

NACIONES UNIDAS

**COMISION ECONOMICA
PARA AMERICA LATINA
Y EL CARIBE - CEPAL**



Distr.

LIMITADA
LC/MEX/L.299

12 de abril de 1996
ORIGINAL: ESPAÑOL



LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PARA EL COMERCIO EXTERIOR DE CENTROAMERICA

Este estudio, contratado y revisado por la CEPAL, es producto de una de las actividades llevadas a cabo como parte del Acuerdo Complementario al convenio de cooperación técnica entre el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) y las Naciones Unidas, por medio de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). El documento no refleja necesariamente las posiciones del BCIE ni de la CEPAL.

INDICE

PRESENTACION	1
--------------------	---

Primera parte: Situación actual de los puertos centroamericanos

I. DEMANDA	5
------------------	---

1. Las corrientes comerciales del Mercado Común Centroamericano (MCCA)	5
2. Tráfico marítimo centroamericano	6
3. Tráfico terrestre centroamericano	6
4. Tráfico aéreo centroamericano	6

II. OFERTA	7
------------------	---

1. Puertos e institucionalidad portuaria	7
2. Infraestructura	7
3. Equipo fijo, semifijo y remolcadores	8
4. Tráfico de los puertos principales	8
5. Capacidad, utilización y tiempo de espera del buque	9

III. FUERZA LABORAL PORTUARIA Y ESTIBADORES	11
---	----

1. La fuerza laboral portuaria en la economía global	11
2. Fuerza laboral portuaria en Centroamérica	11
3. Política de inversión en infraestructura	14

IV. AMBIENTE COMPETITIVO	15
--------------------------------	----

1. La economía global	15
2. Bloques económicos	15

3. Cambios tecnológicos	15
4. Nuevos parámetros legales	16
5. Puertos extranjeros: Estados Unidos, México y Panamá	16
V. PUERTOS CON MAYOR DEMANDA	17
1. Productividad portuaria	17
2. Finanzas portuarias, costos y tarifas	18
3. Zonas de influencia (hinterland) y tráfico en tránsito	19
4. Recargos de las conferencias	20
5. Puertos principales	20
VI. MARCO DE LA MODERNIZACION, EXPANSION Y ESPECIALIZACION DE LOS PUERTOS	21
1. La política regional	21
2. Modernización	22
VII. EXPANSION PORTUARIA Y SU ESPECIALIZACION	23
1. Expansión portuaria	23
2. Especialización portuaria	23
3. Proyectos portuarios	23

Segunda parte: Estimaciones de demanda y necesidades de inversiones portuarias

VIII. CORRIENTES COMERCIALES	27
1. Dos escenarios	27
2. Implicaciones de los escenarios para Centroamérica	28
3. Cómo pasar del escenario A al escenario B	29
IX. DEMANDA FUTURA	31
1. Proyecciones del tráfico de otros estudios	31
2. Base de un análisis sistemático	32
3. Dirección de comercio	33
4. Forma de presentación de los productos	33

5. Proyecciones de tráfico	33
X. COSTOS DE TRANSPORTE Y DISTANCIAS	37
1. Servicios marítimos	37
2. Puertos y accesos portuarios	44
3. Carreteras	44
4. Puertos y la integración regional	44
XI. CAPACIDAD PORTUARIA Y PROGRAMAS DE INVERSION EXISTENTES	47
1. Capacidad portuaria existente	47
2. Capacidad requerida	47
3. Programas de inversión existentes	48
4. Escala del programa de inversión requerido	50
XII. DESARROLLO REGIONAL Y URBANO; TURISMO	55
1. Desarrollo regional	55
2. Desarrollo urbano	55
3. Turismo	55
XIII. POSIBLE PATRON DE INVERSION	57
1. Puertos centroamericanos	57
2. Papel del sector privado	58
3. Implementación	58
 Tercera parte: Proyectos portuarios y necesidades de asistencia técnica	
XIV. EL PROGRAMA DE INVERSIONES	63
1. Introducción	63
2. Proyecciones del tráfico portuario	63
3. Programa de inversiones	63
4. Definición de proyectos	64
5. Jerarquización de proyectos	64
6. Perfiles de proyectos	65

7. Inversionistas potenciales	65
8. Características del programa de inversiones	65
XV. PROYECTOS PORTUARIOS	67
1. Base del análisis	67
2. Deficiencias en capacidad	67
3. Necesidades de muelles adicionales	67
4. Proyectos vigentes	68
5. Comparación de necesidades	68
6. Perfiles de proyectos	73
7. Financiamiento de compras de equipo	74
XVI. REFORMA PORTUARIA	75
1. Necesidad de reforma	75
2. Inversión pública y el papel del gobierno	75
3. Inversión privada	75
4. Marco financiero	76
5. Instituciones existentes	76
6. Implementación del proceso de reforma	76
BIBLIOGRAFIA	81

Anexos:

I. Información estadística	83
II. Servicios «Liner» entre Centroamérica y los Estados Unidos	135
III. Proyectos existentes	141
IV. Cruceros centroamericanos e itinerarios	149
V. Perfiles de los proyectos	163
VI. Reforma portuaria. Términos de referencia	185

INDICE DE CUADROS

Cuadro	
1 MCCA: Comercio exterior, 1986-1993	83
2 MCCA: Exportaciones e importaciones, 1986-1993	84
3 MCCA: Comercio exterior, 1986-1993	84

4	MCCA: Comercio exterior de los países individuales, 1986-1993	85
5	MCCA: Comercio intracentroamericano en relación con el comercio exterior, 1986-1993	86
6	MCCA: Comercio exterior por producto (según NAUCA II), 1986-1992	86
7	MCCA: Comercio con países vecinos, 1986-1993	87
8	Puertos principales centroamericanos: Lista de puertos	88
9	Puertos principales centroamericanos: Organización del sector portuario	89
10	Puertos principales centroamericanos: Resumen de instalaciones portuarias	90
11	Puertos principales centroamericanos: Equipo principal (fijo/semifijo)	91
12	Puertos principales centroamericanos: Equipo principal (remolcadores)	92
13	Puertos principales centroamericanos: Tráfico portuario, 1994	93
14	Puertos principales centroamericanos: Tráfico de contenedores, 1994	93
15	Puertos principales centroamericanos: Tráfico de contenedores, 1993	94
16	Trabajadores portuarios en Centroamérica	94
17	Puertos principales centroamericanos: Rendimiento por hora atracada	95
18	Puertos principales centroamericanos: Rendimiento portuario comparativo por hora-puerto	96
19	Puertos principales centroamericanos: Horas antes de atracar	97
20	Puertos principales centroamericanos: Razón: Tiempo de espera/tiempo de servicios	98
21	Resumen de proyectos potenciales	99
22	Centroamérica: Proyecciones del tráfico portuario, 2000-2010. Según informes de los consultores	100
23	Centroamérica: Tasas de crecimiento experimentadas. Período 1986-1994	101
24	Centroamérica: Balanza de comercio total, 1990-1994	101
25	Centroamérica: Términos del intercambio	102
26	Centroamérica: Exportaciones al resto del mundo, 1994	102
27	Centroamérica: Importaciones del resto del mundo, 1994	103
28	Centroamérica: Exportaciones. Productos principales, 1990-1994	104
29	Centroamérica: Importaciones. Productos principales, 1990-1994	106
30	Exportaciones: MCCA al resto del mundo, 1986-1994	108
31	Importaciones: MCCA del resto del mundo, 1986-1994	109
32	Carga unitaria: Exportaciones centroamericanas a los Estados Unidos	109
33	Carga unitaria: Importaciones centroamericanas de los Estados Unidos	110

34	Dirección del tráfico de los puertos centroamericanos	111
35	Costa del Pacífico: Origen de buques graneleros	111
36	Tráfico portuario, 1994, según forma de presentación	112
37	Proyecciones del tráfico portuario, según forma de presentación, 1994	114
38	Crecimiento de exportaciones e importaciones, 1990-1994	115
39	Proyecciones - año 2010	116
40	Relación entre producto y forma de presentación, 1994	117
41	Proyecciones - año 2010, según forma de presentación	118
42	Proporciones en cada costa, 1994 y 2010	118
43	Proyecciones año 2010, por costa	120
44	Proyecciones por costa y por forma de presentación, 1994 y 2010	120
45	Costos típicos: Contenedor de 20' con mercadería mixta. Estados Unidos a Centroamérica	121
46	Servicios con los Estados Unidos: Recargos	122
47	Comparación de costos en puertos centroamericanos	123
48	Charters: Viaje simple	124
49	Fletes marítimos - Graneles	124
50	Comparativo de liquidación de costos	125
51	Distancias - ciudades y puertos	126
52	Distancias marítimas	127
53	Costo de transporte a las capitales centroamericanas desde Miami	127
54	Capacidad portuaria	128
55	Resumen de proyectos	129
56	Estimaciones de costos típicos	130
57	Cruceros en los puertos centroamericanos	131
58	Magnitud de las inversiones en el sector portuario, hasta el año 2010	131
	Figura 1 Importación de granos	132
	Figura 2 Importación de trigo	133
	Figura 3 Importación de maíz	134

PRESENTACION

En virtud de la necesidad de modernizar, ampliar y especializar la infraestructura portuaria de los países del Mercado Común Centroamericano (MCCA) desde una perspectiva de integración regional, el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) han emprendido el estudio de la infraestructura portuaria. El presente documento se desglosa en tres partes; en primer lugar, se plantea la situación actual de los puertos; en la segunda efectúa un análisis del comercio exterior de la región y su proyección; por último, se exponen las necesidades de inversión en la infraestructura portuaria.

Aunque la investigación se concentró en la infraestructura portuaria, se hizo patente la imposibilidad de separar la modernización de la infraestructura y la de las instituciones, o las prácticas laborales y los sistemas de trabajo, las finanzas y las fuentes de financiamiento de los puertos. Sin su modernización es imposible que el sector portuario contribuya plenamente al comercio exte-

rior de la región. De igual manera, es muy difícil considerar la modernización de la infraestructura al margen de su impacto sobre el medio ambiente, el cual debe ser evaluado por los prestatarios potenciales sobre la base de las normas de las instituciones financieras. Precisamente, el informe concluye en una exposición sobre los elementos de un marco de la política portuaria que apuntaría a tal modernización, asignando responsabilidades diferenciadas al sector público y al privado.

En la elaboración del trabajo se contó con el apoyo y la orientación del Departamento de Políticas y Programas de la Gerencia del Sector Público y del Departamento de Transporte y Obras Hidráulicas del BCIE, así como de los Representantes del BCIE en cada país. El personal de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) que acompañó a los autores por varios puertos prestó un apoyo técnico esencial. También se tuvo la oportunidad de participar en la VII Reunión de REPICA (Reunión de Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano), realizada en Guatemala, del 23 al 25 de febrero de 1995.

Primera parte

**SITUACION ACTUAL
DE LOS PUERTOS CENTROAMERICANOS**

I. DEMANDA

1. Las corrientes comerciales del Mercado Común Centroamericano (MCCA)

Los cinco países del MCCA (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua) presentan costas en ambos océanos, con excepción de El Salvador, que sólo se sitúa junto al Pacífico.

El comercio exterior de los países del MCCA en 1993 totalizó aproximadamente 14,500 millones de dólares, con un tonelaje de 21.6 millones (véanse los cuadros 1 y 2). [SIECA, 1980-1987] ¹ Estas cantidades incluyen el intercambio entre los países del MCCA, de manera que algunos flujos figuran dos veces; excluyendo este factor, los totales se reducen a 13,400 millones de dólares y 20.4 millones de toneladas, respectivamente. En 1993 fue probablemente la primera vez en que el comercio exterior del MCCA excedió los 20 millones de toneladas.

a) Valor del comercio exterior

El comercio exterior dentro del MCCA (intra-centroamericano) ha aumentado sin interrupción durante los últimos 10 años, desde su punto más bajo en 1986 (9,000 millones de dólares) hasta 2,300 millones en 1993, rebasando el anterior pico de 1980. El comercio intracentroamericano se mueve casi exclusivamente por carretera.

El comercio exterior con el «Resto del Mundo» se ha elevado desde 7,600 millones de dólares en 1986 hasta 12,100 millones en 1993, aunque la mayor parte de este crecimiento se registra en importaciones, cuya ponderación en el total pasó de 55 a 68% (véase de nuevo el cuadro 2).

b) Volúmenes de comercio exterior

El volumen del comercio exterior (en términos de tonelaje) se ha expandido de manera proporcional a su valor, aunque a una tasa más baja debido al efecto del alza de precios. El crecimiento de las exportaciones (tonelaje) ha sido sustancial, aunque menor al de las importaciones. El valor (dólares por tonelada) de las importaciones ha aumentado más que el de las exportaciones durante el período revisado.

El tonelaje intracentroamericano pasó de 1.2 millones a 2.5 millones en el mismo período. El volumen total de comercio con el Resto del Mundo escaló de 12.3 millones en 1986 a 19.9 millones en 1993.

c) Participación del MCCA en el comercio exterior

La participación del comercio intracentroamericano en el total del comercio exterior se está acrecentando en valor y volumen. En 1986 la par-

¹ Las cifras de la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica Centroamericana (SIECA) sobre 1993 son provisionales; los consultores han ajustado algunas inconsistencias. Los cuadros mencionados a lo largo del documento se encuentran en el anexo estadístico.

ticipación del MCCA osciló alrededor del 10% del total; en 1993 se elevó a 16% en términos de valor y a 12% en volumen (véase el cuadro 5). Este incremento significa un mayor tráfico por carretera, lo cual tiene un impacto negativo para el tráfico portuario.

d) Composición de los productos

El total del comercio exterior del MCCA de los principales productos se expresa en tonelaje. En cuanto a las exportaciones, es digno de mencionar el ascenso de la fruta fresca y, sorprendentemente, de los «azúcares molidos», así como del «resto de productos», que son primordialmente bienes manufacturados y procesados. En el volumen de las importaciones predominan productos derivados del petróleo y granos. (Véase el cuadro 6.)

2. Tráfico marítimo centroamericano

El comercio exterior de Centroamérica con el Resto del Mundo (19.9 millones de dólares en 1989) es predominantemente marítimo, y coincide casi exactamente con el total del tráfico portuario de los países del MCCA, después de hacer los ajustes que corresponden al tráfico de cabotaje y de sustraer el tráfico terrestre y aéreo con ese mismo destino.

3. Tráfico terrestre centroamericano

El tráfico terrestre intracentroamericano representa aproximadamente 1.1 millones de toneladas por año (tpa). El informe de la Cámara de Comercio de Costa Rica estima que el tráfico terrestre con México y Panamá en 1992 fue de 360,000 toneladas, comparado con 213,000 toneladas en 1975.

[Cámara de Comercio, 1994] El tráfico hacia México se efectúa primordialmente desde Guatemala, con melazas y otros productos agrícolas. El total de 1992 incluye:

	<i>Toneladas</i>
México (Tecún Umán-Ciudad Hidalgo)	240,000
Panamá	120,000

La mayor parte del comercio exterior con Panamá se realiza por carretera. Entre las compras a México predominan los hidrocarburos, en tanto que las exportaciones del MCCA al mismo país sólo alcanzaron unas 167,000 toneladas en 1992 (véase el cuadro 7).

4. Tráfico aéreo centroamericano

El total de la carga aérea en 1992 fue de 162,000 toneladas. El detalle de los 6 aeropuertos principales se expone a continuación:

	<i>Toneladas</i>
Guatemala (La Aurora)	27,000
El Salvador (Internacional)	23,000
Honduras (Villeda Morales)	13,000
Honduras (Toncontin)	4,000
Nicaragua (A. C. Sandino)	7,000
Costa Rica (J. Santamaría)	88,000

Los volúmenes son relativamente insignificantes comparados con el total del tráfico portuario, equivalente a un 1% o menos de un muelle marítimo. Sin embargo, en términos de valor la carga aérea puede llegar al 10% del tráfico portuario. Los puertos captarían parte de este tráfico si dispusieran de infraestructuras modernas, mano de obra capacitada y operaciones eficientes y económicas.

II. OFERTA

1. Puertos e institucionalidad portuaria

En el cuadro 8 se presenta una lista de puertos por país y costa. Existen aproximadamente 24 puertos o terminales que manejan la carga internacional, entre los que se incluye a 15 puertos o terminales con un rendimiento anual de más de 100,000 toneladas y 12 puertos por encima de 500,000 toneladas. La última categoría contempla los siguientes puertos y terminales:

Guatemala	Santo Tomás de Castilla, Puerto Barrios, Puerto Quetzal y San José (boyas)
El Salvador	Acajutla
Honduras	Puerto Cortés y Puerto Castilla
Nicaragua	Corinto y Puerto Sandino
Costa Rica	Moin, Limón y Caldera

Los puertos que manejan más de 100,000 tpa y no figuran en la lista son:

Honduras	San Lorenzo
Costa Rica	Punta Morales y FERTICA

Adicionalmente, hay cierto número de puertos de importancia regional, y potencialmente nacional: entre otros, los de la costa del Atlántico de Nicaragua.

Las autoridades portuarias tienen jurisdicción nacional en Honduras (la Empresa Nacional Portuaria —ENP—), en Nicaragua (la Empresa Nacional de Puertos —ENAP—) y en El Salvador (la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma —CEPA—). A su vez, en Costa Rica existe una autoridad portuaria para cada costa, el Instituto Costarricense de Puertos (INCOP)

y la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA). En Guatemala cada puerto tiene su propia autoridad, aunque en el caso de los puertos públicos su control está centralizado a través de las atribuciones del ministro para nombrar los directores portuarios (véase el cuadro 9). La CEPA y la JAPDEVA tienen facultades más amplias que en el primer caso; abarcan la jurisdicción de ferrocarriles y aeropuertos, y de desarrollo regional en cuanto a JAPDEVA. Las autoridades portuarias fueron establecidas inicialmente en los años sesenta, en la mayoría de los casos merced a préstamos del Banco Mundial. Más recientemente (1980), el Estudio Centroamericano del Transporte (ECAT) recomendó la creación de las Autoridades Portuarias Nacionales, como resultado de lo cual surgió la ENAP en Nicaragua.

2. Infraestructura

La infraestructura portuaria de los países del MCCA se sintetiza en el cuadro 10, con los muelles clasificados por sus dimensiones, incluyendo la profundidad del agua y el grado de su especialización.

Existe un total de aproximadamente 8,543 m² de muelles empleados en comercio exterior, con profundidades que varían de 6 m o menos, hasta 14 m (o 13 m en Limón/Moin, como resultado del sismo de 1990).

Los muelles están distribuidos, según su longitud, como sigue:

País	Total		Profundidad del agua (m)							
	10-	10+	<6	7	8	9	10	11	12	13/14
Total	4,438	4,105								
Guatemala	1,298	820	190	100	90	918		820		
El Salvador	686	601	174		152		360	300		301
Honduras	1,021	1,330	674		347		970	210		150
Nicaragua	783	-	170			613				
Costa Rica	650	1,354		450	200		150	460	526	218

3. Equipo fijo, semifijo y remolcadores

Los principales rubros de equipo de manejo de carga figuran en la lista del cuadro 11. Sólo hay 4 grúas gantry para la transferencia de los contenedores en los puertos, y equipo especializado para el manejo de los graneles secos solamente en cinco puertos (dos de exportación de azúcar y tres de importación de graneles), probablemente debido a restricciones por prácticas laborales. Las instalaciones de graneles líquidos, normalmente provistas por el usuario, se encuentran en la mayoría de los puertos.

En el cuadro 12 se brinda una lista de los remolcadores que se basa en materiales publicados, pero sin información concerniente a la disponibilidad.

4. Tráfico de los puertos principales

a) Tráfico total

El tráfico de los principales puertos en 1994 se muestra en el cuadro 13. Seis puertos manejan el 78% de todo el tráfico portuario del MCCA, y si la consideración se amplía a 12 puertos, éstos sirven el 97.5%. Por orden de volúmenes, incluyendo tráfico de granel líquido y contando el complejo Limón/Moín como un solo puerto, el panorama es el siguiente:

Puerto/País	Tráfico en 1994 (Miles de toneladas)	
1. Limón/Moín	(CR)	5,208.5
2. Puerto Cortés	(H)	3,368.7
3. Puerto Quetzal	(G)	2,815.3
4. Santo Tomás	(G)	2,671.0
5. Acajutla	(ES)	1,876.0
6. Caldera	(CR)	1,411.5
7. San José	(G)	1,287.0

Puerto/País (continuación)	Tráfico en 1994 (Miles de toneladas)	
8. Puerto Barrios	(G)	884.6
9. Puerto Sandino	(N)	759.3
10. Puerto Castilla	(H)	529.0
11. Corinto	(N)	504.3
12. San Lorenzo	(H)	346.3

Fuente: Datos del cuadro 13; en algunos casos, cifras provisionales.

En conjunto, los puertos, incluyendo tráfico de cabotaje, en 1994 totalizaron 22.2 millones de toneladas, que han aumentado 14.9 millones de toneladas en los últimos cinco años, a una tasa promedio anual de 8%. Desde 1985, la tasa de crecimiento promedio anual se ubicó entre 6 y 7%, aunque debe apuntarse una incierta confiabilidad estadística en los registros de los primeros años.

Estas tasas de crecimiento son bastante sostenidas e indican la necesidad de puertos eficientes y adecuadamente dimensionados.

b) Tráfico en contenedores

Se estima que el número total de contenedores manejado en 1994, incluyendo movimiento de contenedores vacíos, fue de 820,000 TEU, ² excluyendo tráfico Ro/Ro (Roll-on/Roll-off) (véase el cuadro 14).

La cifra correspondiente de 1993 fue de 726,000 TEU, de manera que el crecimiento entre 1993 y 1994 alcanzó 11.3% (véase el cuadro 15). Si se compara con la cifra estimada de 519,000 TEU en 1989, la tasa de crecimiento anual es de 10%.

A continuación se desglosan los datos por puertos individuales:

²TEU: Twenty foot Equivalent Unit. Un contenedor de 40 pies es equivalente a 2 TEU.

<i>Puertos</i>	<i>TEU (1989)</i>	<i>TEU (1994)</i> <i>(Miles de TEU)</i>
Total	518.8	820.0
Santo Tomás	88.2	160.0
Puerto Quetzal	25.0	42.1
Acajutla	12.4	25.0
Puerto Cortés	153.2	179.1
San Lorenzo	0.9	2.1
Puerto Castilla	47.4	59.6
Corinto	10.9	4.8
Rama	-	1.1
Limón Moín	172.1	273.0
Caldera	8.7	40.0

Las cuatro grúas de contenedores existentes se distribuyen entre Puerto Cortés (2), Limón (1) y Corinto (1).

5. Capacidad, utilización y tiempo de espera del buque

En algunos puertos existen problemas de capacidad para ciertos tamaños de buque y tipos de carga (véase el punto 1 del capítulo V: Productividad Portuaria).

III. FUERZA LABORAL PORTUARIA Y ESTIBADORES

1. La fuerza laboral portuaria en la economía global

El advenimiento de una economía global determina que cada insumo comprometido en la fabricación o servicio se halle en competencia. El concepto tradicional de competencia entre los diferentes productos terminados se ha transformado en la competencia en cada etapa. La capacidad de comparar, comprar y usar materia prima, mano de obra y servicios a nivel mundial, implica que la tradicional división de los mercados en domésticos e internacionales seguirá perdiendo mucha de su relevancia.

La economía global ya plantea a la fuerza laboral portuaria centroamericana la necesidad de su transformación de una empresa doméstica protegida a una empresa internacional competitiva que responda a las señales del mercado. Hoy día, la ocupación de los muelles puede ser un indicio equivocado de la necesidad de invertir en infraestructura, ya que las funciones tradicionales del manejo de carga y almacenamiento han sido modificadas por el movimiento intermodal de la carga, el intercambio electrónico de información, los procedimientos rápidos de aduana y los servicios de transporte terrestre de larga distancia. La productividad de la fuerza laboral portuaria y los costos portuarios influyen no sólo en la ocupación de las instalaciones existentes, sino también en la competitividad de las exportaciones de un país en los mercados internacionales.

El vínculo entre los mecanismos del mercado y la necesidad de invertir en infraestructura portua-

ria es evidente; señales tales como mayores ganancias y la expansión de la demanda de servicios de manejo de carga darán incentivo al sector privado para invertir en nuevas tecnologías e iniciar programas de capacitación con el fin de mejorar la productividad de los trabajadores.

Los gobiernos centroamericanos han aislado a los estibadores de los mecanismos del mercado porque consideran que los puertos tienen una función pública y social, pero esa ecuación ya no tiene vigencia en una economía global y las necesidades del usuario no pueden tratarse marginalmente.

La atracción comercial de un puerto para los inversionistas se ha visto sustancialmente disminuida, si no anulada, por alianzas políticas, registros de los trabajadores portuarios, monopolios de manejo de carga y subsidios gubernamentales. Dicho de otra manera, los registros, monopolios y subsidios en una economía global, significan fuentes de ineficiencias que deben ser eliminadas para que los exportadores, importadores y transportadores puedan competir en un mercado internacional exigente. Apartarse de estas realidades globales es limitar las posibilidades de crecimiento económico de la nación.

2. Fuerza laboral portuaria en Centroamérica

Todos los puertos centroamericanos tienen problemas tales como limitación del área de posible expansión, control monopolista de los servicios de manejo de carga por la fuerza laboral o los empleadores marítimos y ausencia de un marco

institucional que evite la corrupción en la compra de equipos y construcción de nuevas instalaciones, en especial mediante la sobrefacturación. En su mayoría, los líderes laborales se preocupan de los salarios, prestaciones y la seguridad laboral, y descuidan la productividad, el costo y los requerimientos tecnológicos de los usuarios. Las influencias externas y políticas en los procesos de toma de decisiones en temas portuarios han creado confusión entre objetivos políticos, sociales y comerciales.

Dichos procesos no responden a los mecanismos del mercado ni logran objetivos sociales de una manera sostenible. La necesidad de inversiones en infraestructura es con frecuencia un indicador engañoso porque la productividad es baja debido a que los sindicatos portuarios están en posesión de monopolios de manejo de carga, limitan la disponibilidad de mano de obra a través de los sistemas de registro, reciben subsidios del gobierno y están aislados de los mecanismos del mercado. La capacidad de anticiparse a las necesidades de los usuarios para adaptarse a los cambios, y poder seleccionar, contratar y motivar a los estibadores, está paralizada a pesar de que esta capacidad caracteriza a los puertos exitosos en una economía global altamente competitiva. En apariencia, los sindicatos de trabajadores portuarios en Centroamérica consideran que cualquier esfuerzo por cambiar esta situación significa una amenaza grave a la seguridad del empleo y a las prestaciones sociales de sus miembros.

A continuación se expone la situación de cada país sobre la base de información recogida por medio de entrevistas con funcionarios gubernamentales, autoridades de los puertos y empresarios. No obstante, los conceptos expuestos deberán ser cuidadosamente evaluados y validados por cada administración portuaria.

a) Guatemala

Cada puerto en Guatemala tiene su propio régimen legal, sindicatos y prácticas laborales. Por ejemplo, el puerto de Santo Tomás de Castilla es una empresa estatal y sus trabajadores portuarios son empleados del sector público; Quetzal es una empresa estatal autónoma en la que compañías privadas de estiba realizan las operaciones de

manejo de carga; y Barrios es una compañía privada en la que nueve empleadores marítimos realizan las operaciones de manejo de carga. La construcción del puerto de Quetzal comenzó en 1979 y se terminó seis años después, con un costo de 350 millones de dólares. En 1994 el puerto operaba 2.74 millones de toneladas de carga y recibía 685 buques. Los actuales volúmenes de carga corresponden a los montos proyectados para los años 2007-2010. Los estibadores están organizados en sindicatos. Además, hay 640 personas empleadas por la autoridad portuaria, aproximadamente la mitad de las cuales ejercen trabajos administrativos.

