso vehículos automotores y trenes. Cuenta con 4 locomotoras, 25 vagones pequeños, 140 vagonetas, 6 grúas, 2 tractores, 10 elevadores de horquilla y una compresora para la limpieza de las pacas de algodón. En 1967 adquirió otro elevador de carga Allis Chalmer, una estibadora Hysler, dos radio-telefonos, un montacargas Hyster, un motor diesel Cummings, una

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

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

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

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

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

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

* Los cuadros aparecen al final de este estudio.

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

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

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

d) San José

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

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

/Por la

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

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

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

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

Anexo VII

SITUACION Y ACTIVIDAD PORTUARIA EN GUATEMALA, 1964-68

En este anexo se reproducen las páginas 4 a 14 del documento E/CN.12/CCE/SC.3/27; TAO/LAT/99, de noviembre de 1969, preparado para la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias por el señor Gonzalo Andrade, experto en transporte marítimo y desarrollo portuario de la Oficina de Cooperación Técnica (OCT) de las Naciones Unidas.

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

A. Guatemala

1. Costa del Atlántico

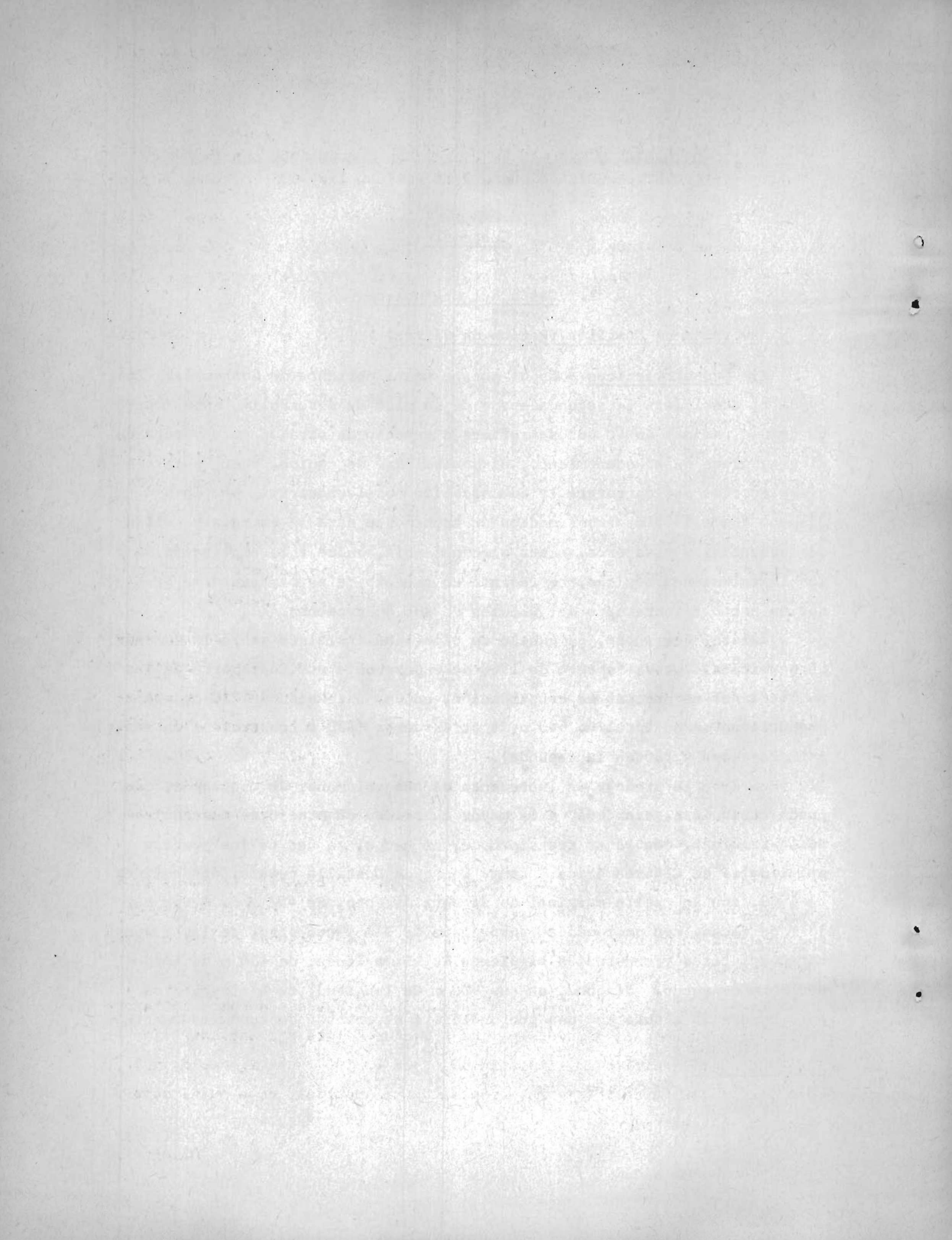
a) Santo Tomás de Castilla (Matías de Gálvez)

1) 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)^{2/}

2/ Un pie = 30.48 centímetros.



El área de almacenamiento es actualmente de 129 275 m², de los cuales 33 200 m² 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
Importaciones	<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
Exportaciones	<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

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,^{3/} 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 algodonera) 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 m², 36 000 m² 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 período 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 período 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 participe 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/SC.3/GTTM/I/DI.2) y Actividades portuarias realizadas en Centroamérica, 1967 (CCE/SC.3/GTTM/II/2) página 10. Al parecer, los volúmenes de carga manejados por el puerto en 1968 mantuvieron regularidad.