El puerto de Santo Tomás de Castilla cuenta con 2,100 empleados entre personal administrativo y de manejo de carga. El 60% de los empleados portuarios trabajan en la oficina y el 40% en operaciones. Los estibadores son empleados permanentes del puerto y lograron reducir el trabajo mínimo pactado de seis contenedores por hora a cuatro, y como en la actualidad manejan unas 12 unidades por hora, reciben tres horas de pago por cada una de trabajo. Las prestaciones sociales de los trabajadores portuarios contemplan centros de guardería infantil para los niños de madres que trabajan en el puerto; becas escolares para todos los hijos de los trabajadores, si sus notas se ubican dentro de un promedio; y beneficios médicos para todos los niños de empleados portuarios que son reconocidos como hijos.

b) El Salvador

Las operaciones con graneles en el puerto de Acajutla están altamente mecanizadas y requieren muy pocos trabajadores. El Sindicato de la Industria Portuaria de El Salvador (SIPES) es el más antiguo y fuerte de la nación, y se beneficia de un monopolio. Cuenta con 900 miembros, todos los cuales trabajan en el puerto, aunque bastarían 200-300 hombres. Estos trabajadores se distribuyen en cuadrillas permanentes de 18 hombres. La Administración de la CEPA carece de la autoridad reglamentaria de seleccionar, disciplinar o despedir a los estibadores debido a que el sindicato ha presionado políticamente para obtener un decreto presidencial que los protege de los administradores portuarios y fortalece su poder negociador.

Este marco separa a la fuerza laboral de las directivas portuarias y de los mecanismos del mercado. Así, los estibadores que manejan granel seco ganan usualmente 1,000 dólares mensuales, pero sus ingresos aumentan a 2,500 dólares por mes en cargas de granel líquido porque en sus salarios se incluyen las tarifas ordinarias y de horas extras durante todo el tiempo que los buques estén descargando. Las tarifas de buque-tanque se pagan aunque los estibadores sólo conectan y desconectan las mangueras, y regularmente la mitad de los 18 permanece en sus casas. Esta práctica se inició porque al puerto llegaban muy pocos buque-tanques y los sindicatos querían asegurar un ingreso suficiente para sus trabajadores.

c) Honduras

Desde la adopción de la Ley de Administración Pública de 1987, la ENP no puede contratar trabajadores no sindicalizados, salvo a nivel directivo. En opinión de los usuarios, la actitud de la ENP debería reflejar el ambiente comercial que ellos enfrentan. A veces la ENP simplemente no responde a las quejas, aun en las circunstancias más justificadas, y realiza sus responsabilidades con una lentitud que no guarda relación con los requerimientos comerciales. Actualmente están involucrados en las negociaciones con los trabajadores portuarios los ministerios de trabajo, comunicaciones y finanzas de Honduras. En ocasiones se ha requerido la acción directa del Presidente de la nación para resolver querrelas laborales.

Los representantes sindicales consideran que los problemas de los puertos radican en el gobierno y no en los trabajadores portuarios. Dicen, por ejemplo, que en Puerto Cortés no hay exceso de estibadores, ya que sólo son 350, sino de empleados de la ENP (aunque se han hecho reducciones importantes). La mayoría de los puestos administrativos se ocupan obedeciendo a razones políticas, y muchas personas son reemplazadas en cada cambio de gobierno.

d) Nicaragua

En el puerto de Corinto se da empleo a 927 personas, 555 de las cuales manejan carga y 372 trabajan en las oficinas y talleres de mantenimiento,

así como en operación de equipo de manejo de carga. La administración portuaria estima que el puerto sólo necesita 200 operadores de carga. Las cuadrillas de operadores de carga comprenden de 23 a 33 hombres, lo que incluye trabajadores en los buques y fuera de ellos. Los trabajadores portuarios alegan que el exceso es ilusorio pues ellos no reciben salario cuando no trabajan. En cambio, la administración portuaria responde que sí reciben servicios médicos, vacaciones, uniformes y primas navideñas aunque no trabajen, todo lo cual aumenta los costos portuarios. Los usuarios expresan que los costos en el puerto de Corinto son 40% más altos que los de los puertos de la República Dominicana.

El Código Laboral de Nicaragua es obsoleto y propicia un ambiente laboral inflexible. La contratación de trabajadores portuarios está controlada por un monopolio laboral, y los sindicatos portuarios han sido politizados por varios candidatos que buscan los votos de sus miembros. Un representante del Ministerio de Finanzas señala que los fondos y subsidios solicitados por los trabajadores simplemente no existen. El Gobierno nicaragüense no tiene suficientes fondos para sectores esenciales tales como salud, educación, agricultura y energía, y este incluye tanto fuentes domésticas como extranjeras.

e) Costa Rica

Los puertos de Costa Rica fueron descentralizados hace más de 20 años mediante la creación de dos autoridades portuarias diferentes, una para cada costa. En la costa del Atlántico, donde la JAPDEVA administra los puertos, existen tres empleadores marítimos privados. Los tres empleadores crearon un oligopolio y los sindicatos han negociado acuerdos laborales que requieren cuadrillas hasta de 38 trabajadores portuarios en el puerto de Limón y 42 en Moín. Las compañías de transporte oceánico no pueden elegir el empleador marítimo que deseen. Las tarifas de los puertos costarricenses equivalen a más de 10 veces las de Puerto Cortés, Honduras. Los servicios de manejo de carga se prestan de manera efectiva sólo 18 horas diarias.

En la costa del Pacífico, INCOP administra y opera el puerto de Caldera y controla el muelle

de Puntarenas y el puerto azucarero de Punta Morales. Sus funciones se limitan a los puertos.

Los directores portuarios de JAPDEVA son nombrados por el gobierno y con frecuencia no tienen experiencia previa, por lo que fácilmente aceptan las sugerencias de los trabajadores portuarios para resolver los problemas. Los empleadores marítimos y los líderes sindicales generalmente ocupan posiciones influyentes en el gobierno. Hace algunos años un empleador marítimo fue vicepresidente de la nación. La tasa de ocupación de los muelles en los puertos de Limón y Moín es de más de 80%, lo cual podría indicar que se necesitan muelles adicionales, aunque también la productividad de los trabajadores portuarios debe ser revisada. Los sindicatos de trabajadores portuarios son conscientes de que las inversiones en infraestructura pueden reducir la demanda de sus servicios, pero no parecen darse cuenta de que al resistirse a tales inversiones están creando un puerto comercialmente no atractivo para los usuarios y que no puede competir con otros puertos centroamericanos.

El número total de personas empleadas en los puertos se presenta en el cuadro 16.

Los puertos centroamericanos han adoptado diferentes prácticas respecto del desempeño del sector público y del privado en relación con los trabajadores portuarios. Los puertos de Acajutla, Corinto y Caldera sólo utilizan personal contratado por el Estado. Los demás puertos adoptan varias prácticas. La situación general se expone en el siguiente cuadro.

3. Política de inversión en infraestructura

La diversidad de realidades de los puertos en una economía global es inevitable. Los estibadores centroamericanos deben contribuir a la competitividad del puerto en el cual trabajan. Los directores portuarios no deben asumir una posición complaciente dando concesiones. Una vez que los puertos tengan una estructura laboral que no dependa de monopolios, subsidios ni alianzas políticas, se podrán tomar las decisiones de inversión en infraestructura basadas exclusivamente en los requerimientos del mercado y la competitividad.

Una política racional de inversiones no debería promover el paternalismo, las distorsiones del mercado, los estándares laborales burocráticos de ayer, simplemente porque garantizan empleo o un nivel de ingreso, prestaciones sociales y poder adquisitivo de los trabajadores portuarios. Por el contrario, debería estimular la construcción de infraestructura moderna que conduzca al surgimiento de instituciones portuarias acordes con las necesidades del mercado, garantizando su eficiencia y economía.

Una contribución esencial al comercio exterior de los países centroamericanos sería incentivar a los países que adopten políticas que modernicen la institucionalidad portuaria a través de: a) eliminar los sistemas de registro de trabajadores portuarios, los subsidios directos y cruzados, los monopolios y oligopolios del manejo de carga; b) formular reglamentaciones que permitan la inversión privada—nacional y extranjera— en sus puertos; c) garantizar la transparencia de todos los procesos de adquisición de infraestructura, y d) formular programas de compensación y reentrenamiento para trabajadores portuarios cesantes.

RESUMEN DE SERVICIOS DE MANEJO DE CARGA

<i>Puertos</i>	<i>Responsabilidad</i>
Puerto Cortés	Agencias de transporte marítimo
San Lorenzo	Agencias de transporte marítimo
Limón/Moín	Dos sindicatos y una cooperativa
Caldera	INCOP
Acajutla	CEPA
Corinto	ENAP
Sandino	Puerto Sandino
Quetzal	Empresas estibadoras
Santo Tomás de Castilla	Empresa Portuaria Nacional (EMPORNAC)
Puerto Barrios	Agencias de transporte marítimo

IV. AMBIENTE COMPETITIVO

1. La economía global

Una economía global estimula a las empresas a buscar en todo el mundo las capacidades técnicas, los insumos de menor costo y ventajas de acceso a los mercados. Esto significa que la localización de las fábricas y sus fuentes de insumos dependen de consideraciones tales como costos, mano de obra capacitada, calidad de los productos y proximidad al consumidor final. En una economía global competitiva no hay forma de que los frágiles vínculos entre productores y consumidores puedan tolerar la carga de unos trabajadores portuarios costosos e ineficientes. La práctica dominante del Estado como propietario, inversionista, administrador y operador de los puertos en Centroamérica debe dar paso a una situación basada en la inversión privada y a que los empleadores respondan a la competencia, además de que empleadores y trabajadores portuarios emprendan conjuntamente la tarea de lograr tanto sus objetivos comerciales como sociales. Los límites de un mercado laboral portuario en una economía global no son ni políticos ni geográficos, sino más bien aquellos de costos, beneficios adicionales y productividad.

2. Bloques económicos

La Unión Europea (UE) constituye probablemente el más conocido bloque de comercio exterior multisoberano. En América Latina existen bloques como el Pacto Andino, la Comunidad Caribeña (CARICOM) y el MCCA.

Desde 1990 han surgido nuevos bloques, como el Tratado de Libre Comercio de América del

Norte (TLCAN) y el Mercado Común del Cono Sur (MERCOSUR), que incluye a Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Los bloques conducen tanto a la creación de comercio exterior como a su diversificación. Las importaciones desde países asociados resultan más baratas para los consumidores, de modo que vienen a sustituir a las mercancías de mayor precio y menor calidad del mercado doméstico (creación de comercio). Mientras los procesos de sustitución requieran un transporte oceánico, la demanda de servicios de trabajadores portuarios permanecerá relativamente estable. Sin embargo, si los países involucrados son vecinos, como en el caso de Centroamérica, se incrementará la demanda en servicios de transporte terrestre.

3. Cambios tecnológicos

El Istmo Centroamericano es ideal para el establecimiento de puertos **hub** o de trasbordo, porque los volúmenes de carga de países individuales son pequeños en relación con las cantidades mínimas que justifican la llegada de un buque, y las distancias de transporte entre ellos es reducida. El principal obstáculo al desarrollo de tales puertos es la falta de un libre movimiento de mercancías entre los países, debido a controles fronterizos complicados y dispendiosos, y la necesidad de incentivar el pago por parte de los transportadores y compañías navieras a los funcionarios de aduanas para hacer más expeditas sus actividades. Por ejemplo, Sea Land Services, un operador naviero de comercio exterior, ve disminuida su competitividad porque las leyes de los Estados Unidos declaran estos pagos ilegales y

penalizan dichas actividades. Esto significa que los transportadores terrestres no pueden renovar sus equipos ya que los buques continúan siendo ineficientes en sus llegadas directas y no se pueden establecer puertos de trasbordo porque los volúmenes de las mercancías no justifican la inversión en infraestructura y maquinaria en los puntos centrales.

Si se eliminan estas distorsiones, los buques tendrán la oportunidad de llegar a uno o dos puertos de trasbordo en cada costa y utilizar los servicios eficientes de transporte terrestre para trasladar las mercaderías hasta los centros de producción y consumo. En consecuencia, la inversión en infraestructura debería basarse en una reforma sustancial del marco regulador de otros servicios, tales como aduana y laboral, que garanticen su utilización en condiciones más productivas y eficientes.

4. Nuevos parámetros legales

Un cambio importante de los parámetros legales, que podría afectar la demanda de servicios portuarios, se relaciona con el acceso al mercado de cada país exportador de banano. La Unión Europea limitó las importaciones de banano desde América Latina a 2.2 millones de toneladas por año. En cambio, las importaciones de banano desde antiguas colonias europeas, como las Islas Canarias y las del Caribe, no enfrentan tales restricciones. Con posterioridad a aquella determinación, se llegó a un acuerdo con algunos de los productores de banano de América Latina, entre ellos Costa Rica, para asignar las cuotas. No obstante, el productor bananero estadounidense Chiquita Brands, con amplias operaciones en Costa Rica, desconoció el acuerdo que concede al país anfitrión 23.4% de la cuota de importaciones.

Chiquita Brands y Hawaii Banana Industry presentaron una queja al gobierno estadounidense, y solicitaron al Representante de Comercio Exterior de los Estados Unidos (USTR) la revisión de los límites de importación de banano de la Unión Europea. El USTR debe decidir si se necesita tomar medidas recíprocas. Las dos opciones en estudio contemplan, o bien restringir el acceso portuario, o bien imponer tarifas extras a la entrada de buques de la UE a los puertos. Si

la UE toma represalias, se podría ocasionar una reducción de los servicios de transporte marítimo no sólo a los Estados Unidos sino también a Centroamérica.

5. Puertos extranjeros: Estados Unidos, México y Panamá

En los puertos de la costa occidental de los Estados Unidos existe un trasbordo sustancial de carga del Lejano Oriente con destino a los países del MCCA. Como una extensión de este concepto, los puertos mexicanos pueden desarrollar instalaciones de trasbordo dentro del contrato firmado entre American President Lines y Transportación Marítima Mexicana. Existe ya un trasbordo desde Panamá hecho por Sea Land en Coco Solo Norte, y otros puertos panameños podrían incrementar su importancia cuando Manzanillo entre en plena operación, ya sea por servicios alimentadores o en camión. Estos factores se analizan más detalladamente en las previsiones de la segunda parte.

Un desarrollo de potencial importante en Panamá son los planes anunciados por Petroleum Terminals of Panamá (PTP), la cual opera el oleoducto transistmico, que busca una concesión para desarrollar sus puertos (Charco Azul en el Pacífico y Chiriquí Grande en el Atlántico) de carga seca. La Autoridad Portuaria Nacional de Panamá también busca contratar un concesionario para el puerto de Cristóbal.

La carga importada que pasa a través de puertos como Los Angeles, Long Beach y Houston, corre el riesgo real de ser trasladada a Centroamérica por transportadores terrestres, mientras que el uso del puerto de Miami requeriría servicios alimentadores (*feeder*). Combinando éste con los esfuerzos actuales para dar en concesión las terminales portuarias de México, los puertos centroamericanos estarían en posición precaria. Estos deberán modernizarse para competir con los puertos de México, Panamá y los Estados Unidos, o corren el riesgo de perder su carga. La modernización ya se ha iniciado, e incluye trenes de dos pisos entre México y los Estados Unidos, servicios de trasbordo de contenedores en Panamá y en el puerto de Miami, mayores volúmenes de mercancías transportados por tierra y aire entre los Estados Unidos y Centroamérica, y transatlánticos más grandes.

V. PUERTOS CON MAYOR DEMANDA

1. Productividad portuaria

Se ha practicado un análisis detallado de las productividades comparativas para diferentes clases de carga en cada uno de los principales puertos. Esto se hizo primero en términos de toneladas por hora en muelle y luego en toneladas por hora en puerto (véase el cuadro 18). Hay una variación amplia de las cifras para los puertos individuales según los diferentes tipos de productos. Para carga en contenedores, Limón/Moín registra las cifras más altas, seguido por Puerto Cortés, luego Corinto (con un volumen bajo de este tráfico). Para tráfico Ro/Ro, las cifras se revierten, con Puerto Cortés a la cabeza, seguido de Limón/Moín.

Las cantidades de granel seco ubican a Caldera en el primer puesto tanto para granos como fertilizantes, seguido por Quetzal y luego Acajutla, todos los cuales son puertos de la costa del Pacífico. Ninguno de los puertos presenta rendimientos aceptables en el contexto internacional.

Santo Tomás tiene un desempeño muy pobre en todos los productos, con excepción de las exportaciones especializadas de banano. La tasa de manejo de contenedores de este puerto es muy baja.

Los datos de toneladas por hora en puerto son básicamente similares, aunque es evidente el efecto de competencia de los buques en el muelle de mayor profundidad en Caldera.

Las limitaciones de capacidad se reflejan en el tiempo de espera de los buques, según se muestra en el cuadro 19. Este factor, siguiendo las recomendaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), generalmente se expresa como la razón entre tiempo de espera del buque y su tiempo de trabajo. Antes de atracar los buques deben esperar por diversos motivos, no siempre atribuibles a falta de capacidad del muelle. Como regla general, un índice superior al 0.5 muestra que la capacidad del muelle es un limitante, pues significa que los buques esperan en promedio un tiempo igual a la mitad del tiempo que permanecen en el muelle.

Los índices observados en los puertos en el mes de enero de 1995, que se tomó como muestra, figuran en el cuadro 20. Caldera exhibe índices elevados en la mayoría de las categorías de navios, lo mismo que Limón/Moín. Puerto Cortés presenta cifras altas para buques de contenedores y buques convencionales, aunque éstos pueden ser buques madereros aguardando que llegue la carga. Las cifras de Acajutla son generalmente bajas, salvo para buques de contenedores, a los que las condiciones de oleaje pueden impedir el atraque. Las cifras de Santo Tomás son generalmente bajas excepto para los bananeros, en lo que influiría un factor de limitante de carga. Corinto tiene cifras altas para buques de contenedores, aunque esto puede obedecer a otros factores diferentes a la congestión de muelles, dado el volumen de contenedores que se manejan allí.

Al disminuir el alto índice de tiempo de espera se contribuiría mejorando las tasas de manejo, trabajando más rápido y más horas, o procurando muelles adicionales. Debe entenderse que este análisis se refiere sólo a tasas de manejo; la profundidad necesaria para buques más grandes constituye otro tema.

2. Finanzas portuarias, costos y tarifas

Existen diferencias importantes entre los distintos puertos de la región con respecto a sus resultados financieros, a consecuencia tanto de diferencias en sus ingresos y costos, como a la forma de tratamiento de los costos de inversión. La manera de tratar los costos de inversión en la infraestructura portuaria básica es un tópico polémico que no se encuentra dentro de los términos de referencia de este proyecto. No obstante, es claro que un puerto como Puerto Quetzal, que ha gozado hasta hace un par de años de una infraestructura financiada por inversión del gobierno, se encuentra en un ambiente financiero muy distinto al de Corinto, el cual tiene que recuperar la totalidad del costo de inversión (aunque en la práctica no lo logra).

Aquellos puertos que producen superávit sustanciales (Puerto Cortés y Santo Tomás), de hecho efectúan transferencias importantes a sus gobiernos. Por ejemplo, en Santo Tomás el gobierno absorbe un 50% del superávit, mientras

que la fuerza laboral recibe 25%, y el restante 25% se dedica a las inversiones en el puerto. La base sobre la cual tales transferencias son calculadas probablemente se relaciona más con la capacidad de pago que con los costos de inversión del gobierno. Los puertos, al igual que cualquier otra actividad económica, deberían rendir utilidades y tratarse como cualquier otra actividad económica tanto para inversión como para el pago de dividendos a sus inversionistas. Sin embargo, las reglas que imperan en tales pagos necesitan ser explícitamente definidas.

Tarifas

La relación entre tarifas y políticas de inversión es un tema que ha generado mucha discusión, especialmente en el contexto de préstamos del Banco Mundial y otras entidades internacionales, las cuales quieren asegurar que existen ingresos suficientes para cubrir los costos de inversión. Al mismo tiempo, la libertad tarifaria dentro de ciertos límites representa parte de la estrategia comercial normal propia de cualquier administración portuaria.

Se dispone de comparaciones de costo provisionales del estudio anterior [BCIE, 1993] relacionadas con los cobros a las naves. Las cifras se refieren a tarifas de 1992, algunas de las cuales ya han sido revisadas y muestran los siguientes cobros:

<i>Puertos</i>	<i>Total</i>	<i>Estadía a/</i>	<i>Faros y boyas</i>
Santo Tomás	5,132	2,043	3,089
Puerto Quetzal	2,587	1,525	1,062
Acajutla	11,086	3,032	8,054
Puerto Cortés	38,069	18,067	20,002
Corinto	12,286	6,230	6,056
Limón/Moín	23,781	15,960	7,821
Caldera	16,060	6,004	10,056

a/ Cifras de 1992 basadas en un buque de 190 m de eslora, en puerto durante 5 días. Se han hecho modificaciones a la tarifa después de esta fecha, incluyendo Puerto Cortés y Puerto Quetzal.

El nivel tarifario representa un factor importante para motivar la adopción de métodos de trabajo de alta productividad por parte del naviero y no es una coincidencia que los puertos con niveles de productividad más altos sean también aquellos que cobran tarifas más altas. Las tarifas también tienen que ser sensibles a variaciones en la demanda si la congestión se evita.

Las comparaciones tarifarias de los cobros a la nave, y en especial a la carga, son notoriamente difíciles, puesto que los cargos suplementarios (horas extras, etc.) muchas veces son de mayor peso que la tarifa básica. Se harán esfuerzos en las reuniones con los navieros para obtener comparaciones más realistas.

3. Zonas de influencia (hinterland) y tráfico en tránsito

Para cumplir con el objetivo de analizar las necesidades de infraestructura en los puertos centroamericanos, se ha considerado a la región en estudio como un todo. Históricamente, casi todos los puertos del mundo tenían un **hinterland** cautivo, pero en los tiempos actuales esta situación está cambiando. En efecto, la flexibilidad y eficiencia del transporte terrestre ha fomentado la ampliación de las zonas de influencia de los puertos, permitiendo a cada puerto incursionar en el **hinterland** de sus vecinos. Las compañías navieras aprovechan las tecnologías modernas como los contenedores y los grandes buques de economía de escala, y estos factores exigen la reducción en el número de puertos de recalada, la concentración de las cargas en puertos centrales y la utilización de servicios de transporte de alimentación, ya sea por vía terrestre o marítima. En consecuencia, la zona de influencia de la mayoría de los puer-

tos del mundo creció de tal manera que se superponen entre sí.

En el Istmo Centroamericano ocurrió algo distinto. Mientras duraron los conflictos en la región, los puertos sólo prestaban servicios a un **hinterland** nacional y, a veces, próximo. Finalizado este período de tensión, se reactivó el intercambio comercial entre los países centroamericanos, sobre todo por carretera a raíz de las cortas distancias terrestres entre dichos países. Esta situación ha creado zonas de influencia comunes para muchos de los puertos de la región. Una vez que las interconexiones de la red vial en la región estén terminadas, por ejemplo, al finalizar la construcción de la carretera entre los puertos de Santo Tomás de Castilla y Puerto Cortés, se ampliarán aún más dichas zonas. Estos hechos permiten a las compañías navieras atracar en los puertos para los cuales tienen más carga.

Se han hecho varias estimaciones del volumen de tráfico de un país que pasa por los puertos de un país vecino. Así, se ha estimado que hasta el 64% de las exportaciones y el 63% de las importaciones nicaragüenses podrían desviarse hacia otros puertos en 1994, comparado con las cifras de 38 y 57%, respectivamente, en 1991,³ aunque estos coeficientes parecen estar sobreestimados. Las estadísticas de Puerto Cortés indican 131,000 toneladas de tráfico descargado con destino a otros países del MCCA y 128,000 toneladas de tráfico de exportación que ha llegado al puerto por camión desde otros países del MCCA.

Se han comparado las cifras del comercio exterior con el Resto del Mundo de cada país con las estadísticas portuarias de 1993, con objeto de evaluar más ampliamente la escala de desviación, y se obtuvieron los siguientes resultados:

³Basadas en estimaciones informales del Banco Mundial.

	Miles de toneladas					
	Total		Exportaciones		Importaciones	
	Comercio exterior	Port.	Comercio exterior	Port.	Comercio exterior	Port.
Total	19,891	19,517	7,276	7,486	12,615	12,706
Guatemala	5,762	6,838	2,105	2,532	3,657	4,305
El Salvador	2,757	1,544	433	320	2,324	1,225
Honduras	2,955	3,443	1,386	1,710	1,569	1,733
Nicaragua	1,582	1,241	220	168	1,362	1,073
Costa Rica	6,835	6,451	3,132	2,756	3,703	3,695

Notas: (1) Comercio Exterior Resto del Mundo.
(2) Nicaragua: Véase la nota del cuadro 4 (iii)

Es necesario efectuar un ajuste para el tráfico vial y aéreo no incluido en el tráfico portuario. Con estos ajustes, los totales son razonablemente consistentes.

Los resultados indican cuáles países atraen tráfico de sus vecinos. Los puertos de Guatemala están ganando tráfico tanto en exportaciones como en importaciones. El Salvador envía aproximadamente 44% de su comercio exterior por puertos de otros países. Honduras incrementa el tráfico tanto en exportaciones como en importaciones. En 1993 Nicaragua transportaba aproximadamente 22% de su comercio exterior por los puertos de otros países. Costa Rica es el país con más carga aérea, que reduce el tráfico portuario, especialmente de exportaciones. También influye el intercambio comercial por carretera con Panamá.

El tráfico internacional de tránsito en apariencia sólo existe en Puerto Quetzal y hasta ahora en volúmenes pequeños, aproximadamente 51,000 toneladas en 1994, aunque no se especifica si este valor abarca de buque a buque o de buque a camión.

4. Recargos de las conferencias

Las conferencias marítimas aplican recargos sobre los fletes en condiciones de congestión, baja productividad, y recientemente para un nivel inaceptable de robo. Existen también recargos por concepto del costo del combustible y variaciones en la tasa de cambio, aunque estos factores están

fuera del control de los puertos. Santo Tomás aplica un recargo por concepto de robo, en razón del alto nivel de los reclamos pagados por las compañías de seguros. Problemas de esta índole se encuentran en puertos sobrecargados de mano de obra.

5. Puertos principales

El mercado proporciona el incentivo a los usuarios para la elección del puerto en el que puedan maximizar sus utilidades dentro de las restricciones de productividad, costo y capacidad. Sin sacar conclusiones definitivas, es interesante comparar el crecimiento de los puertos en el período 1985-1994.

Puerto/Pais	Tráfico 1994/tráfico 1995
Limón/Moín (CR)	2.42
Puerto Cortés (H)	1.32
Puerto Quetzal (G)	5.88
Santo Tomás (G)	1.30
Acajutla (ES)	1.04
Caldera (CR)	2.89
San José (G)	...
Puerto Barrios (G)	9.93
Puerto Sandino (N)	1.35
Puerto Castilla (H)	3.98
Corinto (N)	0.50
San Lorenzo (H)	2.60

Interactúan varios factores, pero se puede observar que los puertos más exitosos tienen más participación privada (aunque con representación del gobierno en sus juntas directivas).

VI. MARCO DE LA MODERNIZACION, EXPANSION Y ESPECIALIZACION DE LOS PUERTOS

1. La política regional

a) Conceptos básicos

Las bases de una política portuaria regional pueden ser definidas como la provisión de igualdad de condiciones y la aceptación de una competencia entre puertos. El primer factor implica tanto elementos que son internos a los puertos, por ejemplo, acuerdos flexibles con la fuerza laboral en cada puerto, como factores que son determinados por el gobierno, tales como el tratamiento de los costos de inversión y de depreciación. En la actualidad hay grandes diferencias con respecto a tales factores. La competencia, si se quiere justa y razonable, implica tarifas que reflejen los costos y que estén basadas en consideraciones comerciales.

Los gobiernos de todos los países se preocupan por los riesgos estratégicos si su carga es manejada a través de los puertos de otros países. Este tópico debe ser afrontado y tomarse una decisión al respecto. Por ejemplo, los puertos centroamericanos podrían abrirse a la inversión y operación de nacionales de cualquier país mediante la implantación de un marco legal común.

b) Política financiera

Fundamental para una competencia equitativa es la presentación similar por gobiernos y puertos de los estados financieros, de modo que se puedan identificar los subsidios y adoptar medidas para eliminarlos. Los puertos secundarios pueden recibir un tratamiento especial pero la

participación del gobierno debería estar restringida a crear un incentivo a la inversión privada. Se requiere llegar a un acuerdo sobre el tratamiento de los costos de inversión.

c) Accesibilidad

La competencia entre los puertos implica también estándares similares de acceso para transporte de carretera dentro de las limitaciones topográficas y de distancia. Con el mejoramiento del sistema vial, los empresarios tienen un mayor grado de libertad en la elección de puerto, que minimizan los costos de transporte puerta a puerta. La terminación de la carretera que unirá Santo Tomás con Puerto Cortés será un hecho observado con especial interés por los navieros y los demás usuarios.

d) Marco legal

La participación del sector privado requiere la elaboración de un marco legal, especialmente en la implementación de una política de concesiones. El documento preparado para la Reunión de Ministros Responsables del Transporte en Centroamérica (REMITRAN) en 1994 comenta:

«Al considerar la participación del sector privado en la inversión, para los fines de modernización y ampliación de la infraestructura, debe de tenerse en cuenta que actualmente no existe en todos los países una legislación completa que regule su participación en la inversión y manejo de la infraestructura de transporte y servicios conexos. En Centroamérica, sólo Costa Rica, Gua-

temala y Panamá cuentan con legislaciones orientadas a llenar estos objetivos, siendo la Ley de Concesión de Obra Pública de Costa Rica la que presenta menores dificultades para la inversión privada. Ante esto, se hace necesaria la emisión y elaboración de un marco jurídico preciso, que garantice la estabilidad requerida por la inversión privada y, al mismo tiempo, la potestad del estado en la toma de decisión sobre el uso y destino de la infraestructura». [SIECA, 1994]

2. Modernización

a) Instituciones

La utilización eficiente de la infraestructura se basa en un marco institucional que motive la eficiencia portuaria. En Centroamérica se advierte la necesidad de examinar críticamente las responsabilidades y la composición de las instituciones portuarias existentes con miras a la competitividad de las exportaciones en los mercados mundiales.

Se necesita también una revisión del papel de los gobiernos en el sector portuario, con el fin de que las señales apropiadas en relación con productividad y economía se manden a aquellos que formulan el régimen regulador y a las entidades portuarias. La política nacional debe basarse en el objetivo global de asegurar la provisión de canales de distribución progresivamente más eficientes para las exportaciones e importaciones. En la búsqueda de arreglos institucionales más flexibles, existe la tendencia a relegar la función de las autoridades nacionales portuarias, otorgando a los puertos, de manera individual, una mayor flexibilidad de iniciativa, dentro de una política portuaria general y explícita.

b) Dirección

Una dirección nombrada por el gobierno con criterios políticos puede ser eficiente si se hace una buena selección. El problema radica en las dificultades para cesar a un gerente ineficiente que haya utilizado una estrategia política a fin de resolver problemas comerciales. Consideraciones similares se aplican a la representación oficial en la junta directiva de un puerto.

c) Las prácticas laborales y los sistemas de trabajo

La reforma comercial de los regímenes laborales portuarios es una necesidad urgente en la creación de una base que motive la aceptación de métodos de alta productividad y horas más amplias de operaciones. La organización del manejo de carga necesita ser analizada con una atención especial, respetando la línea que divide las responsabilidades de los sectores público y privado en la provisión de los servicios.

d) Fuentes de financiamiento

Es importante el estímulo del financiamiento privado por medio de la provisión de un ambiente regulador apropiado y la penalización de una organización y prácticas obsoletas en los puertos. Las instituciones prestatarias tradicionales tienen un papel importante que jugar apoyando a los gobiernos en este proceso de reforma, definiendo proyectos en términos que incentiven una participación conjunta de los sectores públicos y privados.

VII. EXPANSION PORTUARIA Y SU ESPECIALIZACION

1. Expansión portuaria

Dada la continuación de las tendencias del comercio exterior de los últimos 10 años, se impone la modernización portuaria y la expansión de la capacidad de los puertos de los países del MCCA. Ello no implicaría necesariamente una inversión correspondiente de las autoridades portuarias involucradas, aunque la inversión pública tendrá un papel importante e ininterrumpido por un período determinado. La observación indica claramente las ineficiencias asociadas con la adquisición, operación y el mantenimiento del equipo de manejo de carga por el sector público; ésta es un área donde es preciso definir arreglos institucionales alternativos para lograr prácticas más eficientes de trabajo.

Recientemente se han terminado o están en proceso de terminación estudios del sector portuario en cada uno de los países del MCCA. [Berger, Louis, 1993; Harris, Frederic R./USAID-GEIS, en proceso; Japan International Corporation Agency (JICA), 1994; MINISCOTOP/PRI-HPC-LUFT-GOPA-BCEOM-TRANSROUTE-SOFRETRAIL-HIDROC, en proceso; National Transport Plan, Nicaragua (en proceso); National Transport Plan, Guatemala (en proceso); OCDI/Banco Mundial, en proceso] Son patrocinados por los gobiernos o las autoridades nacionales portuarias de cada país, con financiamiento de varias fuentes; se espera que la REMITRAN presente un foro apropiado para el intercambio de sus resultados. No obstante, la gran cantidad de información contenida en los estudios será

subutilizada por la inexistencia de un sistema común a los países del MCCA, que permita su incorporación adecuada. Esta diversidad de esfuerzos realza la importancia del presente estudio, que cubre a todos los puertos centroamericanos.

2. Especialización portuaria

Un grado significativo de especialización ya se observa en los puertos, y datos a presentarse en el próximo informe indican que ésta es una tendencia de los últimos años (corresponde a una tendencia mundial). En general, el mercado debería determinar la velocidad y orientación de estos desarrollos, y es de suma importancia que los gobiernos identifiquen tales tendencias para adoptar las políticas apropiadas y apoyar las inversiones que correspondan.

3. Proyectos portuarios

Se ha reunido un número sustancial de proyectos de los documentos de REMITRAN, de los puertos y gobiernos y de otras fuentes, incluyendo discusiones con autoridades portuarias y usuarios. Una primera lista se presenta en el cuadro 21, aunque sin compromiso con respecto a la factibilidad de los proyectos individuales de esta etapa. En términos generales, algunos de estos proyectos aparentemente se basan más en consideraciones técnicas que en una evaluación realista de su potencial comercial. Privilegian acciones referentes a la oferta en perjuicio de la consideración de los aspectos propios de satisfacción de la demanda. En

general, representan una óptica tradicional que supone la disponibilidad de financiamiento público. En la práctica, se necesita una metodología que permita la evaluación de estos pro-

yectos en términos de su contribución al mejoramiento de la eficiencia de las instituciones y de los métodos de manejo de carga vigentes en los puertos de referencia.

Segunda parte

**ESTIMACIONES DE DEMANDA Y NECESIDADES DE
INVERSIONES PORTUARIAS**

VIII. CORRIENTES COMERCIALES

1. Dos escenarios

En esta parte se evalúa la infraestructura portuaria de Centroamérica que se requerirá en el futuro, en función de la demanda esperada y de la capacidad de las instalaciones existentes. Cualquier estimación de la capacidad portuaria y, por ende, de las necesidades de inversión depende de manera crítica de las conjeturas sobre la eficiencia del puerto. Así, se adoptaron dos supuestos diferentes en la evaluación de la infraestructura: el Escenario A («actual») asume que los puertos permanecerán básicamente sin modificaciones, y el Escenario B («modernizado») considera que los puertos (y sus instituciones) se modernizarán. Hasta cierto punto, si se incrementa la productividad se pueden posponer las inversiones en infraestructura, como pasó en Chile en la década de los ochenta, aunque con riesgo de obsolescencia.

Los dos escenarios presentan condiciones extremas; no sería prudente afirmar que todos los puertos centroamericanos se incluyen en el Escenario A, y tampoco sostener que algún puerto logrará todas las condiciones de trabajo y el desarrollo ideal definidos por el Escenario B. El tema de los escenarios trasciende la cuestión de la infraestructura, objetivo de esta parte del estudio. La imposibilidad de tratar la infraestructura aisladamente se argumentó en la primera

parte: una inversión para que sea efectiva requiere considerar al puerto en su globalidad. Se pueden construir las mejores instalaciones y comprar tecnologías adelantadas para el manejo de la carga, pero su empleo podría ser ineficiente salvo que, por ejemplo, los regímenes laborales sujeten a los estibadores a los mecanismos del mercado.

Vale la pena referirse en este punto a la situación de otros puertos, en México, Panamá y América del Sur. Los puertos mexicanos han experimentado recientemente un programa de reforma, con la institución de las Administraciones Portuarias Autónomas y el otorgamiento de concesiones de la parte operativa en sus instalaciones. Asimismo, se han implementado programas de reforma en los puertos de Venezuela, Colombia y Argentina, entre otros, y similares procesos se están desarrollando en Panamá, Perú y Brasil. Chile se encuentra profundizando las reformas iniciales (las de los años 1981 y 1982). En este panorama, los cambios impulsados por las exigencias de la «apertura económica» y la necesidad de competir en el mercado mundial han determinado que los puertos centroamericanos ingresaran a este proceso recientemente, lo cual no es totalmente negativo porque les ofrece la oportunidad de emprenderlo de manera integral.

Escenario A - «Actual»

Factor legal	Marco regulador que utiliza registros de trabajadores y permite monopolios y subsidios que obstaculizan el cambio institucional y la participación del sector privado.
Institucional	Administración centralizada con reducida responsabilidad local. Aceptación de monopolio u oligopolio en la provisión de servicios. No hay separación clara entre metas políticas ni entre regulación y administración.
Organizacional	Ninguna o muy reducida participación del sector privado en operaciones de manejo de carga y provisión de servicios portuarios.
Laboral	Acuerdos inflexibles y aislados de los mecanismos del mercado que impiden el logro de los beneficios del cambio tecnológico. Baja productividad.
Financiero	Obstáculos que impiden la inversión privada en equipos e infraestructura de puertos. Las políticas y sistemas de contabilidad de puertos no permiten un tratamiento equitativo y transparente de los costos portuarios.
Infraestructura	Instalaciones que no reflejan los cambios tecnológicos en transporte marítimo registrados en los últimos 30 años: terminales de contenedores y pavimentos, profundidad de aguas insuficiente, capacidad en áreas de almacenamiento a granel. Falta de mantenimiento.
Maquinaria	La maquinaria no se ajusta a la escala y magnitud de la demanda. Mantenimiento inadecuado.
Medio ambiente	Atención inadecuada de los derrames y de los procedimientos de limpieza.

Escenario B - «Modernizado»

Factor legal	Marcos reguladores que utilizan los mecanismos del mercado y leyes antimonopólicas con objeto de reconciliar los intereses comerciales de usuarios y empleadores marítimos con las metas sociales de los estibadores.
Institucional	Puertos autónomos o independientes en el contexto de una política de gobierno bien definida.
Organizacional	Manejo de carga y servicios portuarios en el sector privado, ya sea en un mercado competitivo o con reglamentación adecuada.
Laboral	Fuerza laboral flexible y reducida, estable, capacitada, bien remunerada, con incentivos para lograr alta productividad.
Financiero	Oportunidades para inversión privada en el sector de puertos, tanto en alguno nuevo como en los existentes. Políticas de contabilidad y sistemas armónicos. Estructura tarifaria que incentiva una operación eficiente.
Infraestructura	Infraestructura especializada y bien mantenida, diseñada para atraer los servicios de transporte marítimo más eficientes.
Maquinaria	La elección de la maquinaria se halla principalmente en manos del sector privado (ver comentario sobre tarifas en «financiero»).
Medio ambiente	Con equipos y procedimientos instalados de acuerdo con las mejores prácticas y normas internacionales.

2. Implicaciones de los escenarios para Centroamérica

Los exportadores centroamericanos encuentran su mercado más importante en los Estados Unidos, situación que se apoya en la ventaja comparativa de la distancia, aunque su peso se contrarresta por los costos relativamente altos del transporte marítimo. En términos de costo/beneficio, un sector portuario eficiente representa ganancias superiores al esfuerzo que demanda

afrentar la oposición de grupos especiales cuyos intereses se afectan con los cambios.

Recientemente se han operado mejoras importantes en las vías que unen los puertos y ciudades de Centroamérica, de modo que, salvo algunos trabajos relativamente pequeños que aún restan, se puede considerar que los principales elementos físicos de la red se han concluido. Al mismo tiempo, la flexibilización de los procedimientos aduaneros para la mercadería en tránsito que sale

de un país a través del puerto marítimo de otro, ya posibilita un movimiento razonablemente fluido del tránsito.

En suma, el comercio exterior centroamericano tiene a su disposición una red integrada de vías y puertos, y el exportador-importador puede seleccionar el puerto que ofrezca el mejor transporte. Esto representa un mayor nivel de competencia para los navieros que prestan el servicio marítimo, así como un reto para los puertos marítimos porque aumenta el grado de competencia entre ellos.

De modo simultáneo, se incrementa la especialización portuaria, dado que el puerto con una ventaja natural o empresarial para un comercio o destino goza de un área de influencia (*hinterland*) más amplia y se halla en capacidad de atraer una mayor proporción de la demanda de tráfico. La especialización más notoria es la de contenedores y servicios Ro/Ro de los puertos del Atlántico que se orientan a los mercados de la costa oriental de los Estados Unidos y Europa, primordialmente con exportaciones de fruta e importaciones de productos manufacturados. Igualmente, destacan los puertos de la costa del Pacífico que se especializan en productos a granel importados, por su mayor proximidad a los puntos de consumo y por razones relacionadas con diferencias en los costos de transporte marítimo por contenedor y por carga a granel.

La especialización de los puertos, en este sentido, es el resultado de la operación de las fuerzas del mercado y de las decisiones empresariales tomadas por los propios puertos. Un estudio como el presente puede identificar tendencias y sugerir

una estrategia del desarrollo portuario. No obstante, sería un error procurar la especialización de los puertos por medio de las decisiones de gobiernos o entidades públicas. Los gobiernos pueden hacer inversiones, establecer tarifas y fomentar el comercio, pero estas actividades son ejecutadas más apropiadamente por el sector privado, que está sujeto a los mecanismos del mercado.

3. Cómo pasar del escenario A al escenario B

Son evidentes las ventajas del Escenario B (modernizado) en cuanto al ahorro en inversión derivado del aumento de la productividad, además de los beneficios que representa para el comercio exterior del país. No obstante, estas ventajas han sido desconocidas por la presión de intereses sectoriales y por el temor a confrontar a quienes obtienen provecho de la situación actual. Ahora bien, un puerto ineficiente genera precios más altos para los consumidores, importadores y exportadores, aun cuando una tarifa alta devengue utilidades para pagar impuestos.

La modernización de los puertos —pasar del Escenario A al Escenario B— tiene su propia metodología multidimensional; entraña la aplicación de la reforma institucional, las reformas laborales, una transformación del papel respectivo de los sectores público y privado, además de una inversión en la modernización física y en la compensación de los afectados por los cambios. Este proceso sólo se puede desarrollar en el contexto de una política explícita, definida y firmemente seguida por el gobierno, mediante un programa y un plan de acción concreto. Más adelante se indican los lineamientos principales del proceso de reforma, tanto física como institucional, financiera y laboral.

IX. DEMANDA FUTURA

1. Proyecciones del tráfico de otros estudios

Los términos de referencia del estudio exigen una revisión de las proyecciones de las corrientes comerciales preparadas por diversos consultores para el sector portuario de cada país. [Berger, Louis, 1993; Harris, Frederic R./USAID-GES, en proceso; Japan International Corporation Agency (JICA), 1994; MINISCOTOP/PRI-HPC-LUFT-GOPA-BCEOM-TRANSROUTE-SOFRERAIL-HIDROC, en proceso; OCDI/Banco Mundial, en proceso] Algunas dificultades surgieron a raíz de las diferencias en la elección del año base y la omisión en algunos casos de puertos o instalaciones privadas, entre otros factores. Después de revisar dichas proyecciones, se ha descubierto que no sólo es necesario actualizarlas sino también crear una base para su comparación.

El resultado de esta evaluación se presenta en el cuadro 22 sobre los países y Centroamérica. Las proyecciones hechas por los consultores individuales estiman que el tráfico portuario, actualmente de unos 22,442 millones de toneladas, en el año 2010 se ubicará entre 45,730 y 47,719 millones de toneladas. Las dos cifras corresponden a distintos escenarios supuestos por los consultores; de todos modos, indican una duplicación del tráfico actual.

El crecimiento implícito en las proyecciones de los consultores corresponde a las siguientes tasas anuales de crecimiento:

	<i>% anual</i>
Total	4.6 4.8
Importaciones	4.0 4.3
Exportaciones	5.6 5.8

Se advierte que no obstante diferencias de metodología y supuestos, las proyecciones en términos globales arrojan resultados razonablemente consistentes entre sí.

a) Tráfico histórico

Las estadísticas de la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica Centroamericana (SIECA) [SIECA, 1980-1987 y 1986-1993] con relación al comercio exterior de los países del MCCA dividen las corrientes comerciales entre «Intra-MCCA» y el Resto del Mundo. Las corrientes comerciales «Intra-MCCA» están asociadas al transporte vial y aquellas para el Resto del Mundo equivalen prácticamente al tráfico marítimo de los países centroamericanos. Existe una incidencia relativamente pequeña en términos de tonelada del tráfico terrestre con Panamá y la proporción terrestre del intercambio con México; además del tráfico aéreo, en conjunto representan, en términos de tonelada, menos de 1.5% del transporte marítimo. Según los fines de este estudio, se han tomado las cifras del Resto del Mundo como una estimación del transporte marítimo.

El cuadro 23 muestra las cifras de importaciones y exportaciones que corresponden al comer-

cio exterior de los países centroamericanos entre 1986 y 1994.

Durante ese período se expandió aceleradamente el comercio exterior, y presentó las siguientes tasas anuales de crecimiento con el Resto del Mundo, en términos de tonelada:

	Período 1986-1994	Período 1989-1994
Total	7.0	7.4
Importaciones	8.0	8.3
Exportaciones	5.5	5.9

El crecimiento del tráfico «Intra-MCCA» ha sido aún más intenso. El impacto de la política de apertura se refleja en la elevación rápida de las importaciones, lo que provoca un efecto adverso en la balanza de comercio (véase el cuadro 24), aunque atenuado. En los últimos dos años ha habido un cierto estancamiento del ritmo de aumento.

b) Proyecciones del tráfico portuario

Aunque las proyecciones revisadas, por lo menos en términos gruesos, son aceptables como una base para la planificación portuaria, el problema radica en su tratamiento de las proporciones entre exportación e importación, que presentan diferencias significativas entre las cifras históricas y los supuestos de los consultores.

También hay diferencias marcadas entre los cinco países, con relación al crecimiento experimentado respecto del proyectado.

El crecimiento económico de los países del MCCA en buena medida se explica por las altas tasas de Guatemala, Costa Rica y El Salvador. También se observa que en las cifras proyectadas hay una tendencia a moderar el crecimiento esperado, aunque se confía en su continuidad, apoyándose en señales positivas de la relación de los términos del intercambio, posteriores a la caída de 1991-1992 (véase el cuadro 25). [IDB, 1995]

MCCA: COMERCIO EXTERIOR CON EL RESTO DEL MUNDO

	<i>(Tasas de crecimiento)</i>	
	<i>Observado (1986 - 1994)</i>	<i>Proyectado (1994 - 2010)</i>
Total	7.0	4.6/4.8
Guatemala	9.8	3.0
El Salvador	7.1	4.3
Honduras	4.0	3.6/5.5
Nicaragua	-	4.1
Costa Rica	8.7	5.7

2. Base de un análisis sistemático

Un limitante de la comparación de las proyecciones efectuadas sobre cinco países y por cinco consultores diferentes tendría una índole conceptual, que se complicaría por los diferentes cálculos de las bases estadísticas. La reciente introducción (1994) de la clasificación del Sistema Arancelario Centroamericano (SAC), como estándar para los países del MCCA, facilitará los futuros estudios. En esta oportunidad se han aprovechado algunas tabulaciones efectuadas especialmente por el Departamento de Informática, Documentación y Comunicaciones de la SIECA. Estas cifras son provisionales y presentan algunas inconsistencias, que de ninguna manera afectan significativamente los resultados finales.

Con objeto de otorgar una base sistemática de análisis por tipo de producto, y así determinar la instalación portuaria más apropiada en cada caso, se solicitó a la SIECA una tabulación de las importaciones y exportaciones del MCCA con el Resto del Mundo en las 21 secciones del SAC (véanse los cuadros 26 y 27); además, se incluyeron algunas subsecciones de interés especial, por ejemplo del «café» (véanse los cuadros 28 y 29).

Así, se confeccionó una serie histórica de los productos más importantes, obteniendo las cifras de los años anteriores de otras fuentes (véanse los cuadros 30 y 31).

3. Dirección de comercio

El comercio exterior de los países centroamericanos se concentra aún en las Américas, que representan prácticamente 80% del volumen total, seguido por Europa con 15% y Asia con 3%. Considerando una subdivisión de los Estados Unidos en la costa oeste y la costa este (con el Golfo), se ha tenido acceso a las estadísticas del Departamento de Comercio en el caso de las cargas unitarias, y a las estadísticas de los puertos para las demás mercaderías. Los resultados se observan en los cuadros 32, 33 y 34.

Se distingue el predominio de las corrientes hacia y desde la costa este para la carga unitaria. De las importaciones unitarias, 93.3% se cargan en puertos de la costa este o del Golfo, y 6.7% en puertos estadounidenses de la costa del Pacífico. De las exportaciones unitarias a los Estados Unidos, 95.5% se descargan en puertos de la costa este o del Golfo y sólo 4.5% en puertos del Pacífico.

Los orígenes de los graneles de importación, granos y fertilizantes se ubican predominantemente en el Golfo; según un análisis de las llegadas de enero de 1995, sólo arribó un buque de importación del Pacífico: el *May Lily* con materia prima del Oriente. Los graneles de exportación (azúcar) sí embarcan desde el Oeste, aunque la mayoría se destina al Caribe o al Este de los Estados Unidos. (Véase el cuadro 35.)

Este patrón sólo se modificaría en el mediano o largo plazo si aumentaran las mercaderías con origen o destino en los países de la costa oeste de América del Sur, sobre lo cual ya se han formulado algunos supuestos. No obstante, es evidente que la mayoría de las cargas continuará teniendo orígenes o destinos al Este del Canal de Panamá.

4. Forma de presentación de los productos

Las instalaciones portuarias dependen de la forma de presentación y del volumen de la carga: contenedores, Ro/Ro, carga suelta, carga a granel sólido y a granel líquido. Se ha efectuado un

análisis basándose en las estadísticas de los puertos sobre el año 1994, separando carga general, carga unitaria (contenedores y Ro/Ro), granel sólido, granel líquido ⁴ y petróleo (con sus derivados). Así, se identifica en cada país el tráfico de la costa del Atlántico y de la costa del Pacífico. (Véase el cuadro 36.)

El predominio de la costa del Atlántico en cuanto a la carga unitaria es amplio y también el de la costa del Pacífico en cuanto a la carga a granel. La categoría «carga general» incluye productos diversos: en la costa del Atlántico la mayor parte es fruta paletizada. En la costa del Pacífico abarca muchos productos, como azúcar en sacos, que probablemente se convertirán en graneles sólidos en el futuro. El cuadro 37 muestra un desglose de exportaciones e importaciones.

FORMA DE PRESENTACION DEL TRAFICO PORTUARIO

	<i>Atlántico</i>	<i>Pacífico</i>	<i>Total</i>
Total	53.4	46.6	100.00
Carga general	12.9	8.1	21.1
Carga unitaria	22.4	3.0	25.4
Granel sólido	3.3	15.8	19.1
Granel líquido	1.3	6.4	7.7
Petróleo	13.5	13.2	26.7

5. Proyecciones de tráfico

El estudio ha hecho proyecciones independientes después de revisar las proyecciones de los estudios citados, a fin de tener una visión regional y salvar la imposibilidad de reconciliar las distintas bases y supuestos utilizados. Se empezó con un análisis del comportamiento de los productos principales, basado en los cuadros 28 y 29 (véase el cuadro 38). Se observó que las altas tasas de crecimiento de las exportaciones se asocian al incremento del azúcar, la carne y sus productos derivados. En el caso de las importaciones, influyó la expansión vertiginosa de las compras de granos.

⁴ En principio los graneles líquidos no incluyen petróleo ni sus productos, aunque las estadísticas de algunos puertos difieren al respecto.

A fin de tener cifras más confiables sobre los granos, se indagó su comportamiento durante los últimos 16 años, y el resultado aparece en las figuras 1-3 del anexo I. La tasa de crecimiento a largo plazo se aproxima al 5%.

Después de dicho análisis y la consideración de los otros estudios, este documento adoptó las tasas de crecimiento del cuadro 38. Las proyecciones corresponden a una tasa anual de 5% para las exportaciones y de 4.5% para las importaciones, con una tasa promedio de 4.66%; congruente con la duplicación del tráfico portuario en el período, hasta el año 2010. Las proyecciones se dan en el cuadro 39.

Las categorías de granel sólido (granos y fertilizantes de importación, azúcar de exportación), granel líquido (químicos y aceites comestibles de importación y melazas de exportación), petróleo y sus derivados, merecen estudios individuales, fuera del alcance de este trabajo; tomando en cuenta su comportamiento histórico, las cifras adoptadas son razonables.

La tasa de crecimiento coincide con la cifra global estimada en este estudio (4.55%). No obstante, cabe advertir sobre un cambio abrupto de la tendencia histórica de las proporciones entre importaciones y exportaciones; de hecho, se ha preferido adoptar una posición intermedia, en el supuesto de que (en términos de volumen) las exportaciones y las importaciones crecerán a tasas diferentes durante el período del estudio. Ello coincide razonablemente con las perspectivas de los navieros de la región, quienes se encuentran haciendo sus planes a base de una tasa de 5% anual, cifra que se refiere principalmente a las categorías de carga general y unitaria, 46.5% del tráfico total. El efecto de tasas más altas (o más bajas) se observará principalmente en la programación de las obras, en su adelanto o en su retraso.

También es importante recordar en este punto que las proyecciones de este informe se refieren al transporte marítimo, basándose en las corrientes clasificadas como comercio con el Resto del Mundo. Durante los ocho años para los cuales se poseen datos consistentes, el comercio con el

Resto del Mundo se elevó ligeramente menos que el comercio intrarregional. La cifra de 4.66% se aplica al transporte marítimo, y corresponde a una tasa de crecimiento de alrededor de 5% para el comercio exterior total de los países centroamericanos.

El próximo paso era relacionar los productos con su forma de presentación (carga general, contenedor, granel sólido, granel líquido, petróleo y sus derivados) a fin de definir la naturaleza de las instalaciones portuarias requeridas. Se clasificaron los productos para el año base 1994 según la forma de presentación y después se proyectaron las proporciones hasta el año 2010, tomando en cuenta el crecimiento de la carga de los contenedores y la tendencia hacia los graneles, de acuerdo con las estadísticas de los puertos regionales y la experiencia mundial. Los supuestos utilizados se muestran en el cuadro 40 y las toneladas resultantes en el cuadro 41.

Se asignaron las proyecciones a las dos costas, utilizando las cifras históricas con un ajuste para la carga de contenedores. Según este cálculo, la proporción de la costa del Pacífico se ha duplicado, respondiendo a la tendencia de los últimos años, presentada en el primer informe (véanse los cuadros 42 y 43 y también la discusión de los costos del transporte «puerta a puerta» en la sección 3.4). No se han efectuado estimaciones concretas de cambios en la dirección del comercio exterior de los países hasta el año 2010. Se anticipa un crecimiento en el intercambio con los países del Lejano Oriente, aunque en una base actual que representa no más del 3 al 4% del comercio total. Este factor se refleja en el ajuste hecho a la proporción de contenedores. Es probable que se sustituya una parte de las importaciones de Europa por manufacturas de los países de América del Sur, sobre todo Brasil y Argentina. Como estos países se encuentran al este del Canal de Panamá, ello no afectará la dirección del flujo.

Por último, se asignaron las proyecciones por costa y por forma de presentación, a fin de disponer de una de las herramientas necesarias para la determinación de la escala del programa de inver-

sión portuaria. La determinación de la naturaleza de las instalaciones específicas depende de la forma de presentación de la carga y de las necesidades de los navieros. En la próxima sección se

expone una discusión de las tendencias marítimas del mundo y cómo afectan a los puertos centro-americanos; además, se practica una revisión somera de los aspectos viales.

X. COSTOS DE TRANSPORTE Y DISTANCIAS

1. Servicios marítimos

a) Los servicios regulares en Centroamérica

El comercio de los servicios regulares entre los Estados Unidos y Centroamérica ha cambiado enormemente en los últimos 25 años. En 1970 las corrientes de mercaderías eran desiguales; hacia el sur se transportaban productos manufacturados y de consumo, mientras que hacia el norte se enviaba principalmente algodón, café, carne y bananos. Los buques de línea ofrecían servicios regulares entre Miami y Centroamérica cada 14 días, con navíos muy pequeños, cuya capacidad de carga fluctuaba entre 380 y 700 toneladas. En la actualidad, el comercio se atiende con buques de contenedores Lo/Lo (*lift-on y lift-off*) y Ro/Ro, con una frecuencia semanal o incluso menor.

Los rubros de mercancías que se transportan desde los Estados Unidos a Centroamérica también se han expandido, e incluyen textiles, algodón en bruto, papel, cajas, cartones, productos eléctricos, repuestos para automóvil y llantas; en tanto que hacia el norte se transportan línea blanca, café, carne, frutas frescas y vegetales. Con la incorporación de México al TLCAN, esta situación podría modificarse de nuevo. Por ejemplo, asumiendo que el TLCAN promueve la utilización de la mano de obra barata de México, dicha nación podría convertirse en un sitio apropiado para industrias nuevas y reemplazaría parcialmente a los Estados Unidos como fuente de mercancías manufacturadas para los países centroamericanos, reduciendo los costos de transporte extremadamente altos exhibidos en el cuadro 44.

El costo de los servicios de transporte desde Miami hasta Managua, vía Rama, significa sólo 100 dólares menos que el de Miami a Managua, vía Corinto, debido a que la distancia de transporte terrestre es menor de Corinto a Managua que de Rama a Managua, y por el mal estado de ciertas secciones de la carretera Rama-Managua, particularmente cerca de la población La Gateada. Además, el puerto de Corinto cuenta con modernas instalaciones y equipos, como una grúa de pórtico para contenedores y suficiente espacio en el amarradero, mientras que el puerto de Rama consiste en un pontón de atraque con una grúa de constructor para el manejo de contenedores, aunque con una rampa Ro/Ro y una amplia área portuaria con cobertizos y pequeños silos.

Dados los altos fletes de los servicios regulares en el comercio Miami-Centroamérica, surge la pregunta del porqué otros transportistas no han sido atraídos. Hay varias razones para ello. El comercio centroamericano padece un desconocimiento generalizado, salvo entre unos pocos transportistas intrépidos que continuaron prestando los servicios durante la década de conflicto armado. La política de muchas de las navieras latinoamericanas aún refleja la era de la reserva de carga. Estas empresas continúan tratando de participar en corredores de comercio más importantes, y no se preocupan por identificar los nichos remunerativos. Otro elemento podría ser la influencia desestabilizadora de los servicios transatlánticos que van al sur, a muy bajo costo, los cuales son ofrecidos por los transportistas de frutas. Este elemento competitivo se evalúa más adelante en este estudio.

Separar los fletes marítimos centroamericanos en sus componentes individuales revela información muy útil. Por ejemplo, los miembros de una conferencia naviera, la Asociación Latinoamericana de Transportes Marítimos (LASA, por sus siglas en inglés, Latin American Shipowners Association), cobra 2,352 dólares por el transporte marítimo desde Lake Charles (Louisiana, Estados Unidos) hasta Corinto; 1,300 dólares por servicios de transporte en tierra desde Los Angeles hasta Lake Charles; 400 dólares por servicios de transporte en tierra desde Corinto hasta Managua, al mismo tiempo que grava un sobrecargo en los Estados Unidos de 780 dólares, y en Centroamérica de 970 dólares. De acuerdo con información obtenida de LASA por la Comisión Federal Marítima de los Estados Unidos, «... los sobrecargos equivalen a los costos de manejo en la terminal, y cualquier otro costo normalmente cobrado por las conferencias marítimas en las áreas de la terminal ya sea en puerto de origen, de intercambio o de destino.»⁵

Históricamente, las conferencias de líneas marítimas han considerado los sobrecargos como una sanción temporal para obligar a que los transportistas, fabricantes, puertos y todos los demás participantes en la cadena de distribución eviten los embotellamientos y mejoren la productividad y la viabilidad financiera. En este caso, sin embargo, parece que los sobrecargos son una fuente de ingreso y de ganancia en sí mismos (véase el cuadro 45).

A fin de comparar estos costos, se estableció contacto con el transportista chileno Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) en busca de conocer sus tarifas de transporte de un contenedor similar del puerto de Nueva York/Nueva Jersey, con destino al interior de Argentina y Chile. Así, CSAV cobra 1,000 dólares por transporte marítimo de un contenedor similar entre el puerto de Nueva York/Nueva Jersey y Buenos Aires. A su vez, estima en 375 dólares los costos de manejo en las terminales de los dos puertos y cobra transporte terrestre. Partiendo de que los costos de transporte terrestre en los Estados Unidos son de 1,300 dólares y en Argentina de 400 dólares, el

costo total para trasladar el contenedor de un sitio en tierra en los Estados Unidos a un destino interior en Argentina sería de 2,975 dólares.

Como segunda ilustración, CSAV cobra 2,500 dólares para transportar el mismo contenedor del puerto de Nueva York/Nueva Jersey a Valparaíso, y adicionalmente 180 dólares por manejo en las terminales de los dos puertos, 66 dólares de costos búnker, 35 dólares por la preparación del conocimiento de embarque y costos de transporte terrestre. Utilizando los costos arriba estimados para transporte terrestre, el costo total para trasladar un contenedor de un punto en tierra en los Estados Unidos a un destino en el interior de Chile sería de 4,381 dólares.

Los costos de manejo en terminal estimados por LASA para puertos en los Estados Unidos y Centroamérica no son compatibles con aquellos utilizados por otros operadores marítimos que llegan a puertos norteamericanos, ni se comparan favorablemente con los de Europa. Por ejemplo, tales costos en Europa varían por país y no por puerto. En Alemania son de 212 dólares, en Francia 180 dólares, en Bélgica 107 dólares, en los Países Bajos 161 dólares y en Suecia 124 dólares.

Quizá el más claro ejemplo del poder de las conferencias marítimas sobre los cargadores es la diferencia de 600 dólares entre los 180 dólares de costos de manejo en terminal cobrados por CSAV en Nueva York/Nueva Jersey y los 780 cobrados por LASA. Aun cuando LASA destaca que su sobrecargo (costos de manejo en terminal) incluye otros factores no especificados, es muy inusual que CSAV no contemple estos mismos factores en sus tarifas. Esta parece ser un área a la cual las asociaciones de transportistas marítimos centroamericanos podrían enfocar sus esfuerzos para reducir el costo de sus mercancías en los mercados internacionales y domésticos.

Los transportistas oceánicos se muestran optimistas acerca del crecimiento del intercambio comercial y estiman que éste aumentará cerca del 5% anual. Se cree que los acuerdos de trasbordo y *on-carriage* disminuirán en la medida en que

⁵Carta enviada por fax por la Comisión Federal Marítima de los Estados Unidos el 8 de junio de 1995.

aumenten los volúmenes y permitan que los operadores navieros oriente-occidente tengan el suficiente volumen para iniciar sus propios servicios alimentadores, o inclusive hacer escalas directas. Los operadores navieros harán escalas directas si cuentan con los suficientes volúmenes, puesto que esto les permite eliminar los costos de manejo de contenedores dos veces más en el puerto de trasbordo y evitar el costo de los servicios alimentadores. La Seaboard Marine, una de las compañías navieras más grandes en términos de volumen de carga, suministra un servicio dos veces por semana al norte de Centroamérica (Guatemala, Honduras, El Salvador y Nicaragua) y semanalmente al sur (Costa Rica y Panamá). Esta opera buques Ro/Ro y descarga en aproximadamente seis horas 160 contenedores de 40 pies sobre remolques.

Debido a que los buques Ro/Ro no permiten apilar los contenedores uno encima del otro ni utilizar el espacio debajo de los remolques, muchas compañías navieras creen que los buques más apropiados son los contenedores Lo/Lo con alguna capacidad para Ro/Ro. Como se aprecia en el anexo II, de los 156 espacios ocupados en el viaje del Seaboard America el 7 de junio de 1995, sólo 5 o 3.2% de ellos se originaron en Europa con destino a Centroamérica. Maersk Line y Sea-Land Services suministran servicios conjuntos entre los Estados Unidos y Centroamérica y trasbordan su carga europea en el puerto Everglades y su carga asiática en Long Beach.

Los transportistas marítimos opinan que el crecimiento del comercio exterior centroamericano continuará. Las medidas adoptadas por el gobierno estadounidense en junio de 1995 para proteger la industria interna de la confección de prendas muestran la naturaleza política del comercio. Se limitaron las exportaciones de prendas de dormir a 259,914 docenas para El Salvador y 157,990 docenas para Honduras, mientras que la ropa interior de algodón se restringió a 14,423,178 docenas para Costa Rica, 3,687,034 docenas para El Salvador y 6,556,610 docenas para Honduras. Agréguese a ello que las actividades comerciales de México influyeron en las relaciones de comercio exterior.

Los cultivadores centroamericanos de melones deberían tener presente que hay un gran número de productores de dicha fruta concentrados en la península de Yucatán, en México, y que los melones de Guatemala y Honduras pueden ser atraídos al puerto de Progreso, en México, en vez del de Santo Tomás de Castilla y Puerto Cortés, para ser exportados a los Estados Unidos. No se trata de teorías sin fundamento, ya que están adelantadas las negociaciones sobre una zona de libre comercio entre México y los países del Triángulo Norte (El Salvador, Guatemala y Honduras). La Transportadora Crowley American empezó a participar recientemente en este comercio mediante fletamentos de seis meses renovables de sus buques Alemania y Helvética (5,300 dwt y 323 TEU, con 48 unidades refrigeradas) a 6,150 dólares por día, y entraron en servicio entre los puertos de Jacksonville (Florida), Progreso, Veracruz y Tampico (México).

Las barreras de acceso de nuevas compañías marítimas al comercio exterior son extremadamente bajas; en la actualidad prestan servicio unos 15 transportistas. En relación con dichas barreras de acceso bajas, la South Eastern Paper Company de Miami compró un pequeño buque de contenedores de 80-100 TEU para transportar su carga de papel de Miami a Guatemala, Honduras y El Salvador; después, los transportistas negaron sus continuas solicitudes de tarifas más bajas. La mayor fuente de competencia de los transportistas miembros de LASA son las compañías frutícolas. Chiquita, Dole y Del Monte utilizan sus propios buques para transportar bananos desde Centroamérica hasta Europa y los Estados Unidos. En su itinerario de regreso al sur usualmente transportan mercadería a tarifas reducidas. Dichas compañías consideran estos ingresos como una contribución directa a sus ganancias. Hasta hace cinco años, los transportistas miembros de LASA movían aproximadamente 72% del comercio exterior, proporción que en la actualidad se ha reducido a 50%.

En el servicio costarricense, por ejemplo, un operador marítimo estima que las compañías frutícolas han capturado 45% del comercio de importaciones, mientras que los transportistas LASA controlan el 45%. El 10% restante es transportado por compañías externas a las conferen-

cias, no frutícolas. Los miembros de LASA no bajan sus tarifas porque aparentemente tienen un acuerdo tácito con los transportistas frutícolas en torno a algo así como la aceptación de un «intruso tolerado». Esto permite a LASA controlar por lo menos 90% del comercio exterior y le proporciona un control real del mercado. Las cortes de los Estados Unidos se refieren a dicho arreglo como un monopolio creado mediante un «paralelismo consciente», donde ninguna de las partes cuestiona las acciones de los otros y sigue una pauta común. Al mismo tiempo, los cargadores y consignatarios centroamericanos aceptan las tarifas porque se acostumbraron a ellas durante la década de violencia.

En la costa del Caribe, los puertos de Santo Tomás de Castilla y Puerto Cortés están separados por sólo 60 km de distancia y no pueden oficiar ambos de plataformas centralizadoras (**hub**) subregionales, después de que las vías terrestres que los unen hayan sido terminadas; mientras que los puertos de Limón/Moín y Manzanillo, Panamá, se unen por una red vial que podría servir en gran parte de la misma área de influencia. En la costa del Pacífico, los puertos de Quetzal (Guatemala) y Acajutla (El Salvador) están en una situación muy similar. Sin embargo, como se observa en el cuadro 46, hay una amplia variedad de tarifas para manejo de contenedores y costos en la terminal entre los puertos del Istmo.

Los transportistas de servicios regulares indican que los costos locales para ciertos servicios portuarios, tales como los derechos de muelle y almacenaje en Puerto Cortés, son convertidos a dólares estadounidenses a base de una tasa de cambio de 2 lempiras por dólar, en vez de la actual tasa de 9.3. Esto significa que los precios locales de estos servicios se dividen por 2 en vez de por 9.3, lo cual redonda en un aumento de aproximadamente 4.6 veces.

Es posible que uno o dos puertos en cada costa logren un **status** de punto centralizador (**hub**) subregionales, con conexiones terrestres con los países vecinos, si brindan servicios con normas internacionales de productividad y costo, rodeándose de un área de influencia dinámica y de una adecuada red de transporte terrestre. Por ejem-

plo, las directivas del puerto de Quetzal buscan desarrollar tales factores con miras a que su puerto actúe como un mini-hub en la costa del Pacífico.

Los transportistas marítimos deberían considerar si la estructura existente de servicios marítimos cortos entre los Estados Unidos y América Central se mantiene o si entran en juego las travesías largas de Asia y Europa, si los servicios marítimos cortos pueden ser reemplazados por transporte terrestre entre México y Panamá; si el comercio exterior sería mejor atendido con grandes buques o con un número superior de naves pequeñas pero de mayor frecuencia; si se debería reducir el número de escalas y utilizar más los servicios de transporte terrestre que una centros distantes de producción y consumo, y si las terminales de contenedores deberían ser operadas por el sector público, por inversionistas privados o por líneas marítimas. La conclusión de carreteras, la rapidez y la simplicidad de operaciones de tránsito, y la solución de los problemas sobre dotación de personal son condiciones necesarias mas no suficientes para lograr el **status** de puerto centralizador (**hub**).

El atractivo comercial de los puertos depende de que ofrezcan a los transportistas un volumen de carga adecuado y continuo. La década de conflicto armado en Centroamérica ocasionó que algunos transportistas suprimieran ciertos puertos, y es dudoso que puedan recuperar su posición histórica. Si los puertos nicaragüenses, por ejemplo, quieren jugar un papel en el comercio doméstico de la nación, deberían considerarse seriamente los volúmenes de carga generados en el área de influencia inmediata, el estado de la red de carreteras a mercados más distantes y la participación privada como fuente de fondos necesarios para la inversión en infraestructura.

Crowley American Transport y Seaboard Marine atienden indirectamente a Nicaragua a través de los puertos de Limón/Moín y Puerto Cortés, Honduras. Lo mismo es aplicable a El Salvador, ya que estos transportistas lo sirven a través de Santo Tomás de Castilla, Guatemala, pero esta nación no tiene puertos sobre las dos costas del Istmo, como Nicaragua. Los puertos

costarricenses y hondureños que fueron utilizados durante el conflicto están mejor equipados para convertirse en puertos centralizadores (**hub**) y el creciente volumen de mercancías que se transporta entre países vía terrestre podría crear una base muy precaria para inversiones en puertos tales como Corinto, Rama, Bluefield y Bluff. Ello no significa que los puertos nicaragüenses no merezcan que se invierta en ellos, sino que dichas inversiones deberían provenir de intereses privados en respuesta a la demanda de servicios del mercado, y no como reacción del gobierno a presiones sociopolíticas.

La utilización de un número limitado de puertos en cada costa tendría mucho sentido para los transportistas marítimos, pero el sistema vial costero deficiente e incompleto y los requerimientos de tránsito gravosos impiden el transporte terrestre de las mercaderías entre países. El puerto de Limón/Moín, Costa Rica, podría estar sujeto a una gran presión para reformar comercialmente su régimen laboral, incrementar la productividad y bajar sus costos, ya que el puerto privado de Manzanillo, Panamá, está siendo utilizado por la alianza global de American President Lines, Malaysia International Shipping Company, Mitsui O.S.K. Line, Nedlloyd Line y Orient Overseas Container Line que abarca 77 buques, el servicio conjunto Maersk/Sea-Land y, temporalmente, Evergreen, hasta que se completen sus instalaciones panameñas. En marzo de 1995, Seaboard Marine inició un servicio alimentador desde Manzanillo para la alianza global de APL y otras hasta Colombia, Costa Rica y Venezuela, y fácilmente podría extender dichos servicios a las otras áreas de la Cuenca del Caribe.

El flujo actual de mercancías entre los Estados Unidos y Centroamérica, transportadas por Maersk/Sea-Land, podrían cargarse en sus buques más grandes, utilizados en la ruta de comercio Oriente-Occidente hasta/desde el puerto de Manzanillo, y luego por camión hasta/desde sitios específicos en el Istmo. Numerosas islas, como Jamaica, Puerto Rico y la República Dominicana, buscan convertirse en centros de transbordo para la Cuenca del Caribe. Uno de los proyectos más ambiciosos es la construcción de un puerto **hub** de aguas profundas en Freeport,

Gran Bahama, por Hutchinson International Port Holdings de Hong Kong.

La Hong Kong y Shanghai Banking Corporation mencionó recientemente, en su revisión anual del transporte marítimo, que en los próximos dos años (1995-1997) se construirían 36 buques con capacidades entre 2,500 y 3,500 TEU, junto con 77 buques de más de 3,500 TEU. Esto representa echar un buque al agua por semana y aumentar 40% la capacidad de transporte marítimo. Estos buques darían un incentivo a sus propietarios para utilizar sus unidades más pequeñas que habrán sido desplazadas en los nichos del comercio entre los Estados Unidos y Centroamérica.

El mayor riesgo para los puertos centroamericanos es que los puertos centralizadores (**hub**) de la subregión fácilmente podrían incluir puertos en México y Panamá debido a los mayores volúmenes de carga que fluyen a través de ellos. Esto no significa que los puertos centroamericanos no vayan a tener trabajo. Las necesidades de los importadores y exportadores engloban el espectro comercial entero y ningún sistema de transporte, itinerario, puerto, o estructura de costos, podrán satisfacer a todas ellas. Es posible imaginar un panorama en el cual los operadores de servicios regulares, tanto los que circunnavegan el mundo como los transatlánticos y transpacíficos, carguen y descarguen los contenedores que van hacia o se originen en Centroamérica, utilizando los puertos **hub** caribeños, norteamericanos y panameños, dependiendo del tipo de carga, fecha de despacho y disponibilidad de los servicios alimentadores adecuados.

Esto no obstaculiza los servicios existentes de viajes cortos entre varios puertos en los Estados Unidos y dos o tres puertos en cada costa de Centroamérica, con transportistas terrestres que completan la operación. Dicho de otra forma, en la medida en que los volúmenes aumentan se van diversificando las demandas de los cargadores. Los gobiernos centroamericanos deberían considerar seriamente la privatización de sus puertos de manera que los principales obtuvieran el **status** de nicho o puerto **hub**, y que los puertos secundarios se especializaran en otras áreas como deportes, pesca, turismo, etc. Esto requiere adop-

tar un marco legal que obligue a los puertos a operar como entidades comerciales.

b) Comercio exterior centroamericano de graneles secos

Los requerimientos de importación de granos a Centroamérica incluyen no sólo maíz sino también soya, harina de maíz y trigo. Localmente se produce una cantidad limitada de maíz y esto generalmente les permite evitar la compra en el exterior hasta que sus reservas se agotan. En general, las importaciones de granos de los cinco países han ido creciendo cada año. Honduras ha experimentado un aumento de 5% anual en los últimos seis años. Los volúmenes de importación en Costa Rica, Guatemala y El Salvador se han elevado entre 8 a 10% anual, mientras que Nicaragua ha superado su anterior estancamiento y durante los últimos dos años se ha expandido 5% anual. Los mayores volúmenes importados obedecen a la recuperación del comercio exterior, la sequía y la utilización de la tierra para cultivar otros productos como fruta, legumbres y flores.

El mencionado desempeño redundó en que las escalas de buques graneros aumentarían su frecuencia de una a tres veces por mes. En relación con fertilizantes, la principal importación es el fosfato que se compra usualmente a productores de la Florida. Los granos y los fertilizantes comúnmente se cargan en buques entre 22,000 y 24,000 peso muerto en los puertos norteamericanos y atraviesan el Canal de Panamá hasta los puertos de Quetzal, Acajutla, Caldera y Corinto en la costa del Pacífico. Se prefieren estos puertos porque los molinos de procesamiento están localizados en la costa occidental, porque existen centros poblacionales en las cercanías y porque tienen una profundidad de agua de 31-32 pies. Desde estos puertos se transportan los granos entre los países centroamericanos. Por ejemplo, el puerto de Acajutla satisface todo el mercado salvadoreño, un tercio del de Guatemala y menos del 5% de los requerimientos hondureños.

Un agente fletador de los buques que transportan los graneles secos, Lygnos Brothers Shipping Inc., de Nueva Jersey, trabaja exclusivamente para 32 navieros que dedican sus naves a este comercio. Los términos de los contratos de fletamento

o de transporte son **Free-in and Out (FIO)**, lo que significa que los propietarios de la mercadería pagan por cargar y descargar las naves. A veces los propietarios del buque alquilan grúas portuarias en Quetzal para acelerar las operaciones de descarga de las mercancías, y reconocen que Corinto es más lento que Quetzal y Acajutla. Los costos portuarios que pagan los propietarios de los buques incluyen los pilotos, derechos de atraque, remolques y manejadores de línea (amarra-dores), o aquellos relacionados con la entrada del buque al puerto y su despacho. Estos costos oscilan entre 11,000 y 15,000 dólares para todos los puertos.

La tasa por tonelada para transportar los granos y fertilizantes a Centroamérica depende de factores tales como el número de sitios de carga y descarga en el mismo puerto, tarifas de descarga, disponibilidad de buques adecuados y sus localizaciones y economías de escala. Por ejemplo, en un 50% de los casos ocurren cargas y descargas en sitios múltiples, lo que aumenta el costo entre 1.50 y 2 dólares por tonelada; la descarga lenta puede elevar 5 dólares las tarifas por tonelada. Por ejemplo, 10,000 toneladas de fertilizante transportadas en un buque de 30,000 dwt costarían entre 24 y 26 dólares por tonelada, mientras que en un buque de 10,000 dwt se elevarían 30 y 33 dólares por tonelada (véase el cuadro 47).

En relación con los granos, Lygnos Brothers ha descubierto en meses recientes que el costo de cargar en dos sitios en Nueva Orleans y su transporte marítimo a Acajutla es de 31 dólares por tonelada, mientras que la carga en Nueva Orleans en un sitio y su transporte marítimo a Balboa, Panamá, y Puerto Quetzal, cuesta 4 dólares menos por tonelada; la carga en un sitio en Nueva Orleans a Acajutla resulta 10 dólares más barato por cada tonelada. Respecto de los fertilizantes, Cargill informa que los fosfatos son transportados por buque de Tampa (Florida) a puertos centroamericanos del Atlántico, con un costo de 25-27 dólares la tonelada, y de Tampa hasta puertos del Pacífico a 27-30 dólares la tonelada, mientras que la potasa es transportada en buques desde Houston hasta puertos centroamericanos del Atlántico a 18-21 dólares la tonelada, y desde Houston a puertos del Pacífico a 25-30 dólares la tonelada.

Los principales problemas de los puertos centroamericanos se relacionan con la falta de espacio adecuado de almacenamiento de granos, escasez de camiones para transportarlos desde el muelle hasta el área de almacenamiento y la exposición de los buques a las olas de mar abierto. Cada uno de estos factores disminuye la productividad de las operaciones de descarga y aumenta los costos. Los operadores de buques consideran inapropiadas para el comercio exterior las naves que se descargan por sí mismas porque resultan más costosas; su tasa de descarga es alrededor de 6,000-8,000/toneladas por día, lo que obliga a emplear sistemas modernos de recepción y transferencia de granos. Todos estos factores limitarían su capacidad de proveer servicios en otros puertos del mundo, en caso de necesitarse.

Las principales preocupaciones de los operadores de buques que transportan los graneles secos a Centroamérica son la profundidad de las aguas en los puertos, las tasas de descarga de los buques, la capacidad de transferencia de granos y fertilizantes desde el lado del buque al área de almacenamiento y el tamaño de las áreas de almacenamiento. Es importante mencionar que Puerto Quetzal tiene planes de construir un silo de almacenamiento de granos fuera del puerto. Los representantes de Cargill expresaron que ellos prefieren el puerto de Acajutla porque el sistema de descarga y el elevador es operado por sólo 18 hombres, y el de Caldera, porque los camioneros concibieron un sistema de traslado de los granos al área de almacenamiento que permite a los buques descargar 6,000 toneladas por día, y frecuentemente reciben exportaciones de azúcar que pueden eliminar viajes en lastre a los Estados Unidos.

Las tarifas de fletamento reflejan estas diferencias, y en Caldera se ubican alrededor de 17 dólares por tonelada contra 22-23 dólares por tonelada en otros puertos centroamericanos. La velocidad de descarga reviste suma importancia, ya que su reducción de 10 a 5 días puede arrojar un ahorro de 120,000 dólares para los cargadores. Como indicaron los especialistas de Cargill, existe una relación directa entre el precio del grano, el costo de los fertilizantes y la producción de comida en Centroamérica. Costos portuarios excesivos o descargas lentas para maíz de animales aumenta

la suma que los importadores tienen que pagar (véase el cuadro 48).

c) Comercio exterior centroamericano de graneles líquidos

Los buques tanqueros se descargan generalmente en boyas y emplean una manguera subacuática que es conectada al sistema de tubos del buque, y el petróleo crudo es bombeado a la costa. Los volúmenes manejados son pequeños y la mayoría de los países tienen sus propias refinerías. Según términos de un ejecutivo petrolero, existen tres posibles áreas de cambio: primero, la situación actual, en que cada país utilice su refinería y el sistema de entrega en la boya podría continuar; segundo, se pueden construir los oleoductos desde una o varias localizaciones centrales y habilitar a una refinería con la más moderna tecnología; y tercero, las compañías petroleras podrían comenzar a importar productos, eliminando así la necesidad de las refinerías.

No se prevé un cambio en el actual sistema de descarga de petróleo, no obstante que algunas refinerías son obsoletas, como la de Nicaragua, que necesita una capacidad adicional de almacenamiento. Con todo, la situación política es todavía suficientemente incierta para que cada país adquiera las capacidades de refinación y almacenamiento.

El mercado del petróleo, con innumerables consumidores y pocos proveedores, está mucho más integrado que el de los productos manufacturados; y aun sin estabilidad política, los cambios podrían sobrevenir desde varias fuentes. Como una ilustración de este punto, la legislación estadounidense sobre limpieza del aire y las exigencias a las compañías petroleras nacionales de cumplir con dichos requisitos en Centroamérica podría determinar que la opción comercial de cerrar las refinerías existentes e importar los productos fuese viable. Las refinerías del Medio Oriente enfrentan una disminución de mercados para sus productos en el Lejano Oriente, como la República de Corea y otras naciones. De hecho, estas últimas aumentarán sustancialmente su capacidad de refinación para satisfacer la demanda nacional y participar en el mercado petrolero japonés cuando sea liberalizado en marzo de 1996; luego,

las de Medio Oriente podrían dirigir su atención a los mercados norte y centroamericanos.

En el contexto de estos cambios, las compañías petroleras podrían comenzar a importar productos y eliminar la necesidad de refinerías actuales. Cualquiera que sea el resultado de estas tendencias, hay un consenso general de que es innecesario contar con un gran número de personal y cuadrillas de estibadores de más de 30 hombres, en algunos casos simplemente para conectar o retirar la manguera subacuática, y que la tripulación de los buques petroleros podría ser utilizada para llevar a cabo esas tareas a costos bastante más reducidos.

2. Puertos y accesos portuarios

a) Costos portuarios

Es importante apreciar la diferencia entre el tratamiento de los costos portuarios para los servicios *liner terms*, básicamente de carga general, contenedores y Ro/Ro, por un lado, y los servicios bajo términos «FIO» (**Free In and Out**), que corresponde a los graneles. En el primero, el naviero absorbe dentro del flete marítimo tanto los cobros a la nave (derecho de puerto, muellaje, etc.), como el costo de la estiba/desestiba de la carga. En el caso de FIO, corresponde al naviero la tarifa a la nave; todos los cobros a la carga (estiba/desestiba, probablemente un elemento del muellaje, transferencia) corren por cuenta del importador/exportador. Las tarifas portuarias publicadas no dan una idea muy fidedigna de los costos portuarios debido a la incidencia de los «extras»: cobros por concepto de tiempo extra, demoras atribuibles a la nave, etc. Por este motivo, normalmente es preferible recurrir a las liquidaciones de los navieros y los importadores/exportadores, para obtener un cifra más realista.

Para desarrollar este trabajo se ha contado con dos fuentes de información sobre los costos portuarios: el estudio de ENAP [ENAP, 1992] del año 1992, que contiene datos sistemáticos aún no actualizados, e información proporcionada por los navieros. Se muestra un resumen de los datos en los cuadros 49 y 50. Se puede observar que existen diferencias sustanciales entre los puertos: los puertos guatemaltecos son baratos (en sus cos-

tos directos), los puertos hondureños y el complejo portuario Puerto Limón/Moín son caros. Estas diferencias reflejan divergencias en el tratamiento de los costos financieros, en cuanto a depreciación e intereses en los puertos respectivos, más que diferencias reales en sus costos. Los usuarios se quejan de los costos del tiempo extra y otros costos adicionales.

b) Accesos portuarios

Las conexiones entre el puerto y el sistema vial nacional frecuentemente son deficientes en los puertos antiguos porque éstos se encuentran dentro de la zona urbana, por ejemplo, Puerto Limón y Puerto Cortés. También existen razones de índole institucional, ya que muchas veces su mejoramiento corresponde a la municipalidad, que no tiene los recursos necesarios o prefiere gastarlos en otras prioridades. Son buenas en puertos nuevos, ubicados fuera de las ciudades, con conexiones construidas como parte del desarrollo portuario, por ejemplo, Caldera, Puerto Quetzal y Acajutla. El estudio no acometió un análisis de los costos involucrados pero se han incluido costos subjetivos en el programa de inversión final.

3. Carreteras

El tema de las carreteras no se aborda en este estudio. Con algunas excepciones, las conexiones entre las capitales y sus puertos son aceptables, pero es evidente que la prioridad regional en el pasado se ha enfocado a las carreteras longitudinales en detrimento de las conexiones transversales. [Cámara de Comercio de Costa Rica, 1994; REMITRAN, 1990] Se hace necesaria una revisión sistemática de las conexiones del sistema longitudinal con los puertos. Las distancias entre las capitales de cada país y los puertos se muestran en el cuadro 51.

4. Puertos y la integración regional

Se ha efectuado en la primera parte una estimación de las toneladas de carga de un país que utiliza los puertos de otro. Se observó que esto afecta principalmente al comercio exterior de El Salvador, que se apoya en los puertos de Santo Tomás y Puerto Cortés por carecer de instalaciones en el Atlántico; y Nicaragua que lo hace en

Puerto Cortés y Limón/Moín, por disponer de un solo puerto pequeño en la costa del Atlántico con una conexión dificultosa a Managua. Además, existen corrientes de El Salvador que utilizan Puerto Quetzal y esporádicamente San Lorenzo, y de Nicaragua que emplean a veces Caldera. Las cifras no son muy confiables, pero en la región cerca del 5% del comercio marítimo (un millón de toneladas) se realiza por un puerto que no es del país de origen o destino. El volumen de estas corrientes en tránsito se incrementa de manera proporcional al crecimiento del comercio exterior, aunque el mencionado porcentaje quizá se reduzca. En el caso de Nicaragua, construir un camino en estado razonable a Rama sería una forma económicamente factible de incentivar la competencia en fletes entre ese país y los Estados Unidos.

La búsqueda de la ruta más económica al mercado también requiere asegurar que el país no dependa de los puertos de un solo país alterno; es decir, que tenga buenas conexiones con por lo menos dos puertos alternos. Hasta cierto punto, ello implica la provisión de más infraestructura que la estrictamente necesaria, si se aplica un modelo estático de minimización de costos, pero se estima —sin tener cifras precisas— que un cierto grado de duplicación retribuirá su costo en la reducción de fletes consecuente con las posibilidades de competencia que ofrece.

La elección del puerto de entrada o salida depende de dos factores principales:

a) La percepción del exportador/importador en cuanto a la ruta de costo mínimo, considerando los costos del transporte terrestre, del puerto y del flete marítimo, y

b) La existencia de servicios de una capacidad y frecuencia que satisfaga las necesidades del exportador/importador. Por ejemplo, la frecuencia de servicios de los buques portacontenedor al destino elegido, o la existencia de silos con una capacidad suficiente para una importación de granos.

En el caso de la exportación del banano, las plantaciones generalmente se encuentran muy próximas al puerto, y la posibilidad de elegir otro puerto de salida parece poco probable. No ocurre así con la mercadería que tiene su origen o destino en la ciudades capitalinas asentadas fuera de la costa. A base de datos de varias fuentes, se ha confeccionado una comparación entre los costos del transporte desde Miami y cada capital centroamericana (véanse los cuadros 52 y 53). Esta indica, con alguna reserva, cuál es la ruta de menor costo. Las reservas mencionadas tienen que ver con la disponibilidad y frecuencia de los servicios marítimos: el exportador/importador generalmente pagará más si tiene la certeza de un servicio disponible cuando lo necesite.

Una política de integración implica la provisión de carreteras que maximicen las posibilidades de selección por parte del exportador/importador, dentro de un ambiente regulador que permita el libre movimiento de las mercaderías. La obra que tiene más prioridad en este contexto es la conexión que permita el flujo de carga entre Puerto Cortés y Santo Tomás de Castilla; su construcción incentivará la modernización de los dos puertos, tanto física como institucionalmente, y brindará mayores opciones a la carga salvadoreña y nicaragüense. La terminación de la carretera San Pedro Sula-Puerto Cortés ostenta máxima prioridad.

XI. CAPACIDAD PORTUARIA Y PROGRAMAS DE INVERSION EXISTENTES

1. Capacidad portuaria existente

La estimación de las necesidades de expansión portuaria parte de una apreciación de la capacidad actual de los puertos. Los puertos centroamericanos calculan las cifras de la utilización portuaria a base de la proporción de ocupación de los muelles. La situación en los principales puertos centroamericanos se presenta en el cuadro 54 y las cifras de la utilización portuaria permiten apreciar la capacidad portuaria, según la fórmula:

$$\text{Capacidad} = \text{Tonelada actual} \times \frac{\text{utilización óptima}}{\text{utilización actual}}$$

La utilización óptima se estima de acuerdo con el número de muelles que posee el puerto, utilizando las tablas de la UNCTAD. [UNCTAD, 1995] A base de esta metodología, se estima que la capacidad de los puertos existentes es aproximadamente 12% superior al tráfico actual; es decir, en 2 o 3 años la capacidad del sistema portuario regional estaría llegando a su límite. Algunos puertos ya se encuentran por encima de esta capacidad y otros todavía por debajo. Esta disparidad refleja las preferencias de los usuarios portuarios, y es otro factor que limitará la capacidad práctica de los puertos en su conjunto.

Una dificultad que se presentó con esta metodología en una etapa de la modernización portuaria es que se asumió que todo seguiría igual: el tamaño de los buques, las horas efectivas de trabajo, el equipo utilizado y su rendimiento. En rigor, un aumento de la productividad portuaria redundaría en una elevación de su capacidad. Al

mismo tiempo, aumentar el calado de los puertos podría incrementar los fletes.

La especialización de los buques en los dos grandes grupos de graneleros y de carga unitaria (portacontenedores y Ro/Ro) implica que los conceptos anteriores, que miden la capacidad en términos del porcentaje de ocupación de un muelle homogéneo, ahora no tienen estricta validez. Es necesaria la consideración de una instalación óptima para cada tráfico, comparándola con la instalación existente.

Así, la capacidad de un puerto moderno depende no sólo de la longitud de sus muelles sino también de su profundidad, de la extensión del área de apoyo, del equipo disponible y de las prácticas laborales.

La modernización de un puerto entraña la desactivación de muelles obsoletos y su conversión (o abandono). Los puertos históricos, en el proceso de su modernización, han abandonado en muchos casos el uso de muelles antiguos con escaso espacio y profundidad. El puerto moderno tiene menos muelles, más espacio, mayor profundidad, alta tecnología y un equipo humano más especializado que trabaja con una productividad mucho más alta.

2. Capacidad requerida

Los consultores han tomado la región como un todo, pero es necesario estudiar el marco reglamentario de los puertos más indicados para presntamos de infraestructura a fin de asegurar que

dicho marco no represente un freno u obstáculo para la utilización eficiente de las instalaciones que ya existen. La productividad no está limitada a las instalaciones y equipamiento de los puertos, sino que incluye todas las exigencias institucionales tales como aduanas, regímenes laborales e incluso la rapidez con que los bancos dan curso a las cartas de crédito. De esta manera, podría suceder que los puertos inviertan cantidades enormes de dinero en instalaciones, les hagan publicidad para atraer clientes a sus muelles y reduzcan sus tarifas, y experimenten posteriormente una reducción de sus volúmenes comerciales por la falta de un régimen laboral que permita utilizar el equipamiento en una manera eficiente, o por exigencias de las aduanas que crean demoras. Por eso, existe una relación directa entre la infraestructura física y la institucionalidad y la modernización de ambos.

La planificación portuaria centroamericana deberá partir del hecho de que se estima una duplicación de su tráfico durante los próximos 15 años. Si los puertos continúan como están (Escenario A), será necesario la construcción de aproximadamente 34 muelles adicionales; además, se deberá efectuar una reconstrucción de los muelles existentes, cuya vida útil ya ha vencido o vencerá durante el plazo anteriormente mencionado. No se poseen datos precisos respecto de los años de construcción, pero si se supone que su promedio oscila entre 10 y 30 años, esto implicará la reconstrucción de alrededor de 10 muelles.

Las recomendaciones del presente estudio se basan en una estimación de las necesidades portuarias según el Escenario B (modernizado). En términos globales, si todos los puertos funcionan con las productividades más altas y eficientes de la región, la necesidad de muelles adicionales se reducirá aproximadamente 25%; si trabajan con eficiencia y de acuerdo con los estándares internacionales, esta necesidad disminuiría aún más, aproximadamente 33%.⁶ El proceso de modernización tiene su propio costo. No obstante, en términos redondos, la modernización portuaria representa un ahorro potencial

(superior a 200 millones de dólares) en el costo de inversión hasta el año 2010. Y, más importante aún, posibilitaría abaratar los fletes marítimos por medio del uso de buques más productivos, así como por una reducción de la estadía en los puertos.

3. Programas de inversión existentes

Los cinco países del MCCA se encuentran elaborando programas de inversión portuaria o cuentan con estudios recientemente terminados, tomando como base las proyecciones del tráfico presentados en el punto 1 del capítulo IX. Con excepción de Costa Rica, los programas se están confeccionando sin un marco explícito de la política portuaria que corresponda a criterios de reforma portuaria; además, carecen de un marco de referencia técnico que defina las expectativas en términos de tamaño y tipo de buque.

Se dan a conocer los elementos principales de los programas en su estado actual en el anexo III. En esta sección se expone un resumen con algunas observaciones.

a) Guatemala

Se encuentra en ejecución el estudio Plan Nacional de Transporte que recomendará un programa de inversión portuaria. Entre tanto, los puertos de Santo Tomás de Castilla, Quetzal, Barrios y Champerico han definido sus propios programas.

i) *Santo Tomás de Castilla*. Se planea la extensión del muelle en 500 metros, a fin de crear una terminal de contenedores, con relleno, pavimento y equipos. Se halla en la etapa de ingeniería final. Al mismo tiempo, sin que esté contemplado en el estudio, se discute con las empresas petroleras la construcción de una terminal especializada para la descarga y carga de petróleo y productos, a fin de liberar el muelle actual de esta actividad. Se ha efectuado un dragado costoso (terminado en 1994), y en parte el deseo de aprovechar esta obra ha determinado la ubicación del muelle de líquidos propuesto.

⁶ Estas cifras son discutidas en el siguiente capítulo. Corresponden a incrementos de 33 y 50%, respectivamente, de la productividad portuaria, estimaciones razonablemente conservadoras.

Se puede observar que la forma de este puerto, con un solo muelle marginal y áreas de apoyo amplias, permitirá su modernización física por medio de la rehabilitación y modificación de las instalaciones existentes; la utilización relativamente baja del puerto hace más factible esta posibilidad.

ii) *Puerto Quetzal*. El proyecto presentado por la Empresa Portuaria Quetzal incluye la creación de una terminal de contenedores en el lado oeste de la dársena del puerto. En su primera etapa consiste en 300 m de muelle, con una profundidad de 14 m (Panamax) y con 150 m de apoyo (4.5 ha en total). En una segunda fase, el muelle se prolongará otros 300 m. Se prevé en la segunda fase la construcción de una terminal turística, en el extremo de la dársena (el costo de la fase 1 es de 43.8 millones de dólares, sin equipo). Es dudoso que los buques portacontenedores grandes escojan este puerto, no obstante su breve experiencia con NEDLLOYD. Antes de hacer una inversión importante para estos buques, sería necesario asegurar la participación financiera del naviero. En apariencia, el costo por metro lineal es algo elevado. Este puerto atiende principalmente a graneleros; sufre una fuerte restricción con respecto a la profundidad en el muelle actual, que permite buques de solamente hasta 10/11 m.

iii) *Puerto Barrios*. Los concesionarios de este puerto tienen un proyecto de ampliación en dos sitios adicionales, para la prolongación del espigón actual. Es un proyecto relativamente económico, con un costo estimado en 12 millones de dólares aproximadamente. El inconveniente enfrentado radica en que los muelles adicionales tendrían que compartir su acceso con los existentes, y de este modo aumentará la congestión del espigón estrecho. Se estima, por observaciones de otros espigones similares, que este factor representaría una pérdida de eficiencia de entre 10 y 15%, cuando todos los sitios estén ocupados.

iv) *Champerico*. Se ha presentado el proyecto de un puerto interior, con un canal de acceso y dos rompeolas que protejan la entrada del puerto. El costo se calculó en aproximadamente 80 millones de dólares, en valores de 1977.

b) El Salvador

El Salvador tiene dos puertos comerciales: Acajutla, el principal, y Cutuco en el Golfo de Fonseca. El sistema de transporte del país se encuentra en estudio [Harris, Frederic R./USAID-GES, en proceso] y los consultores han presentado dos escenarios.

i) *Escenario Vial 1*. Se supone que se harán las inversiones necesarias para facilitar el tráfico alrededor de San Salvador y se espera que el obstáculo de congestionamiento de la carga portuaria del oriente se haya resuelto. En este escenario, el modelo de tráfico asigna la mayor parte del crecimiento de la carga a Acajutla y prevé un aumento muy moderado en Cutuco.

ii) *Escenario Vial 2*. Se supone que el sistema de transporte se desarrollará con los recursos ya comprometidos, pero que el congestionamiento del tráfico de oriente hacia Acajutla, provocado por la congestión de San Salvador, no se resuelve. Por ende, un puerto en el oriente atraería una proporción creciente de la carga portuaria generada en San Salvador.

En ambos casos se supone la instalación inmediata de dos grúas multipropósito en el muelle A de Acajutla, con la ampliación del patio de contenedores (20 millones de dólares), además de la rehabilitación del muelle de Cutuco (5 millones de dólares). Las obras posteriores previstas incluyen una terminal especializada de contenedores en uno de los dos puertos y una terminal de cereales en Acajutla, en el horizonte del año 2010 (63-92 millones de dólares).

Es probable que la ampliación de las instalaciones para la descarga y recepción de granos se justifique con bastante antelación respecto del año 2010. Es dudoso que se pueda justificar económicamente una terminal especializada de contenedores en El Salvador.

c) Honduras

El estudio de JICA [JICA, 1994] se terminó en 1994. Este recomienda una serie de obras ahora incorporadas en el Plan de Inversiones 1995

y el Plan de Inversiones 1996-1999 de la Empresa Nacional Portuaria (17.3 y 63.9 millones de dólares, respectivamente). El Plan de Inversiones 1995 incluye la terminación del almacén frigorífico (8.7 millones de dólares, con financiamiento parcial del BCIE —6,244.7 millones de dólares—).

Las principales obras previstas para 1995 son la construcción de una terminal de cabotaje en Puerto Cortés y la rehabilitación de muelles y bodegas en el mismo puerto. En el Plan de Inversiones 1996-1999 se incluye una nueva terminal de contenedores en Puerto Cortés, la ampliación del muelle en Puerto Castilla, además de rehabilitaciones adicionales y un monto importante para equipo.

Se observa que el actual Puerto Cortés tiene un muelle largo (y en mal estado) pero con una zona de apoyo muy estrecha. La rehabilitación de todo el muelle es cuestionable desde el punto de vista económico, debido a la falta de espacio para expansiones.

La nueva terminal de contenedores propuesta, aunque de mayor costo, podría resultar atractiva para la inversión del sector privado, sujeto a su apreciación del impacto de la conexión vial de Puerto Cortés a Santo Tomás de Castilla. La ampliación del muelle de Puerto Castilla correspondería al desarrollo de la región noreste del país.

d) Nicaragua

Se había recomendado que en el puerto de Corinto se realizaran obras relativamente importantes en el canal de acceso al puerto y en la rehabilitación de sus instalaciones férrestres. Más recientemente, un documento del Banco Mundial [Banco Mundial, 1995] sugirió varias inversiones portuarias, tanto para el sector público como para el sector privado, hasta el año 2000 (15.3 millones de dólares). Las obras previstas contemplan 13.5 millones de dólares para Corinto y 1.8 millones para el puerto atlántico de Arlen Siu II (Rama) y sus accesos marítimos. Asimismo, el rubro «carreteras» del documento asigna 22.4 millones de dólares a la carretera San Benito-Rama.

Una proporción importante de la carga general de importación de Nicaragua y de sus exportaciones a los Estados Unidos se desplaza por los puertos vecinos de Puerto Cortés y Limón/Moín. El uso del puerto de Arlen Siu II, una vez adecuado, podría arrojar un ahorro importante para el comercio con los Estados Unidos. El país cuenta también con Puerto Sandino (anclaje) y San Juan del Sur (en proyecto).

e) Costa Rica

Existe un programa de obras portuarias en revisión por parte del gobierno. Incluye obras en Caldera (equipo e instalaciones para la descarga de granos y equipo para el manejo de contenedores), Puntarenas (rehabilitación del muelle antiguo para su uso por cruceros), Limón (muelle Ro/Ro, muelle y terminal de cruceros) y Moín (terminal de contenedores y equipos, nuevo muelle para los buques petroleros). El costo total del programa se estima en 90 millones de dólares. El gobierno considera la implementación del programa en el contexto de la reforma portuaria. Se trata de un programa ambicioso y coordinado, que ofrece oportunidades de financiamiento a través de varias fuentes.

Costo de las obras propuestas para la región.

La suma de los programas descritos anteriormente es del orden de 400 millones de dólares para las obras, con costos actualizados; además, otros 130-160 millones de dólares para proyectos en proceso de definición, con una cifra total superior a 500 millones de dólares. El resumen se aprecia en el cuadro 55.

4. Escala del programa de inversión requerido

El programa de inversión tiene tres objetivos:

- a) Confrontar las necesidades de capacidad que surgen del crecimiento proyectado del tráfico portuario;
- b) Modernizar las instalaciones, mediante agua más profunda y zonas de almacenamiento ampliadas, terminales más amplias y mejor equipadas, y
- c) Proporcionar accesos mejorados al puerto a los buques y el transporte terrestre.

Una concentración de las inversiones en algunos puertos seleccionados permitiría su modernización a niveles de eficiencia internacional. Además, ello atraería una mayor frecuencia de los servicios marítimos en un ambiente más competitivo.

El objetivo de los puertos centroamericanos es dar el servicio más eficiente y de menor costo a las exportaciones e importaciones de los países del MCCA, mediante la provisión de terminales de contenedores más eficientes y de terminales de graneles con aguas más profundas. Pese a la proximidad de los puertos grandes de los Estados Unidos, de México, y ahora de Manzanillo, Panamá, además de las distancias relativamente cortas a los mercados principales de los Estados Unidos, así como las proporciones relativamente modestas de las corrientes a Europa y otros destinos más lejanos, existen y existirán limitaciones en la escala máxima requerida de tales terminales.

En los contenedores Ro/Ro, el patrón será el de proveer servicios directos en buques de tamaño medio o pequeño entre los Estados Unidos y Centroamérica, y uno o dos puertos con servicios directos entre Europa y Centroamérica. Los servicios con otros países latinos se prestarán mediante una combinación de servicios directos, haciendo escala, y por servicios tipo *feeder*, con trasbordo en Panamá. Los servicios a destinos más lejanos se desarrollarán principalmente por trasbordo, a fin de aprovechar la frecuencia y el bajo costo de los servicios principales. (Véase el punto 1 del capítulo X).

En cuanto a los graneles, el cambio más significativo previsto es el uso de buques más grandes, a fin de aprovechar mayores economías de escala que redundan en fletes menores. Esto tendrá consecuencias trascendentes para los puertos del Pacífico.

Con objeto de proporcionar una estimación gruesa del desafío representado por la modernización y la expansión del sector portuario hasta

el 2010, se han aplicado las siguientes cifras estándar a cinco categorías de mercaderías:⁷

i) Terminal de contenedores mayor, incluyendo equipamiento, buques de más de 2,500 TEU, muelle de 250 m.

Costo por metro lineal de muelle: 234,000 dólares.

ii) Terminal de contenedores, incluyendo equipamiento y rampa Ro/Ro, buques de hasta 1,500 TEU, muelle de 200 m.

Costo por metro lineal de muelle: 103,000 dólares.

iii) Terminal de granos incluyendo silos (horizontal), buques de hasta 45,000 tpm, muelle de 300 m.

Costo por metro lineal de muelle: 200,000 dólares.

iv) Muelle multipropósito o de graneles menores, buques de hasta 20,000 tpm, muelle de 200 m.

Costo por metro lineal de muelle: 75,000 dólares.

v) Carga general: Rehabilitación del muelle existente, incluyendo pavimentación, demolición de edificios obsoletos, etc. muelle de 180 m.

Costo por metro lineal de muelle: 45,000 dólares.

Los detalles de los supuestos utilizados aparecen en el cuadro 56; son costos totales e incluyen equipamiento. Se ha excluido el petróleo y sus productos y los demás graneles líquidos, por dos razones: primero, que el petróleo se maneja normalmente en instalaciones ad hoc, financiadas por las empresas petroleras e independientes de las instalaciones «comerciales»; segundo, que los demás graneles líquidos se manejan por muelles

⁷ Las estimaciones comprenden provisión para todos los costos de capital, incluyendo equipamiento, ingeniería e imprevistos físicos.

separados o por instalaciones en los muelles de carga general, y por eso el problema es la provisión de tanques de una capacidad suficiente por parte de los privados, más que la construcción de muelles.

Sobre esta base, el costo de afrontar el crecimiento del tráfico portuario esperado hasta el año 2010 es del orden de 500 millones de dólares, bajo el Escenario A (actual, sin modernización). Corresponde aproximadamente a la cifra obtenida por la suma de los proyectos actualmente a consideración, tomando en cuenta que en el presente estudio se incluye el equipamiento de los muelles, generalmente excluido de las estimaciones de costo del cuadro 55.

a) Ordenes de magnitud de la inversión necesaria

Los ocho puertos principales movían 19,590 millones de toneladas en 1994, que representaban aproximadamente 87% del tráfico total del sistema (22,434 millones de toneladas). La capacidad máxima de los ocho puertos principales se calcula en 21,903 millones de toneladas, lo que significa una capacidad máxima del sistema portuario de 25,175 millones de toneladas, si se mantiene la misma proporción. Esta capacidad máxima se estimó a base de la productividad y de los sistemas de trabajo actual.

Basándose en la experiencia de otros países latinoamericanos, uno de los efectos más importantes de la reforma portuaria estriba en un fuerte incremento de la productividad portuaria, así como en la capacidad efectiva de los puertos. El impacto en términos numéricos varía mucho y depende, entre otros factores, del nivel de productividad anterior al proceso de reforma. Cifras dadas en la reciente conferencia en Cartagena registran una triplicación en el rendimiento de «toneladas por buque por día» en

tre 1992 y 1994. [Mayron Vergel, 1995] Ello representa un caso extremo, en lo que además influyó el crecimiento del transporte en contenedores entre los dos años, pero señala la magnitud potencial del impacto de las reformas. Los puertos centroamericanos ya tienen un alto grado de transporte en contenedores, y según cifras conservadoras, se esperan aumentos de entre 33 y 50% de la productividad, como resultado de trabajar más horas efectivas y por la provisión de equipos más confiables, entre otros factores. [CEPAL, 1989]

La posibilidad de aumentos de este orden en los puertos centroamericanos se encuentra apoyada por una revisión de las cifras del cuadro 39 del primer informe («Rendimientos por Hora Atracada de los Puertos Principales»), con algunas reservas sobre su magnitud en el caso de Moín para la carga unitaria y para los granos en Caldera, donde la baja productividad se relaciona más con las restricciones físicas. No obstante estas posibles excepciones, se considera que aumentos de este orden son factibles como promedio. Naturalmente, ello supondría que se han hecho los demás cambios que corresponden, por ejemplo, en la capacidad de almacenamiento y de la recepción y la entrega de la mercadería. Con un incremento de 33% en la productividad, la capacidad del sistema portuario sería de 33,483 millones de toneladas, y con una expansión de 50% se ubicaría en 37,763 millones.

Según las proyecciones del cuadro 44, se estima que el tráfico portuario en el año 2010 sería:

Total tráfico:	46,485 millones de toneladas
Exportaciones:	15,780 millones de toneladas
Importaciones:	30,705 millones de toneladas

La comparación de las capacidades estimadas con el tráfico proyectado arroja el siguiente déficit de capacidad en el año 2010:

Con productividad actual, el déficit es de 21,310 millones de toneladas
Con aumento de 33% en productividad, es de 13,002 millones de toneladas
Con aumento de 50% en productividad, es de 8,722 millones de toneladas

Estas cifras entrañan un incremento de la capacidad actual de 85%, manteniendo la misma productividad, o de 52 o 35% si se eleva la productividad portuaria. En la actualidad existe el equivalente de aproximadamente 39 muelles en uso en los puertos centroamericanos; así, estos incrementos en la capacidad requerida corresponden a 33 muelles adicionales (con productividades actuales) o entre 20 y 14 muelles adicionales con mejoras en la productividad.

Hay dos factores que complican el análisis: primero, la inclusión de los graneles líquidos en las proyecciones, porque estos productos y sobre todo el petróleo y sus derivados son normalmente manejados en instalaciones independientes; y segundo, el efecto de incrementos en la longitud de los muelles. El muelle promedio actual tiene una longitud de 160/180 m, pero en el futuro los muelles se especializarán, con longitudes que corresponden al tipo de buque esperado; por ejemplo, los muelles de los buques grandes de granos ne-

cesitan un muelle de diseño de hasta 300 m, los buques portacontenedores grandes hasta 250 m, y los multipropósitos de 200 m; con los buques portacontenedores tipo «fautor» y de cabotaje se necesitan muelles de menos de 200 m. El muelle promedio del futuro tendrá una longitud entre 200 y 220 m.

Los graneles líquidos representan 33% del tráfico portuario total y se han reducido las necesidades de muelles en esta proporción; se asume que las necesidades de este tráfico correrán por cuenta de las empresas petroleras y azucareras (para melazas), y se excluyen de las estimaciones a las inversiones portuarias necesarias. El efecto de cambios en la longitud de los muelles se toma en cuenta en función de las longitudes de cada clase de carga.

A base de estos supuestos, además de la modernización de los muelles existentes, las necesidades de expansión para el incremento en el tráfico portuario se estiman en:

LONGITUD DE MUELLE ADICIONAL NECESARIA HASTA EL AÑO 2010

Con productividad actual, implica muelle adicional de	4,422 m ⁸
Con aumento de 33% en productividad	2,680 m
Con aumento de 50% en productividad	1,876 m

Estas cifras suponen que la productividad de los muelles existentes también aumenta en una proporción similar. Con una estimación inicial del costo por metro de muelle de 120,000 dó-

lares con productividad actual y de entre 130,000 y 150,000 dólares con productividad mejorada, se avizora que la inversión necesaria hasta el año 2010 será la que aparece en el siguiente cuadro.

ESTIMACION INICIAL DE LA INVERSION NECESARIA EN EXPANSION PORTUARIA

(Millones de dólares)

Con productividad actual, implica inversión de	531.00
Con aumento de 33% en productividad	348.00
Con aumento de 50% en productividad	281.00

⁸ A base de los números de muelles del párrafo anterior, reduciéndolo en 33% por concepto de los líquidos y tomando una longitud promedio de 220 m.

b) Modernización de los muelles existentes

A estas estimaciones es necesario agregar la inversión en la modernización de los muelles existentes. Como cifra global, se considera necesario modernizar entre 8 y 10 de los muelles existentes, excluyendo líquidos, con un costo ubicado entre 65 y 81 millones de dólares.

Así, bajo el Escenario B (modernizado) sería preciso invertir entre 346 y 429 millones de dólares en el período hasta el año 2010 en la modernización y expansión de los puertos. Esta cifra no incluye el reemplazo del equipo actual, para el cual se agrega una cifra nominal de 10 millones de dólares anuales.

c) El papel del sector privado

El sector privado invertirá en obras o equipos que arrojen una rentabilidad privada: muelles, patios, edificios, almacenes y silos si son de uso exclusivo, equipos para el manejo de su carga, etc. Obras de uso común, por ejemplo el dragado, accesos viales, redes de servicios y mallas son nor-

malmente financiados por una tarifa, aunque su construcción podría efectuarse mediante concesión. De las obras de expansión, se calcula el siguiente desglose del costo total.

Obras comunes	14%
Infraestructura (muelles, etc.)	52%
Edificio	3%
Equipos	31%

Corresponde al sector privado, según varias modalidades, la mitad del monto total, representada por los equipos y edificios y una proporción de la infraestructura. Una proporción similar podría corresponder a las inversiones en la modernización de los muelles existentes.

d) Conexiones viales

No se ha incluido una estimación del costo de las mejoras y expansiones necesarias en el sistema vial que conecta los puertos con las zonas de producción y consumo. Se hace referencia a la necesidad de mejoras en los accesos a los puertos en el punto 2 del capítulo XII.

XII. DESARROLLO REGIONAL Y URBANO; TURISMO

1. Desarrollo regional

En algunos casos, la expansión de un puerto es considerada como una manera de incentivar el desarrollo regional. Un ejemplo de esto es la inversión planificada por el Gobierno de Honduras en Puerto Castilla. Es un puerto regional con un solo muelle y un solo naviero en la actualidad, pero con la posibilidad de expansión de su muelle (utilizando pilotes ya fabricados). Quizá sería conveniente asignar su expansión a un empresario privado, por medio de una licitación pública. Consideraciones similares podrían aplicarse a puertos como Quepos en Costa Rica y Puerto Sandino en Nicaragua.

Un tema no abordado por el estudio (y relacionado con Puerto Castilla) se refiere al desarrollo del sector portuario en la región atlántica de Nicaragua: existen varios puertos con servicios a los Estados Unidos, pero sin conexiones terrestres entre ellos o con los centros económicos del país.

2. Desarrollo urbano

El Puerto Limón, dentro de la ciudad del mismo nombre, tiene un muelle de contenedores y, en proceso de rehabilitación, el muelle 70 para cruceros y Ro/Ro. Esta situación dejará muchas de las instalaciones antiguas del puerto sin uso, con la transferencia de gran parte de su tráfico a Moín. Ofrece la oportunidad de rediseñar una parte importante de la zona portuaria, dedicándola a usos más productivos. Es el tema del reciclaje de los puertos antiguos, al que se ha prestado tanta atención en otros países.

Se trata de una cuestión complicada, tanto desde el punto de vista técnico, en cuanto a la reconversión de las instalaciones obsoletas, como institucional, por las diversas entidades involucradas. Consideraciones similares, aun en el más largo plazo, se aplican al Puerto Cortés, cuyo desarrollo de la nueva zona portuaria afronta la resistencia a dejar los muelles viejos, angostos y obsoletos.

3. Turismo

Las actividades comerciales de los puertos de Caldera, de Puerto Cortés y hasta cierto punto de Puerto Limón y Puerto Quetzal, se complican por la llegada de una cantidad creciente de cruceros (véase el cuadro 57). Los cruceros son exigentes, no pueden esperar y ocupan mucho muelle, pero al mismo tiempo necesitan instalaciones especializadas muy simples, y en términos financieros son muy rentables para el puerto. La construcción de instalaciones para los cruceros será la manera más expedita y económica de descongestionar los puertos de Caldera, Cortés, Moín y Quetzal. Al mismo tiempo, ofrecen un buen negocio para la región. También por medio de la compra de artesanías y otros objetos, aportan un ingreso directo a los sectores humildes de la ciudad.

El desarrollo del turismo por medio de los cruceros ha aumentado progresivamente. Es evidente que los ministerios o entidades oficiales de turismo de la región aún no se han actualizado totalmente. Sólo en Costa Rica se están ejecutando planes para la provisión de instalaciones es-

pecializadas, en Puntarenas por la reconstrucción del antiguo espigón y en Puerto Limón por la reconstrucción del muelle 70. En Nicaragua existe también la posibilidad de un desarrollo turístico-crucero, pero no hay un puerto comercial disponible.

Este estudio incluye un análisis especial del desarrollo de los cruceros en Centroamérica, expuesto en el anexo IV. Es una área de mucha importancia económica, y aunque estrictamente fuera del ámbito del estudio, se han hecho algunas estimaciones gruesas de las inversiones potenciales. Se vislumbra la posibilidad de inversiones privadas en instalaciones para cruceros en los siguientes puertos: Santo Tomás de Castilla, Cortés, Castilla, Nicaragua (Atlántico), Limón, Quetzal, Corinto (menor), Cutuco y Puntarenas.

a) *Estimaciones de costo*

Si se agregan proyectos complementarios, de los accesos a los puertos, del turismo (cruceros) y del reciclaje de instalaciones portuarias obsoletas, y a base de estimaciones muy preliminares, se puede calcular los montos de estas tres clases de inversión hasta el año 2010 en:

<i>Item</i>	<i>Millones de dólares</i>
Accesos a los puertos ⁹	20.06
Instalaciones para cruceros	60.00
Reciclaje por fines urbanos (Limón, Cortés)	30.00

Los accesos serían financiados por el sector público y las terminales de cruceros por los privados. El reciclaje de instalaciones obsoletas es un proceso complejo en el que el sector público y el privado tienen que compartir planes y costos.

⁹Puerto Barrios, Puerto Cortés y Arlen Siu (pero excluyendo la conexión Managua-Rama).

XIII. POSIBLE PATRON DE INVERSION

1. Puertos centroamericanos

La inversión total necesaria en el sector portuario comercial hasta el año 2010 se calcula entre 346 y 429 millones de dólares. Esta cifra se puede desglosar en 281-348 millones de dólares, destinados a la expansión de la capacidad portuaria, y de 65-81 millones de dólares a la rehabilitación de las instalaciones existentes.

El monto de la inversión total se estima considerando un sector portuario modernizado, como el Escenario B, con las mejoras anticipadas de la productividad. Esto supone la implementación de las reformas institucionales, laborales y financieras descritas en forma resumida en la primera parte. Sin la modernización del sector, sería necesaria una inversión adicional entre 183 y 250 millones de dólares, bajo el Escenario A.

El Estudio ECAT de 1974-1976 [CEPAL, 1994] recomendó la construcción de un nuevo puerto

en San José, Guatemala, lo que se materializó en la construcción de Puerto Quetzal. No se recomienda en el contexto del estudio actual ningún puerto nuevo; sí se aconseja un uso adecuado de la capacidad instalada y su expansión controlada. No obstante, en algunos casos se propone una fuerte modernización física, cuyo principal efecto sería renovar las instalaciones del puerto durante los próximos 15 años. Además, podrían surgir circunstancias en que una empresa privada estuviera dispuesta a financiar la construcción de su propia terminal, fuera de los recintos de los puertos actuales. Estas iniciativas no deberían ser obstaculizadas por la ley, aunque sujetas a una consideración de sus externalidades en términos del costo de su conexión con la red vial regional.

Se ha efectuado un desglose indicativo de la cifra total por país, tanto pública como privada, tomando en cuenta la capacidad actual de sus puertos, el número de muelles y su tráfico actual (sin líquidos), lo que arroja estos resultados.

ESTIMACION DE LA INVERSION PORTUARIA HASTA EL AÑO 2010

(Millones de dólares)

	<i>Expansión</i>	<i>Modernización</i>
Guatemala	95.3-118.0	20.0-25.0
El Salvador	23.0-28.5	10.0-12.5
Honduras	48.6-60.2	20.0-25.0
Nicaragua	9.6-11.8	10.0-12.5
Costa Rica	104.5-129.5	5.0-6.0

En la tercera parte se señalan los proyectos que podrían conformar estos totales en cada país. En algunos casos discrepan con los proyectos de los puertos individuales, tanto en sus componentes como en sus estimaciones de costo. Estas diferencias surgen de posiciones conceptuales, y en parte por la intención de este estudio de definir proyectos apropiados y atractivos para financiamiento del sector privado. Las diferencias servirán como base de discusión entre los responsables de los puertos y los países, los inversionistas potenciales y las otras fuentes de financiamiento.

Si se agregan las obras de la sección 5 de esta segunda parte (accesos, terminales de cruceros y el reciclaje de instalaciones obsoletas para fines urbanos), se obtiene el programa total para el sector portuario, con un costo total estimado entre 456 y 539 millones de dólares hasta el año 2010, excluyendo el costo del reemplazo del equipo actual. Este programa se presenta en el cuadro 58. Se nota que éste incluye tanto inversiones del sector privado como del sector público. Equivale a una inversión anual entre los cinco países de entre 28.5 y 33.7 millones de dólares.

2. Papel del sector privado

Se ha considerado que el sector privado podría asumir hasta la mitad del costo de este programa. Su participación efectiva dependerá de una serie de factores, incluyendo:

- a) La rentabilidad de las inversiones ofrecidas al sector privado;
- b) La existencia de un régimen legal firme que garantice la inversión privada;¹⁰
- c) Confianza en la separación de estos contratos de los vaivenes políticos;
- d) Una política clara del gobierno que apoye la participación del sector privado;

e) Las condiciones laborales apropiadas, y

f) Una campaña vigorosa de **marketing** de las inversiones por parte de los gobiernos.

Existe ahora una amplia experiencia del proceso de licitación de concesiones portuarias en países como México, Argentina y Panamá. Sería importante que los gobiernos centroamericanos aprovecharan esta fuente de experiencia.

3. Implementación

Se prevén tres etapas en la modernización portuaria de los países del MCCA.

Etapas 1:

La primera etapa corresponde a una decisión de los gobiernos de adoptar una política de reforma portuaria y de fijar sus objetivos. Representa una decisión tomada por cada país, pero con elementos regionales, que propusiera la meta de una red de puertos modernos y eficientes, compitiendo entre sí sobre la base de reglas equitativas y transparentes. Los elementos principales de la implementación de esta visión, una vez que se haya tomado la decisión a nivel político, corresponden a las etapas de planificación y de implementación, que se explican a continuación:

Etapas 2:

La segunda etapa, de planificación, incluye:

a) La definición del contenido de la reforma. Se expresa el proceso de reforma por medio de un plan de acción, el cual requiere de una divulgación amplia de sus objetivos así como del contenido del programa de reforma portuaria y la formación del personal involucrado, tanto del sector público como del privado.

b) La modernización de las instituciones. Requiere adoptar un régimen legal y financiero que

¹⁰Implica una revisión del régimen legal país por país. Por ejemplo, en Costa Rica la Constitución establece: «los muelles...nacionales...no podrán ser enajenados, arrendados ni gravados, directa o indirectamente, ni salir en forma alguna del dominio y control del Estado».

permita la participación del sector privado en puertos de propiedad pública y la construcción de puertos y terminales por los inversionistas privados; introducir las modificaciones legales necesarias; reorganizar las prácticas laborales a fin de aumentar la responsabilidad y la participación del sector privado; modernizar la infraestructura administrativa y física, y adquirir equipos especializados.

Etapa 3:

La etapa 3, de implementación, junto con la aplicación del plan de acción al sistema portuario, puertos y autoridades, incluye:

- a) Reforma de las prácticas laborales y el sistema financiero a fin de que respondan a las fuerzas de mercado;
- b) Preparación de licitaciones que signifiquen ofertas de inversión para el sector privado, incluida la construcción de nuevas terminales en los puertos principales por el sistema de concesión;
- c) Rehabilitación de instalaciones cuyo uso actual o potencial se justifique mediante el sistema de concesión;
- d) Inversión pública en algunas nuevas obras prioritarias, sin incluir la inversión privada, y
- e) Reestructuración de las autoridades portuarias para su nuevo papel como entidades administradoras y reguladoras, con la continuación de la política de desreglamentación y descentralización; esto permitiría la participación del sector privado, y se llegaría así a la consolidación del nuevo modelo portuario.

Tercera parte

**PROYECTOS PORTUARIOS Y NECESIDADES
DE ASISTENCIA TECNICA**

XIV. EL PROGRAMA DE INVERSIONES

1. Introducción

En esta tercera parte se presentan los perfiles de los proyectos identificados por el estudio, basados en los análisis de la primera parte («La situación actual de los puertos centroamericanos») y de la segunda («Estimaciones de demanda y necesidades de inversiones portuarias»).

Una conclusión primordial del estudio sostiene la necesidad de relacionar la inversión portuaria con la reforma portuaria (la reforma de sus instituciones, de las prácticas laborales y de los sistemas financieros), propiciando un mayor grado de participación del sector privado, tanto en la operación de los puertos como en las inversiones necesarias para su modernización y expansión.

Sin una reforma básica del sector portuario centroamericano es probable que se requieran inversiones muchos más cuantiosas y se corra el riesgo de la pérdida de la competitividad de los productos centroamericanos en el mercado mundial. En apoyo de dicho proceso de reforma, se plantean aquí algunas recomendaciones para cada una de las etapas y para la asistencia técnica correspondiente.

2. Proyecciones del tráfico portuario

Las proyecciones del tráfico futuro de los puertos centroamericanos hasta el año 2010, en términos generales indican una duplicación del tráfico durante el período en estudio, con proporciones distintas en las mercancías principales. La pro-

yección se relacionó con la forma de su presentación (contenedores, granel sólido, etc.) a fin de permitir su identificación en las necesidades de la demanda portuaria.

3. Programa de inversiones

A fin de determinar la escala de las inversiones portuarias, la capacidad del sistema portuario actual se comparó con la demanda futura estimada. Dicho cálculo se practicó considerando el Escenario B (modernizado), en dos alternativas de mejoramiento de la productividad portuaria: de 25 y 33% respecto de las condiciones actuales. Se planteó entonces una necesidad de inversiones en los puertos hasta el año 2010 de 346 a 429 millones de dólares en total, aplicables a su expansión y modernización, incluyendo algunas obras asociadas, pero excluyendo el reemplazo del equipo portuario existente. Esta cifra equivale a una inversión anual promedio en los cinco países del MCCA de 28.5 a 33.7 millones de dólares. El Escenario A (actual), sin la modernización del sector y sus instituciones, necesita una inversión adicional de 183 a 250 millones de dólares.

De la cifra anual de 28.5-33.7 millones de dólares, se destinarían aproximadamente 6.8 millones de dólares por año a las obras asociadas. Después de tomar en cuenta esta diferencia y el aumento de precios, se puede observar que la cifra anual es similar al valor estimado por el estudio ECAT de 1977 (de 16.3 millones de dólares). Las estimaciones de los dos estudios, expresadas en términos de promedios anuales, son las siguientes:

INVERSION ANUAL ESTIMADA: PERIODO 1996-2010

(Millones de dólares)

	<i>Guatemala</i>	<i>El Salvador</i>	<i>Honduras</i>	<i>Nicaragua</i>	<i>Costa Rica</i>
Estudio actual	7.2-8.9	2.1-2.6	4.3-5.3	1.2-1.5	6.9-8.5
Estudio ECAT	6.7	2.4	2.2	1.7	3.5

Nota: Estudio ECAT, precios de 1977.

Existen diferencias significativas en las proporciones relativas de los diferentes países, en parte debido al considerable monto asignado por el estudio ECAT a la construcción del nuevo puerto de San José (Quetzal).

4. Definición de proyectos

En la definición del perfil del proyecto, el estudio ha sido orientado por el análisis de las deficiencias en capacidad, la revisión de los proyectos actualmente en preparación en los cinco países, el documento de la XII Reunión de Ministros Responsables de REMITRAN (1993), con su actualización de PRODECA [REMITRAN 1990], el informe preparado para el BCIE en 1993 [BCIE, 1993] y observaciones y discusiones en los países y puertos de interés.

Se hace hincapié en la modernización de las instalaciones existentes, con la postergación de nuevas obras para una segunda etapa en la mayoría de los casos. Esto obedece a razones obvias de economía y en parte a la necesidad de brindar a los sectores privado y público el tiempo adecuado para su familiarización con el concepto y los mecanismos de una mayor participación del sector privado en las inversiones portuarias y en la administración de las terminales portuarias.

5. Jerarquización de proyectos

En la necesidad general de duplicar la capacidad efectiva, no existen diferencias importantes entre los distintos tipos de instalaciones y para cada

costa. Las deficiencias de capacidad por tipo de instalación y por costa se presenta en el cuadro 1.¹¹

Se estima que la carga unitaria crecerá 2.8 millones de toneladas en la costa del Pacífico y 6.3 millones en la del Atlántico. Son cifras impresionantes que equivalen a 4-5 posiciones de atraque (muelles) en la costa del Pacífico y a 8-10 en la costa del Atlántico. Los graneles sólidos se elevarán 5 millones de toneladas en la costa del Pacífico y menos de 1 millón en la costa del Atlántico. La cifra de graneles líquidos aumentará aproximadamente 3 millones en cada costa, en función básicamente del crecimiento del petróleo y sus derivados. En términos generales continuará la tendencia actual, es decir, la costa del Pacífico se especializa en los graneles sólidos y la costa del Atlántico en la carga unitaria, pero se advierte una mayor participación de la costa del Pacífico en la carga unitaria.

El patrón de los flujos de la carga unitaria y los graneles sólidos es el siguiente:

a) La carga unitaria pasa por los complejos portuarios de Limón/Moin y por los puertos de Cortés y Santo Tomás, todos en la costa del Atlántico, y se registra un movimiento incipiente por Arlen Siu (Rama) en la costa del Atlántico de Nicaragua. Se puede observar que los puertos de Cortés y Santo Tomás de Castilla también formarán un complejo cuando se concluya la carretera que los enlazará. Conexiones terrestres entre los dos complejos portuarios de la costa del Atlántico no existen y, por las condiciones naturales, es poco probable su conexión en el futuro inmediato. Por otra parte,

¹¹La carga general muestra un pequeño aumento de aproximadamente 1 millón de toneladas en cada costa, que equivale a un porcentaje por debajo del 50% con respecto a la cifra de 1994. Esta diferencia puede ser explicada por el aumento en la productividad de los muelles existentes después de su modernización.

existen volúmenes menores de carga unitaria por la costa del Pacífico;

b) Los graneles sólidos en volúmenes relativamente equilibrados pasan por los puertos del Pacífico, los cuales están interconectados por un sistema eficiente y relativamente directo de carreteras.

Estos factores han guiado la programación y, hasta cierto punto, la definición de los proyectos cuyos perfiles se presentan en la próxima sección. Mayores recursos del estudio hubieran posibilitado la aplicación de un modelo matemático que asignara los flujos a fin de minimizar el costo generalizado del transporte entre su punto de origen y su destino, incluyendo los costos terrestres, portuarios y marítimos. El uso de un modelo da cierta objetividad a la asignación de los flujos, por lo menos en el marco de los supuestos hechos. La dificultad en el uso de un modelo convencional estático proviene de la importancia relativa de los fletes marítimos en el costo total de transporte. Los fletes marítimos responden rápidamente a señales del mercado o de los puertos en términos de su eficiencia relativa; esta fluidez puede causar una «retroalimentación» en el nivel de los fletes marítimos, y complicar la interpretación de los resultados del modelo.

6. Perfiles de proyectos

Los perfiles de los proyectos definidos se presentan en el anexo V; cuentan con una preparación técnica variable, esencialmente relacionada con las cifras disponibles. En muchos casos no coinciden en sus detalles, y a veces en sus conceptos, con los proyectos preparados en los países y presentados en el anexo VI. Se indica en el punto 6 del capítulo XV las razones que han llevado a estas discrepancias y se espera que sirvan de base para una discusión técnica al concluir la definición de los proyectos.

Una diferencia significativa estriba en el énfasis del estudio sobre la provisión de terminales de cruceros; sólo Costa Rica tiene un programa para tales inversiones. Como se observó anteriormente, las terminales de cruceros tienen un costo relativamente bajo y existe una demanda clara y

creciente, que es atractiva para la inversión privada y genera un beneficio inmediato mediante el alivio de la congestión de los puertos comerciales. Además, ofrece oportunidades de empleo.

Los perfiles indican una programación que corresponde en términos generales al crecimiento de la demanda. En rigor, la programación práctica de los proyectos identificados dependerá de varios factores, entre ellos, el avance de las reformas portuarias, la intención del sector privado de invertir y el cumplimiento del tráfico portuario proyectado.

7. Inversionistas potenciales

Se ha hecho un esfuerzo para que cada perfil señale los elementos que son apropiados para la inversión privada, bajo el supuesto de que se realicen en el contexto de un plan consistente para la participación del sector privado en el puerto; es obvio que un empresario privado necesita, entre otras condiciones, una comprensión clara del entorno en el cual va a invertir.

8. Características del programa de inversiones

El programa de inversiones se presenta en el contexto de la modernización del sector portuario, de sus instituciones, de las prácticas laborales, de sus sistemas financieros y, además, de sus instalaciones y equipo. El tema sobre el desarrollo detallado del programa de modernización se encuentra fuera del ámbito del presente estudio, aunque en las tres partes que comprenden sus resultados se han indicado los lineamientos principales de la reforma.

En términos generales, los elementos necesarios de reforma ya son conocidos a partir de la experiencia de otros países de la región y de América del Sur. Los gobiernos de los cinco países son conscientes, en diferente grado, de la necesidad de la reforma portuaria.

Llevar a cabo la reforma portuaria en los países centroamericanos supone un esfuerzo conjunto de los gobiernos, a fin de adoptar metas consistentes y políticas comunes, por ejemplo, respecto del tratamiento de los costos financieros de las in-

versiones. Dada la cercanía de los puertos, es necesario que las autoridades coincidan en sus conceptos y políticas, con el fin de que el sector privado y los inversionistas no reciban señales confusas que frenen su participación.

La integración portuaria consta de tres elementos principales:

a) La provisión de una red de puertos y carreteras que permita el movimiento fluido de la carga,

respetando las condiciones naturales de distancia y terreno;

b) La provisión de condiciones financieras y legales adecuadas y estandarizadas en los puertos, que permitan el flujo de inversiones hacia donde vayan a ser más productivas;

c) El reconocimiento por parte de los gobiernos de que un sector portuario eficiente tiene prioridad sobre intereses particulares.

XV. PROYECTOS PORTUARIOS

1. Base del análisis

El análisis de las necesidades de infraestructura portuaria se basa en las tres categorías principales de carga en cada costa: carga general, carga unitaria y graneles sólidos. Por las razones explicadas en el párrafo anterior, se han excluido los graneles líquidos del presente análisis, salvo cuando afecten las instalaciones

de carga seca. A las tres categorías anteriores se ha agregado la necesidad de instalaciones para cruceros. Además, se incluye una estimación gruesa para accesos y el reciclaje urbano.

2. Deficiencias en capacidad

Las deficiencias en términos de capacidad en cada costa están estimadas en:

DEFICIENCIAS EN CAPACIDAD HASTA EL AÑO 2010

(Millones de toneladas)

	<i>Carga general</i>	<i>Unitaria</i>	<i>Granel sólido</i>
Costa del Pacífico	1.26	2.78	4.97
Costa del Atlántico	1.09	6.28	0.95

(Véase el cuadro 1)

3. Necesidades de muelles adicionales

La capacidad adicional necesaria en términos de muelles adicionales se estima sobre la base de aproximadamente 650,000-700,000 toneladas de carga unitaria por muelle en la costa del Pacífico, y 700,000-750,000 toneladas por muelle en la costa del Atlántico; la cifra mayor en este caso se explica por la proporción de buques Ro/Ro. La capacidad de un muelle granelero depende mucho del equipo y almacenaje instalado, pero se ha tomado una cifra conservadora de 3 millones por muelle. Ello representa aproximadamente la mitad

de la capacidad necesaria en la costa del Pacífico y se asume que la diferencia será absorbida por mejoras en los muelles actuales y en su equipamiento.

Existe adicionalmente una necesidad de instalaciones para cruceros en las dos costas y por las razones indicadas en el punto 6 del capítulo XIV se la considera una inversión prioritaria. Tomando en cuenta estos factores, se estima la necesidad de expansión de la infraestructura portuaria hasta el año 2010 en los siguientes términos:

NECESIDADES DE EXPANSION HASTA EL AÑO 2010

<i>Categoría de carga</i>	<i>Costa del Pacífico</i>	<i>Costa del Atlántico</i>
Carga general	Necesidades en función de la modernización	
Carga unitaria	4 muelles (880 m)	8 muelles (1,680 m)
Graneles sólidos	1 muelle nuevo (275 m) más profundización	Modernización de muelles existentes (ver párrafo abajo)
Cruceros	3 instalaciones nuevas más una adaptada	4 instalaciones nuevas más una compartida

Así, la construcción de los muelles nuevos para la carga unitaria se concentra en la costa del Atlántico y para los graneles sólidos en la del Pacífico, aunque en este caso gran parte del trabajo corresponde a la modernización de instalaciones existentes. Estas estimaciones son válidas para el escenario «modernizado». Se asume que el modesto crecimiento estimado para la carga general será absorbido por los muelles actuales, después de su modernización, así como una proporción de la carga unitaria, lo que justifica el uso de la cifra inferior estimada en cuanto a las necesidades de muelles para este tipo de carga.

Los graneles sólidos en la costa del Atlántico podrían destinarse al muelle petrolero en Moín, si se concreta su reubicación.

4. Proyectos vigentes

Los proyectos de expansión o modernización portuaria vigentes en los países y presentados al estudio se citan en forma somera en el cuadro 2 de esta parte (véase también la parte II, punto 3 del capítulo XI). Además, se presentan en el cuadro 3 de este informe, los proyectos de PRODECA, actualizados a mediados de 1993 en el «Glosario de Proyectos de Infraestructura de Transporte en Centroamérica», SIECA/REMITRAN, junio de 1993.

5. Comparación de necesidades

Salvo algunas excepciones, como Puerto Cortés, los proyectos vigentes tratan más de la expansión que de la modernización portuaria. Esto no importaría si la modernización continuara como un aspecto del mantenimiento de la infraes-

tructura del puerto; no obstante, en las condiciones de los puertos centroamericanos, el mantenimiento se descuida y la modernización no se efectúa. Por otra parte, los proyectos atractivos al inversionista privado tienen varias atribuciones y hay poca evidencia de que los proyectos vigentes hayan sido preparados para tener financiamiento privado o con esta posibilidad en mente.

Comparaciones específicas

El próximo paso en el análisis es la comparación de los proyectos vigentes con las necesidades estimadas en la sección anterior. Esta comparación se basa en las observaciones del estudio y en las discusiones breves que se han sostenido en los puertos y con los representantes de los ministerios en cada país. Se espera que ello facilite una discusión sólidamente sustentada.

a) Costa del Pacífico

i) Guatemala

Champerico: Se propone el esquema preparado en 1977 para la construcción de un nuevo puerto, con dos rompeolas, una dársena interior, etc., con un costo total elevado. El establecimiento de Puerto Quetzal, en las cercanías, indica la necesidad de revisar el concepto de Champerico, a fin de analizar si existe un desarrollo que sirva a los intereses regionales pero con un costo menor. Se tiene conocimiento de que algunos grupos privados han expresado su interés en el puerto; sería conveniente convocarlos para conocer qué proyectos se sugieren.

Puerto Quetzal: El proyecto contempla la provisión de un terminal de contenedores con 300 metros de muelle, 14 metros de profundidad de agua, con patio, servicios y accesos. Los consultores han estimado que el costo del proyecto se ubicaría entre 43.8 millones y 55.1 millones de dólares, sin considerar equipos, lo que agrega otros 25 millones, si se contemplan dos grúas gantry y equipo de patio. Por ello, el costo total de un muelle de 300 metros es de 75 millones de dólares aproximadamente, monto relativamente alto en comparación con lo normal para un muelle de contenedores, y probablemente también lo es en comparación con los puertos con los que compite, tales como Manzanillo, México, Los Angeles, Estados Unidos y Balboa, Panamá (en el último caso, en la adaptación de los muelles existentes). La competencia de terminales en puertos cercanos representa una severa restricción a las tarifas que pueden ser cobradas por Puerto Quetzal. En este mercado competitivo es improbable que las tarifas sean lo suficientemente altas para generar las utilidades que justifiquen la inversión de 75 millones de dólares. Es posible generar ahorros en el diseño de la terminal prevista, pero sin una reducción en dicha inversión sería necesario un apoyo estatal.

El puerto es primordialmente para graneles y se cuestiona si el proyecto corresponde a las necesidades inmediatas del puerto, que son:

La provisión de uno o más muelles profundos para los buques graneleros, a fin de superar las limitaciones actuales de 10/11 m;

La provisión de un muelle con un área amplia para el manejo de los contenedores, inicialmente para los buques alimentadores pero con la posibilidad de su profundización en una etapa posterior.

La posibilidad de que un naviero establezca su base tipo hub en el puerto, con la necesidad de agua a la profundidad requerida, es interesante pero se juzga remota, por lo menos en el mediano plazo, dada la cercanía de Manzanillo, y Los Angeles; el resto consiste en encontrar un naviero dispuesto a invertir por su propia cuenta. La necesidad de tener usuarios confiables, especial-

mente entre los navieros de contenedores, inclina fuertemente a contemplar la construcción del nuevo muelle o muelles por la modalidad de concesión, bajo términos aceptables para el puerto.

El proyecto contempla en su segunda fase la construcción de una terminal de pasajeros en la cabeza de la dársena, aparentemente compartiendo el uso del muelle de contenedores, aunque tanto los buques portacontenedores como los cruceros son exigentes y esto podría complicar la operación. Una mejor opción sería la provisión de un muelle de cruceros de bajo costo como instalación independiente.

ii) *El Salvador*

Acajutla: Es el puerto con los muelles más profundos de Centroamérica, capaces de recibir buques hasta de 45,000 dwt; no obstante, normalmente entran buques cargados hasta de 20,000 dwt. La diferencia representa un importante potencial para ahorros en fletes y consolida la posición de Acajutla como el puerto granelero especializado de la costa del Pacífico. Aparentemente se trataría de resolver las deficiencias en el sistema de defensas de la banda B, y una insuficiencia del almacenaje de graneles en el puerto, público y privado; además, hay que rehabilitar el equipo de descarga de graneles sólidos, también en la banda B. Existen estudios con recomendaciones para el sistema de defensa. [Port of Acajutla, 1976] La CEPA ya tiene en marcha varios elementos de las obras de mejoramiento, principalmente la rehabilitación del equipo de descarga, pero es probable que falte una visión global y compartida con el sector privado sobre las necesidades futuras del puerto para los graneles con un reordenamiento de las instalaciones terrestres. El estudio actual (Harris) recomienda la construcción de una terminal de granos en el año 2010; no se conocen los detalles técnicos de esta recomendación, pero es opinión de este estudio que se debe adelantar la fecha prevista.

La provisión de instalaciones especializadas en el manejo de contenedores en Acajutla ha sido objeto de dos estudios importantes, además de revisarse en el presente estudio. La conclusión es

que debido a las condiciones de oleaje del puerto, el costo de tal instalación sería muy alto, lo que la torna poco factible. La CEPA ya ha programado la adquisición de dos grúas multipropósito con fondos alemanes (no son grúas especializadas en contenedores, aunque capaces de manejarlos). Se considera que sería mejor planear la modificación de las instalaciones actuales a fin de facilitar el manejo de volúmenes medianos de contenedores. Así, debería contemplarse la demolición de la bodega que obstaculiza las operaciones en la banda C y luego seguir con la ampliación recomendada por el estudio Harris, sobre el patio de contenedores.

Cutuco: El puerto de Cutuco en el Golfo de Fonseca atiende tráfico local, de dos usuarios principales (diesel y fertilizantes). El puerto ofrece instalaciones sencillas para buques hasta de aproximadamente 10,000 dwt y aguas abrigadas. Su operación actual se ve muy limitada por la falta de acceso vial al muelle, que se construyó en la época de los ferrocarriles. Necesita una modificación del puente de acceso y posiblemente el refuerzo de la losa. En el estudio Harris se recomienda su rehabilitación a un costo relativamente modesto de 5 millones de dólares, sin detalles técnicos. Los usuarios privados podrían compartir el costo de estas obras.

Este estudio se refiere a la posibilidad de habilitar el puerto con una terminal importante de contenedores. De todas maneras, tendrá que destinarse a buques tipo feeder debido a las limitaciones de calado del puerto; además, no se visualiza con claridad el origen de la carga prevista. La cercanía de San Lorenzo es otro factor a considerar.

Pese a las limitaciones de profundidad, el puerto presentaría cierto interés como escala secundaria de los cruceros, si se convirtiera la estación de trenes para la recepción de los turistas, con inversión privada.

iii) Honduras

San Lorenzo: Este puerto tiene movimiento de graneles líquidos, de contenedores reefer y de alguna carga general. Requiere sobre todo un mejor ordenamiento de la parte terrestre, con el arriendo de espacio para los usuarios. Sería conveniente

que el equipo del puerto pasara a ser operado por empresarios privados. No se prevén inversiones importantes en este momento, salvo las instalaciones adicionales para los graneles líquidos, que serían asumidas por las empresas petroleras.

iv) Nicaragua

Corinto: Las obras previstas en este puerto incluyen la rehabilitación de la grúa portacontenedor y la reparación de los muelles. Además, existe un estudio sobre obras de dragado. (Véase el «Reporte de evaluación gerencial del proyecto de dragado del canal de acceso y rehabilitación y modernización del Puerto de Corinto en Nicaragua», de septiembre de 1993.) La prioridad de este puerto es captar más tráfico; si un contrato o concesión garantizara un movimiento mayor, sería factible invertir en la profundización del canal de entrada y del muelle de líquidos. Sin garantías de tráfico y sin una reforma institucional, es difícil la justificación de inversiones públicas en el puerto.

Puerto Sandino: Existe una recomendación para la concesión de este puerto. No se percibe la justificación de inversiones públicas en el puerto en este momento.

v) Costa Rica

Caldera: El programa de inversiones en este puerto otorga prioridad a las instalaciones para la recepción, el manejo y el almacenamiento de granos, además de equipos para el manejo de los contenedores. En el manejo de granos se prevén dos etapas: el mejoramiento de las instalaciones actuales mediante la provisión de equipo adicional y de silos, con financiamiento finlandés (que ya estaría en marcha); luego se procedería a la construcción de un muelle al costado del rompeolas, con equipos adicionales, así como a la extensión del rompeolas a fin de reducir el volumen del dragado que entra al puerto. Todavía no existen estudios de ingeniería. Aparentemente, se ofrece la posibilidad de la construcción de un muelle sencillo a un costo razonable, pero será esencial revisar cómo cuadra este proyecto con el plan maestro del puerto, que contempla su extensión al lado oeste de las instalaciones existentes.

El puerto maneja volúmenes pequeños de contenedores pero se prevé en el presente estudio un crecimiento importante de la cifra actual. Este es otro elemento que apoya la opinión de actualizar el plan maestro, a fin de determinar la ubicación óptima en un largo plazo de instalaciones para los contenedores. En el mediano plazo, se demanda una solución al problema del dragado. No es que el volumen sea muy importante, ya que aproximadamente totaliza 200,000 m³/año, pero los procedimientos burocráticos han obstaculizado su contratación. Un contrato por un plazo de 5 años sería la solución adecuada.

Puntarenas: El antiguo muelle se está reconstruyendo y transformando en un muelle de cruceros. La ingeniería final se halla en preparación y la obra contaría con financiamiento taiwanés. Hasta ahora el proyecto ha recibido tratamiento como uno de ingeniería portuaria, sin una planificación conjunta con la municipalidad, pese a la necesidad de obras urbanas de apoyo en la cercanía del muelle.

Punta Morales, Quepos y Golfito: Punta Morales está en concesión de la Liga Industrial de la Caña de Azúcar (LAICA), básicamente para la exportación de azúcar y el manejo de alcohol industrial; podría adquirir un carácter comercial más amplio en el futuro. Golfito es un centro de turismo ecológico relacionado con el buceo. No se dispone de información con respecto al potencial de inversión en estos puertos.

b) Costa del Atlántico

i) Guatemala

Santo Tomás de Castilla: Este puerto prepara la ingeniería final de una terminal de contenedores, con 500 m de muelle, patio y accesos, cuyo costo estimado es de 85.6 millones de dólares. Además, en revisión con las empresas petroleras se halla la reubicación del muelle de líquidos, con la construcción de una nueva instalación para estos productos. Desde la perspectiva de este estudio, la construcción de la nueva terminal de líquidos reviste una alta prioridad.

Tras la reubicación del muelle actual de líquidos, el puerto ganará una capacidad adicional importante porque las exigencias de seguridad determinan actualmente el cese de operaciones en los dos muelles adyacentes cuando se descarga un buque petrolero. Es un puerto con más de 900 m de muelles y una productividad baja. La combinación de estos dos factores sugiere la posibilidad de una remodelación de las instalaciones actuales a fin de crear una terminal interina de contenedores, postergando la inversión importante en la nueva terminal. Los cruceros ya están llegando a la costa norte de Guatemala, tanto a Santo Tomás como a anclajes sin instalación, y la provisión de instalaciones apropiadas es urgente.

Puerto Barrios: Este puerto opera bajo concesión del gobierno. Existe un plan de expansión con un costo de 12 millones de dólares, que presentará ciertos inconvenientes para la operación. Sin embargo, si el concesionario está dispuesto a invertir en la expansión, el gobierno debería aprobarla, porque de esta forma aporta capacidad adicional, aumentando la competencia con Santo Tomás y, en el futuro, con Puerto Cortés. Los accesos al puerto son deficientes y exigen atención inmediata.

ii) Honduras

Puerto Cortés: El plan de inversiones detallado propuesto por la ENP para el año 1995 y el período 1996-1999 está basado en el estudio JICA que recomienda la modernización y expansión de las instalaciones de Puerto Cortés y la construcción de un nuevo acceso al puerto. Existen algunas diferencias conceptuales entre el plan y las recomendaciones del presente estudio: este último prevé la modernización de las instalaciones, es decir, un replanteamiento del layout del puerto, mientras que el plan se enfoca en la mera rehabilitación de muelles, patios y almacenes. Es conveniente la demolición de algunos de los almacenes, lo que posibilitaría extender los patios a fin de ampliar la capacidad del puerto.

Puerto Cortés es el puerto más importante para los graneles sólidos en la costa del Atlántico y se posee información de que la autoridad portuaria

estaría en tratativas con el sector privado respecto de la concesión de terreno y/o instalaciones para la construcción de silos y equipo de manejo, como está previsto en el estudio. Este aspecto no se refleja en el plan de inversiones, siendo recomendable que contenga todas las inversiones previstas, tanto públicas como privadas.

El plan actual contempla la iniciación en 1996 del proyecto de construcción de una nueva terminal de contenedores y de un camino de acceso. Al mismo tiempo, se espera comenzar el estudio de la administración óptima de la terminal actual. Se incluye la construcción de la terminal de cabotaje, cuyo costo estimado es de 842,100 dólares. Se tiene conocimiento de que una empresa privada se proponía construir este muelle para uso público, con la condición de que a los buques de pasajeros se asignara prioridad, pero esto implica efectuar un estudio del dragado necesario. Es urgente una solución al problema de los cruceros en los muelles comerciales mediante la construcción de una terminal de pasajeros con su propio muelle.

El plan de inversiones de Puerto Cortés comprende mucho equipo: 4.8 millones de dólares en 1995 y 3.4 millones de dólares después, por concepto de «reposición» (sin incluir 14.4 millones de dólares para la nueva terminal de contenedores). La compra de este equipo por el sector público depende de la política que se adopte en el futuro sobre concesiones.

Puerto Castilla: El plan de inversiones de la ENP incluye el monto de 7.1 millones de dólares para la ampliación del muelle de Puerto Castilla. Este puerto goza de buenas condiciones naturales para su desarrollo y se considera que esta primera ampliación es una obra de potencial interés para el sector privado, junto con la posibilidad de construir un muelle de cruceros.

iii) Nicaragua

Arlen Siu: Arlen Siu (Rama) tiene dos instalaciones portuarias que se llaman Arlen Siu I y II. Arlen Siu I se ha concesionado a un grupo privado para el uso de buques tipo Ro/Ro, aunque hasta ahora sin actividad. Necesita varias obras,

entre ellas el mejoramiento de su acceso terrestre, la rehabilitación de sus patios y edificios y, quizá, la provisión de postes de amarre para los buques Ro/Ro. Arlen Siu II consiste en un pontón-muelle y varias instalaciones en estado regular, todo administrado por ENAP.

ENAP ha propuesto varios ítems (una grúa nueva, una instalación reefer y mejoras en su sistema de energía) para Arlen Siu II, reportados en un documento del Banco Mundial. [Banco Mundial, 1995] El puerto, aunque con instalaciones rudimentarias, ya ofrece cuatro servicios, y tiene el potencial de captar gran parte del comercio de Nicaragua con los Estados Unidos, generando ahorros para el país. Las obras propuestas son razonables pero puntuales e insuficientes: no están contempladas en el marco de un desarrollo integral del puerto, que incentivaría la inversión privada, probablemente de uno o más navieros extranjeros.

Monkey Point, El Bluff, Puerto Cabezas: También mueven contenedores reefer y otros productos de exportación, pero su desarrollo está frenado por la falta de una conexión terrestre. No se tiene conocimiento de propuestas vigentes para inversión en estos puertos.

Existe turismo ecológico basado en el uso de cruceros de tamaño mediano en la costa del Atlántico de Nicaragua y es necesaria una revisión de la demanda potencial para instalaciones portuarias adicionales, con financiamiento privado.

iv) Costa Rica

Puerto Limón: Puerto Limón tiene una sola instalación moderna, el muelle de contenedores (muelle alemán de 420 m). Las inversiones principales previstas en el puerto incluyen la reconstrucción del muelle 70 a muelle de cruceros y la construcción de una rampa Ro/Ro, también en el muelle 70. El muelle de cruceros contribuirá a la descongestión de Moín y a la renovación de la ciudad de Limón. En este contexto hubiera sido más conveniente la ubicación de la rampa Ro/Ro en Moín a fin de sacar los camiones de la ciudad de Limón y permitir un uso más productivo del terreno urbano; pero la in-

versión no es muy grande y se puede pensar en la reubicación de la rampa en el futuro. Las instalaciones viejas del puerto de Limón quedan sin uso y su reciclaje representa un desafío importante para la ciudad. Se ha hablado de la posibilidad del desarrollo de una Zona Franca; otra posibilidad sería un desarrollo mixto, con hotel, edificios comerciales, departamentos y una marina. Los accesos para los camiones con contenedores son inadecuados.

Se incluye también la provisión de una segunda grúa gantry en el plan de inversiones propuesto.

Moín: Moín fue construido por la Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE) y prácticamente le pertenece. No obstante, se ha transformado en el principal puerto comercial de la costa del Atlántico de Costa Rica, con un plan maestro que contempla su extensión interior por medio de excavaciones. Las inversiones previstas incluyen la extensión del muelle en 200 m, a fin de disponer de otro muelle de carga unitaria y proceder a la reubicación del muelle petrolero. Son proyectos importantes y posiblemente el muelle de carga unitaria sería susceptible de financiamiento privado.

Existe la necesidad de equipos adicionales en Moín; si JAPDEVA y el gobierno adoptan una política de concesiones en el puerto, el sector privado podría participar.

6. Perfiles de proyectos

A base de las consideraciones anteriores, el presente estudio ha preparado perfiles para 24 proyectos, cuyos detalles se presentan en el anexo V. Estos parten de varios conceptos generales, entre ellos:

a) Inversión de recursos en la modernización de instalaciones existentes, cuando sea rentable, a fin de aprovechar al máximo la capacidad instalada;

b) Preparación de proyectos de expansión que correspondan a las futuras demandas del mercado, con la debida anticipación;

c) Ofrecimiento de la posibilidad de inversión tanto en obras como en equipo al sector privado, con proyectos y bajo condiciones atractivas;

d) Dotación de los puertos de accesos terrestres adecuados;

e) Revisión de las instalaciones portuarias obsoletas y fomento de usos alternativos más productivos.

a) Costa del Pacífico

En el Pacífico, la estrategia adoptada en la definición de los perfiles ha tenido tres elementos principales:

i) Lograr aguas más profundas, de 14 m (Panamax), a fin de ofrecer la posibilidad del máximo ahorro en los fletes marítimos para los graneles. Se ha concentrado en los puertos de Quetzal, Acajutla y Caldera y, como posible opción en el largo plazo, el estudio del desarrollo de Punta Morales;

ii) Proveer un máximo de cuatro muelles adicionales para los contenedores hasta el año 2010: probablemente dos en Quetzal y dos en Caldera. Se prevé la necesidad de mejorar las instalaciones para contenedores en Corinto y San Lorenzo;

iii) Facilitar la construcción de instalaciones sencillas para cruceros en Quetzal, Cutuco y Puntarenas, con la adaptación de las instalaciones existentes en Corinto y el estudio de posibilidades en Champerico.

b) Costa del Atlántico

En la costa del Atlántico, las corrientes de la región se desplazan por el complejo Santo Tomás/ Puerto Cortés o por el complejo Limón/Moín, y la estrategia prevista es concentrarlas en estos puertos de la siguiente manera:

i) Fortalecer la capacidad de estos puertos, principalmente para la carga unitaria (contenedores y Ro/Ro), con la modernización y ampliación

de sus instalaciones. En el sector Atlántico Este de la región, en Moín, se prevé la necesidad de hasta tres muelles adicionales para la carga unitaria. En el Atlántico Oeste existe demanda de dos terminales nuevas en el período que corre hasta el año 2010, una en Puerto Cortés y otra en Santo Tomás. ¿Cuál conviene construir primero? Es una decisión que corresponde al sector privado, en la que las agencias financieras podrían jugar un papel importante. La rapidez y la eficiencia con la que estos dos puertos modernicen sus instalaciones actuales para la carga unitaria dará una señal importante a este respecto;

ii) Concentrar los graneles sólidos de la costa en Puerto Cortés y Moín.

Como otra salida para Nicaragua, se recomienda:

iii) Incentivar el desarrollo del puerto de Arlen Siu para la carga unitaria.

Finalmente, en la costa del Atlántico se recomienda:

iv) Facilitar la construcción de instalaciones sencillas para cruceros, primero en la vecindad de los puertos de Santo Tomás, Puerto Cortés y Puerto Limón, y después, basándose en estudios más detallados de mercado, en Puerto Castilla, la costa norte de Nicaragua y la costa noroeste de Guatemala.

7. Financiamiento de compras de equipo

La introducción de una política de mayor participación del sector privado en las operaciones e inversiones portuarias va a tener implicaciones importantes en el área de equipo portuario. El suministro de tal equipo a los puertos deberá hacerse por compra directa de los privados o por medio de la concesión de su operación. Ello implica la necesidad de reformular los sistemas tradicionales de financiamiento, con consecuencias significativas para el BCIE.

XVI. REFORMA PORTUARIA

1. Necesidad de reforma

Los dos puntos clave del argumento de los párrafos anteriores son:

a) La modernización y reforma de los puertos centroamericanos, tanto de sus instituciones, prácticas laborales, etc., como de su infraestructura y equipo, es necesaria por dos razones. Primero, por su impacto directo en la eficiencia portuaria y, segundo (directamente relacionada con los propósitos de este estudio), por su impacto en el monto de la inversión que será necesaria para afrontar la duplicación esperada del tráfico portuario durante los próximos 16 años;

b) Los puertos con sus accesos y las carreteras de enlace forman una red de transporte regional. Así, la reforma portuaria necesita un tratamiento regional a fin de que el sector privado no reciba señales confusas y que se dirija la inversión privada de la manera más eficiente.

2. Inversión pública y el papel del gobierno

En este estudio no se niega un papel del sector público en las inversiones portuarias futuras. Existen muy pocos países donde la inversión portuaria sea casi 100% privada, y en estos casos, por ejemplo en el Reino Unido de Gran Bretaña, representa la culminación de un largo proceso de intervención del Estado en los puertos, inicialmente en la inversión directa y más recientemente en la financiación del mismo proceso de reforma por medio de la compensación de los afectados. Además, incluso en el Reino Unido se advierte la con-

tinuación de la inversión pública en los accesos a los puertos y otros eslabones de transporte internacional: por ejemplo, el túnel subacuático entre Inglaterra y Francia, construido sin participación financiera pública, consta de inversiones públicas en sus accesos ferroviarios y viales de cada país.

En todo caso, los gobiernos deben facilitar la inversión privada al máximo mediante la eliminación de restricciones legales, laborales e institucionales y la creación de un ambiente receptivo.

3. Inversión privada

En los países de la región centroamericana y en América del Sur existen tres modalidades principales de la participación privada en los puertos:

a) El uso de trabajo y equipos privados en operaciones de instalaciones públicas, tanto a bordo como en tierra;

b) La provisión de obras y equipos por los empresarios privados dentro de los recintos de los puertos públicos, utilizando la modalidad de concesión de obra pública, y

c) El financiamiento y la construcción por empresarios privados de terminales privadas fuera de los puertos existentes, llegando al extremo de construir puertos privados (aun de uso público).

Después de las reformas de los años recientes, existe mucha experiencia en cuanto al proceso de licitación, que indica que los puntos esenciales se

concentran en la preparación detallada del pliego y su tratamiento en forma transparente; además, lo relativo a los aspectos laborales, vinculados con la obligación de aceptar la mano de obra y las convenciones laborales existentes.

4. Marco financiero

Un elemento básico de la reforma es la definición del marco financiero del sector. En el pasado se procedió a la estandarización de tarifas. En el contexto de un mayor grado de participación privada, las tarifas responden más a las condiciones del mercado que a las fijadas por los gobiernos, cuya función es velar por los intereses de los usuarios portuarios frente a la posibilidad de tendencias monopolistas por parte de los inversionistas y concesionarios privados. Existen en Centroamérica diferencias importantes en el tratamiento de los costos financieros de inversiones públicas en los puertos, lo que redundaría en una distorsión de los costos portuarios aparentes. Por ejemplo, en Guatemala una parte importante del costo de las inversiones portuarias en el pasado la ha absorbido el gobierno, mientras que el puerto de Corinto ha tenido la obligación de pagar la totalidad de los costos financieros de las inversiones en el puerto, mermando así los fondos necesarios para el mantenimiento de sus instalaciones. En el contexto de un aumento de la inversión privada en infraestructura portuaria se requiere la definición de una política financiera portuaria común por parte de los gobiernos, con un apoyo técnico del BCIE y las otras instituciones financieras.

5. Instituciones existentes

La reforma portuaria modifica la función de las instituciones involucradas en el sector: gobierno, Ministerio de Transporte, autoridad portuaria nacional, autoridades portuarias locales, las empresas privadas (incluyendo las agencias marítimas y los sindicatos). Las autoridades portuarias nacionales de la región podrían sentirse amenazadas por el proyecto de reforma, y es importante que no obstaculicen el proceso. La tendencia deseable sería que las autoridades nacionales asumieran un enfoque regulador de la implementación de la política portuaria

nacional, reservando la responsabilidad administrativa a entidades locales, ya sean públicas o privadas.

6. Implementación del proceso de reforma

La implementación del proceso de reforma portuaria se puede dividir en las siguientes etapas:

Etapas 1: Definición de *objetivos* por parte de los gobiernos: minimización del costo generalizado de transporte «puerta a puerta», puertos eficientes, competencia interportuaria en condiciones de mercado, maximización de la inversión privada, desarrollo de una red regional eficiente de carreteras y puertos, política financiera, etc.;

Etapas 2: Definición del *contenido* de la reforma portuaria mediante un *Plan de Acción* conceptual: aspectos institucionales, legales, laborales, modernización de sistemas y equipo, modernización y ampliación de infraestructura, etc. Aprobación del Plan por los gobiernos;

Etapas 3: Confección de *Planes de Modernización* para cada puerto/autoridad portuaria, con la aplicación del contenido del Plan de Acción a las condiciones específicas de cada puerto, incluyendo la definición del paquete de documentación necesaria.

Se recomienda la adopción de un plan de acción estándar y de una metodología y documentación común, a fin de:

- a) Ahorrar costos en su preparación;
- b) Contribuir a la meta de una red de puertos y carreteras coordinadas, y
- c) Evitar confusión en las señales que recibe el sector privado del proceso de licitación de concesiones.

La realización de estas etapas entraña una combinación de trabajo técnico y decisiones ministeriales. Probablemente, sería conveniente realizarlo en el contexto de REMITRAN, aunque en las definiciones iniciales de objetivos participarían

otras autoridades de los países. Se recomienda la formación de un grupo de trabajo de tres especialistas con el patrocinio del BCIE, de tiempo completo durante los primeros tres meses, y después

de tiempo parcial, como Secretaría y Asesoría del proceso. Los términos de referencia de los integrantes propuestos para el grupo de trabajo se presentan en el anexo VI.

Cuadro 1
DEFICIENCIAS EN CAPACIDAD, AÑO 2010
(Millones de toneladas)

	<i>Total</i>	<i>Pacífico</i>	<i>Atlántico</i>
Carga general	2,349.6	1,256.6	1,093.0
Unitaria	9,063.7	2,782.4	6,281.3
Graneles sólidos	5,917.3	4,969.6	947.7
Graneles líquidos	6,719.8	3,567.3	3,152.5

Cuadro 2
RESUMEN DE PROYECTOS VIGENTES

(Millones de dólares)

Pacífico	Costo
Guatemala	
Champerico	Nuevo puerto; nivel de perfil 80.0
Quetzal	Carga unitaria: muelle de contenedores con accesos 43.8 - 55.1
El Salvador	
Acajutla	Carga unitaria: dos grúas y ampliación del patio
	Graneles sólidos: terminal de cereales 34.5
Cutuco	Carga general: rehabilitación 5.0
	(Existe también proyecto para una terminal de contenedores), costo 50.0 - 80.0
Honduras	
San Lorenzo	Carga unitaria: mejoras al patio 0.1
Nicaragua	
Corinto	Carga unitaria: rehabilitación de la grúa dragado del canal y muelle 13.5
Puerto Sandino	
Costa Rica	
Caldera	Carga unitaria: equipos
	Graneles: equipos y silos
	muelle y extensión de rompeolas (perfil) 39.0
Puntarenas	Cruceros: rehabilitación y reconstrucción de muelle 6.0
Guatemala	
Sto. Tomás	Carga unitaria: terminal nueva (muelle 500 m) 85.6
	Graneles líquidos: terminal nueva 6.0
Puerto Barrios	Multipropósito: extensión del muelle 12.0
Honduras	
Puerto Cortés	Carga general: modernización
	Carga refrigerada: almacén 73.7
	Carga unitaria: terminal nueva
	Graneles sólidos (posible - sin costo estimado)
Puerto Castilla	Carga unitaria: extensión del muelle en 200 m 7.0
Nicaragua	
Arlen Siu	Multipropósito: energía, grúa e instalación reefer 1.8
Costa Rica	
Moín	Carga unitaria: extensión del muelle y equipos
	Granel sólido (por medio de reconstrucción del muelle petrolero) 45.0
Puerto Limón	Carga unitaria: segunda grúa
	muelle Ro/Ro
	Cruceros: reconstrucción muelle 70 13.0

Fuente: Ministerios y Autoridades Portuarias.

Cuadro 3
PRODECA
(Actualizado al año 1993)

(Millones de dólares)

<i>Pacífico</i>	<i>Costo</i>
Guatemala	
Champerico	(Nuevo proyecto) 71.0
Quetzal	«No se tiene programada inversión alguna»
El Salvador	Muelle de contenedores
Acajutla	Equipo de graneles Reconstrucción del muelle Rehabilitación 121.0
Cutuco	Rehabilitación 8.0
Honduras	
San Lorenzo	
Nicaragua	
Corinto	(Las obras del espigón en su fase final) Modernización del puerto Sin estimación
Costa Rica	
Caldera	Terminal de graneles incluyendo muelle Equipos 24.0 - 30.0 Terminal de contenedores; estudios terminados 25.0 (La terminal de graneles tiene financiamiento de Finlandia; gestiones en España para la terminal de contenedores)
Atlántico	
Guatemala	
Santo Tomás	Muelle de contenedores (500 m) Terminal de líquidos 80.0
Honduras	
Puerto Cortés	(Las obras del muelle No. 5 en su fase final) 84.7 Equipos (16.7) Terminal cementera (11.0) Terminal de contenedores (57.0)
Castilla	Muelle No. 2 ofrecido a Standard Fruit Co. Estudio de factibilidad para el desarrollo como puerto petrolero con industria petroquímica
Tela	Reconstrucción
Nicaragua	
El Bluff	Terminal líquido: proyecto con PETRONIC 4.0
Monkey Point	Puerto de altura 60.0
Costa Rica	
Limón/Moín	Contenedores (Limón) Ro/Ro (Limón) 56.4 Equipos Rehabilitación del muelle 70 56.4

Fuente: Glosario de Proyectos de Infraestructura de Transporte en Centroamérica, SIECA/REMITRAN, junio de 1993.



BIBLIOGRAFIA

- Banco Mundial (1991), *Honduras Transport Sector Strategy Paper*, Washington, D. C.
- Banco Mundial/IDB (1995a), *Honduras: Public Investment Review Mission: Ports, Aviation and Railway Sector*, Washington, D. C.
- Banco Mundial (1995b), *Nicaragua: Recovery in the Transport Sector*, Report No.14474-NI, Washington, D. C.
- BCIE/BID/PNUD/SIECA (1977a), *Estudio Centroamericano de Transporte (1974-1976)*, Guatemala.
- BCIE/World Punce/IDB (1977b), *Central American Transport Study*, Tegucigalpa, Honduras.
- BCIE (1993), Gerencia del Sector Público, *Programa de Financiamiento de Puertos y Aeropuertos para Centroamérica (FIPAC)*, Tegucigalpa, Honduras.
- Berger, Louis (1993), *Estudio del Dragado del Canal de Acceso y la Rehabilitación y Modernización del Puerto de Corinto en Nicaragua*, International/Louisiana State University.
- Cámara de Comercio de Costa Rica (1994), *Transporte Terrestre Centroamericano*, San José, Costa Rica.
- CEPAL (1989), *The Distribution Chain and the Competitiveness of Latin American Exports: Port Modernization in Chile* (LC/G.1597).
- CEPAL (1994a), *Utilización y beneficios del Acuerdo de San José para el Istmo Centroamericano* (LC/MEX/L.247).
- CEPAL (1994b), *Centroamérica: Evolución de la integración económica durante 1993* (LC/MEX/L.257).
- CEPAL (1994c), *Istmo Centroamericano: Abastecimiento de Hidrocarburos. Datos Actualizados al Primer Semestre de 1994 (Anexo)* (LC/MEX/R.486/Add.1/Rev.1).
- CEPAL (1995), *Granos básicos en Centroamérica: Propuestas para los pequeños productores* (LC/MEX/L.260).
- ENAP (1992), *Análisis operacional y tarifario comparativo de los puertos centroamericanos*, Corinto, Nicaragua.

- FEDEPRICAP/BID (1994), *Competitividad de los Sectores Productivos de Centroamérica y Panamá*, Seminario, Managua, Nicaragua.
- Harris, Frederic R./USAID-GES, *Optimization of the Transport System*, El Salvador (en proceso).
- IDB (1995), *Basic Socio Economic Data, Statistics and Quantitative Analysis*, Washington.
- JICA (1994), *Study for the Improvement of the Ports in the Republic of Honduras*.
- Louis Berger (1993), *Estudio del Dragado del Canal de Acceso y la Rehabilitación y Modernización del Puerto de Corinto en Nicaragua*, International/Louisiana State University.
- Mayron Vergel (1995), *El Nuevo Sistema Portuario y su Incidencia en el Comercio Exterior*, IV Reunión Portuaria Latinoamericana AAPA, Cartagena.
- MINISCOTOP/RRI-HPC-LUFT-GOPA-BCEOM-TRANSROUTE-SOFRERAIL-HIDROC, *National Transport Plan*, Guatemala (en proceso).
- National Ports Council of Great Britain (1969), *The Published Accounts of Port Authorities*.
- National Transport Plan, Guatemala* (en proceso).
- National Transport Plan, Nicaragua* (en proceso).
- OAS/IICA (1995), *Plan Sostenible de la Zona Fronteriza Guatemala-Honduras en torno al Golfo de Honduras*.
- OCDI/Banco Mundial, *Master Plan for the Ports of Costa Rica* (en proceso).
- Parsons Brinkerhoff International, Inc., US INCA (1987), *Central America Regional Transport Study*, Washington, D. C.
- Port of Acajutla: Wave and Ship Movement Data Collection* (1976a), El Salvador.
- Port of Acajutla: Proyecto de Rediseño de las Defensas* (1976b), El Salvador.
- REMITRAN (1990), *Proyectos de Infraestructura de Transporte en Centroamérica en la década del 90* (PRODECA), Tegucigalpa, Honduras.
- SIECA (1980-1987), *Boletín Estadístico*, Serie 24, Guatemala.
- SIECA (1986-1993), *Boletín Estadístico*, Serie 25, Guatemala.
- SIECA (1994), *Agenda Económica Centroamericana, 1994-1995: Cumbre de Guácimo*, Guatemala.
- SIECA (1995), *Boletín Estadístico Año 3, No. 1*, Guatemala.
- UNCTAD (1995), *Boletín Portuario No. 13*.
- Yeats, Alexander J. (1989), *Do Caribbean Exporters Pay Higher Freight Costs?*, WPS 244, Banco Mundial, Washington.

Anexo I

INFORMACION ESTADISTICA

Cuadro 1

**MERCADO COMUN CENTROAMERICANO:
COMERCIO EXTERIOR, 1986-1993**

(Millones de pesos)

	<i>1986</i>	<i>1987</i>	<i>1988</i>	<i>1989</i>	<i>1990</i>	<i>1991</i>	<i>1992</i>	<i>1993</i>
Total del mundo								
Exportaciones	3,874	3,629	3,975	3,817	3,969	4,152	4,521	5,066
Importaciones	4,637	5,563	5,704	6,537	6,586	6,823	8,370	9,416
Intracentroamericano								
Exportaciones	413	508	553	628	673	782	998	1,221
Importaciones	462	522	557	647	640	799	1,053	1,127
Resto del mundo								
Exportaciones	3,451	3,123	3,422	3,190	3,296	3,370	3,524	3,845
Importaciones	4,174	5,040	5,147	5,889	5,945	6,024	7,316	8,289

Fuente: SIECA.

Cuadro 2

MERCADO COMUN CENTROAMERICANO: EXPORTACIONES E IMPORTACIONES, 1986-1993

(Miles de toneladas)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Total del mundo								
Exportaciones	5,534	5,943	-	6,489	6,740	8,564	8,542	8,586
Importaciones	7,941	9,049	-	9,932	10,841	12,201	12,642	13,094
Intracentroamericano								
Exportaciones	589	689	-	787	800	1,070	1,110	1,210
Importaciones	607	576	-	818	819	1,016	1,133	1,293
Resto del mundo								
Exportaciones	4,945	5,254	-	5,701	5,940	7,494	7,432	7,376
Importaciones	7,334	8,473	-	9,114	10,022	11,185	11,509	11,801

Fuente: SIECA.

Cuadro 3

**MERCADO COMUN CENTROAMERICANO:
COMERCIO EXTERIOR, 1986-1993**

(Miles de toneladas)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Total comercio	12,279	13,727	-	14,815	15,962	18,679	18,941	19,177
Exportaciones	4,945	5,254	-	5,701	5,940	7,494	7,432	7,376
América	3,212	3,345	-	3,581	3,704	5,305	4,882	-
Europa	1,304	1,553	-	1,865	1,918	1,756	1,972	-
Asia	0.303	0.257		0.142	0.192	0.259	0.216	
Africa	0.022	0.001		0.034	0.074	0.132	0.281	
Oceania	-	-		0.009	0.001	0.008	0.070	
Resto	0.104	0.098		0.070	0.051	0.025	0.011	
Importaciones	7,334	8,473		9,114	10,022	11,185	11,509	1,181
América	5,468	6,540	-	7,690	8,517	10,094	10,249	-
Europa	1,614	1,610		1,188	1,211	0.810	0.924	-
Asia	0.243	0.301		0.202	0.241	0.224	0.263	-
Africa	0.002	0.009		0.020	0.020	0.022	0.023	-
Oceania	0.003	0.005		0.004	0.004	0.006	0.007	-
Resto	0.004	0.008		0.009	0.028	0.028	0.043	-

Fuente: SIECA.

Cuadro 4

**MERCADO COMUN CENTROAMERICANO:
COMERCIO EXTERIOR DE LOS PAISES INDIVIDUALES, 1986-1993**

(Miles de toneladas)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Total	1,196	1,265	-	1,605	1,619	2,086	2,243	2,503
a) Intracentroamericano								
Exportaciones al MCCA	589	689	-	787	800	1,070	1,110	1,210
Guatemala	258	433	-	293	329	556	475	492
El Salvador	76	71	-	97	102	140	219	234
Honduras	54	61	-	106	109	104	131	120
Nicaragua	130	51	-	201	164	141	112	184
Costa Rica	71	73	-	90	96	129	173	180
Importaciones del MCCA	607	576	-	818	819	1,016	1,133	1,293
Guatemala	188	102	-	247	194	245	186	183
El Salvador	276	331	-	356	371	381	476	482
Honduras	52	42	-	67	71	121	101	252
Nicaragua	20	16	-	32	71	152	247	221
Costa Rica	71	85	-	116	112	117	123	155
b) Resto del mundo								
Exportaciones al resto del mundo	8,945	5,254	-	5,701	5,940	7,494	7,432	7,276
Guatemala	1,411	1,459	-	1,464	1,625	1,941	2,317	2,105
El Salvador	264	272	-	190	321	324	395	4,331
Honduras	1,427	1,704	-	1,668	1,427	2,523	1,710	13,862
Nicaragua	258	238	-	291	317	353	296	220
Costa Rica	1,585	1,584	-	2,088	2,249	2,352	2,714	3,132
Importaciones del resto del mundo	7,334	8,473	-	9,114	10,021	11,185	11,509	11,801 a/
Guatemala	1,616	2,396	-	2,538	2,700	3,231	3,532	3,657
El Salvador	1,604	1,619	-	1,528	1,989	2,120	2,298	2,324
Honduras	1,039	1,208	-	1,585	1,540	1,462	1,313	1,569
Nicaragua	1,227	1,205	-	933	1,224	1,562	1,362	547 a/
Costa Rica	1,847	2,044	-	2,529	2,568	2,809	3,004	3,703
Exportaciones e importaciones	16,279	13,727	-	14,815	15,961	18,679	18,941	19,891
Guatemala	3,027	3,855	-	4,002	4,325	5,172	5,849	5,762
El Salvador	1,868	1,891	-	1,718	2,310	2,444	2,693	2,757
Honduras	2,466	2,912	-	3,253	2,967	3,985	3,023	2,955
Nicaragua	1,485	1,443	-	1,224	1,541	1,915	1,658	1,582
Costa Rica	3,432	3,628	-	4,617	4,817	5,161	5,718	6,835

Fuente: Estimaciones propias sobre la base de cifras de la SIECA.

a/ Aparentemente existe un error en la tonelada reportada de Nicaragua; se ha asumido que las importaciones de 1993 son iguales a las del año anterior.

Cuadro 5

**MERCADO COMUN CENTROAMERICANO:
COMERCIO INTRACENTROAMERICANO EN RELACION
CON EL COMERCIO EXTERIOR, 1986-1993**

(Porcentajes)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Exportaciones	11	14	14	16	17	19	22	24
	11	12		12	12	12	13	14
Importaciones	10	9	10	10	10	12	13	12
	8	6	2	8	8	8	9	10

Fuente: SIECA.

Cuadro 6

**MERCADO COMUN CENTROAMERICANO:
COMERCIO EXTERIOR POR PRODUCTO (SEGUN NAUCA II), 1986-1992**

(Miles de toneladas)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Exportaciones (según NAUCA II)	5,533	5,966	-	6,489	6,741	8,564	8,542
Básicos	3,767	3,386	-	4,169	4,361	4,726	5,635
Carnes frescas	51	47	-	70	71	77	66
Pescado fresco	19	17	-	10	18	11	9
Crustáceos, etc.	-	-	-	9	8	14	13
Fruta fresca (plátano, piña...)	2,239	1,855	-	2,876	2,910	3,111	3,695
Café	482	591	-	521	578	466	513
Plantas	71	82	-	1	-	1	1
Azúcares molidos	534	438	-	538	655	932	1,179
Cacao en grano	4	5	-	4	7	4	4
Tabaco sin elaborar	7	5	-	9	10	9	15
Otros (mineral, etc.)	102	69	-	-	-	6	41
Madera en bruto	153	157	-	74	42	44	54
Flejes de madera, etc.	-	-	-	11	14	8	9
Algodón sin cardar	104	19	-	47	48	46	36
Resto de productos	1,766	2,581	-	2,320	2,379	2,837	2,907
Envasado de fruta y legumbre					85	102	114
Azúcar refinada					295	381	432
Refinerías de petróleo					418	280	362
Hierro y acero					91	85	106
NES	1,766	2,581	-	2,320	1,490	2,989 a/	1,893
Importaciones (según CICU II)					10,839	12,201	12,643
11 Producción agropecuaria (incluye granos)					1,383	2,047	1,621

/Continúa

Cuadro 6 (Conclusión)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Exportaciones (según							
12 Madera					6	7	9
13 Pesca					15	14	21
21 Carbón					1	2	2
22 Petróleo					186	152	177
23 Minerales de hierro					-	-	-
29 Minerales no ferrosos					182	192	211
31 Elab. de comestibles y bebidas					539	702	934
32 Textiles y calzado					78	154	102
33 Madera trabajada					45	47	65
34 Pulpa y papel					715	531	622
351 Químicas industriales					1,625	2,204	1,632
352 Fábricas de químicos					142	131	153
353/4 Refinerías de petróleo					4,448	4,592	5,165
355/6 Llantas, etc.					100	107	93
36 Fábricas de minerales					149	177	267
37 Metales					663	694	931
381/3 Prod. de metal					332	259	358
384/1 Equipo de transporte					171	153	235
Otros productos					59	36	45

Fuente: Sobre la base de cifras de la SIECA (1986-1993) y Cámara de Comercio de Costa Rica (1994).

a/ Incluye más de un millón de toneladas de cemento, cal y yeso de Honduras.

Cuadro 7

**MERCADO COMUN CENTROAMERICANO:
COMERCIO CON PAISES VECINOS, 1986-1993**

(Millones de toneladas)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Comercio del MCCA con Panamá	146	229	-	280	245	154	114	-
Exportaciones a Panamá	90	116	-	118	106	105	29	-
Importaciones a Panamá	56	113	-	162	139	49	85	-
Comercio de Panamá con MCCA	67	67	-	-	-	97	129	176
Importaciones del MCCA	46	47	-	59	63	59	65	71
Exportaciones al MCCA	21	20	-	-	-	38	64	105
Comercio del MCCA con México	1,140	1,227	-	1,272	1,074	1,173	1,445	-
Exportaciones a México	42	15	-	153	93	163	167	-
Importaciones de México	1,098	1,212	-	1,119	981	1,011	1,278	-

Fuente: SIECA (1986-1993).

Cuadro 8

**PUERTOS PRINCIPALES CENTROAMERICANOS
LISTA DE PUERTOS**

	<i>Costa</i>		
	<i>Pacífico</i>	<i>Atlántico</i>	<i>Este</i>
Guatemala	Champerico		EPNac de Champerico
	P. Quetzal		EP Quetzal
	San José		GRANELSA
		Sto. Tomás de Castilla	EPN Sto. T. de Castilla
		Pto. Barrios	COBIGUA
El Salvador	Acajutla		CEPA
	Cutuco/La Unión		CEPA-FENADESAL
Honduras	San Lorenzo		ENP
		Pto. Cortés	ENP. Cada puerto
		Tela	tiene su
		La Ceiba	administración
		Pto. Castilla	ENP
Nicaragua	Corinto		ENAP (Adm. Portuaria Pto. de Corinto)
	P. Sandino		ENAP (Adm. P.P. Sandino)
	San Juan del Sur		ENAP (Adm. P.S.J. del Sur)
		Pto. Cabezas	ENAP (Adm. P.P. Cabezas)
		El Bluff	ENAP (Adm. P. El Bluff)
		Rama	ENAP (Adm. P. Rama)
Costa Rica	Pta. Morales		LAICA/INCOP
	Fertica		FERTICA/INCOP
	Pta. Arenas		INCOP
	Caldera		INCOP
	Quepos		MOPT
	Golfito		MOPT/Junta Portuaria Golfito
		Pto. Limón	JAPDEVA
		Moin	JAPDEVA

Cuadro 9

**PUERTOS PRINCIPALES CENTROAMERICANOS
ORGANIZACION DEL SECTOR PORTUARIO**

	<i>Nivel nacional</i>	<i>Nivel regional portuario</i>
Guatemala	SECOPT Comisión Portuaria Nacional-COMPORNAC	Empresa Portuaria Nacional de Champerico Empresa Portuaria Quetzal 1987 GRANELSA Puerto de San José Empresa Portuaria Nacional Sto. Tomás de Castilla (1963) COBIGUA-Compañía Bananera Independiente Guatemalteca SA
El Salvador	MOP, Dir. de Transporte Marítimo	CEPA-Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma 1960 CEPA-Administración de Acajutla CEPA-FENADESAL (Cutuco)-Ferrocarriles Nacionales de El Salvador
Honduras	SECOPT ENEP-Empresa Nacional Portuaria 1965 (Comisión Interministerial)	Cada puerto tiene su administración
Nicaragua	ENAP Empresa Nacional Administración Portuaria 1980	Cada puerto tiene su administración (Autoridad Portuaria de Corinto 1960)
Costa Rica	MOPT-Dir. de Obras Portuarias-Comisión Portuaria	INCOP-Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico 1953-1972 JAPDEVA-Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica 1963

Cuadro 10

**PUERTOS PRINCIPALES CENTROAMERICANOS
RESUMEN DE INSTALACIONES PORTUARIAS**

Puerto	Profundidad (m)			Muelles (m) especializados	Comentarios
	Canal	Muelles	General		
Champerico			Rada		
P. Quetzal	12	11	820	Ro/Ro	Más muelle de servicio
San José				Boyas	Melaza y combustible
P. Barrios		6/7/8	190/100/90		
Sto. Tomás	11	9	918	Líquidos	En construcción
Acajutla	15	9/10/14	360/300/301	Granel seco/boyas	
Cutuco/La Unión		6/7	174/152		Condición regular
San Lorenzo	8.5	6/10	250/296		Más melaza y combustible
Pto. Cortés		8/10/10	347/198/476	Contenedores más 2 muelles de líquidos fuera de servicio; la profundidad de diseño es de 10 m	
Tela					
La Ceiba		6	424		
Pto. Castilla		14	150		
Corinto		9	613	Más muelle de bananas fuera de servicio	
Pto. Sandino			Rada	Boyas de combustibles	
San Juan del Sur		9/11	Rada		
Pto. Cabezas		6	100 aprox.		
El Bluff			Rada		
Rama		4	70	Más Ro/Ro	Puerto fluvial
Pta. Morales		...	...
Fertica			Rada		
Pta. Arenas					En reconstrucción
Caldera	11	7.5/10/11	130/150/210		
Quepos		7.5	140		
Golfito	9	7/8	180	200 (bananero)	
Pto. Limón	14	8/10	Muelle 70	460	Muelle 70 en reconstrucción
				Contenedores (400 m) más Ro/Ro (60 m)	
Moín	14	12/13	526/218	Líquidos/Ro/Ro/ bananero	

Fuente: Autoridades portuarias y COCATRAM.

Cuadro 11

**PUERTOS PRINCIPALES CENTROAMERICANOS
EQUIPO PRINCIPAL (FIJO/SEMIFIJO)**

<i>Equipo de manejo de carga</i>			
<i>Puerto</i>	<i>Contenedores</i>	<i>Graneles sólidos</i>	<i>Graneles líquidos</i>
Champerico			
P. Quetzal	Multipropósito	Azúcar	Sí
S. José			Sí; boyas
P. Barrios			
Sto. Tomás	Multipropósito		Sí; y en construcción
Acajutla		Graneles secos	Sí; boyas
Cutuco			Sí; en el muelle
San Lorenzo			Sí
Pto. Cortés	2 x gantry	Banadero	Sí y gas
Tela			
La Ceiba			
Pto. Castilla			Sí; aceite y combustible
Corinto	1 x gantry	Banadero (fuera de servicio), graneles secos	Sí
Pto. Sandino		Graneles secos	Sí
Pto. Cabezas			
El Bluff			
Rama			
Pta. Morales		Azúcar	
Fertica			
Pta. Arenas			
Caldera		En construcción	Sí
Quepos			
Golfito		Banadero	
Pto. Limón	1 x gantry		
Moín		Banadero/fertilizante	Sí

Fuente: Autoridades portuarias.

Cuadro 12

**PUERTOS PRINCIPALES CENTROAMERICANOS
EQUIPO PRINCIPAL (REMOLCADORES)**

<i>Puerto</i>	<i>Remolcadores (h.p.)</i>	<i>Comentarios</i>
Champerico	3 no disponibles	
P. Quetzal	1,200	
S. José		Disponible de Quetzal
P. Barrios		Disponible de Sto. Tomás
Sto. Tomás	1,200 (2)/700	
Acajutla	1,700/1,380/1,200/800/250	
Cutuco		
San Lorenzo	1 no disponible	
Pto. Cortés	1,500/1,100	
Tela		
La Ceiba		
Pto. Castilla	1 no disponible	
Corinto	Disponibles; sin datos adicionales	
Pto. Sandino		
San Juan del Sur		
Pto. Cabezas		
El Bluff		
Rama	Sin datos	
Pta. Morales	Sin datos	
Fertica	Sin datos	
Pta. Arenas		
Caldera	2 no disponibles	
Quepos		
Golfito		
Pto. Limón/		
Moín	2,200/1,800 (2)	

Fuente: Autoridades portuarias y «Ports of the World».

Cuadro 13

**PUERTOS PRINCIPALES CENTROAMERICANOS
TRAFICO PORTUARIO, 1994**

(Miles de toneladas)

	<i>Total</i>	<i>Exportaciones</i>	<i>Importaciones</i>	<i>Tránsito</i>
Santo Tomás	2,671.0	1,271.0	1,400.0	
Quetzal	2,815.3	805.3	1,958.6	51.3
San José	1,287.0	210.0	1,077.0	
Barrios	884.6	356.9	527.7	
Acajutla	1,876.0	303.3	1,572.7	
Cutuco	50.0 <i>a/</i>	- <i>a/</i>	50.0 <i>a/</i>	
Cortés	3,368.7	1,207.9	2,160.9	
Castilla	529.0	375.8	153.2	
San Lorenzo	346.3	63.3	283.0	
Corinto	504.3	151.4	352.9	
Sandino	759.3	12.2	747.1	
Limón/Moín	5,208.5	2,633.7	2,574.8	
Caldera	1,411.5	128.1	1,283.4	
Morales	192.8	151.5	41.3	

Fuente: Autoridades portuarias.

Notas: (1) Los puertos no incluidos son: Guatemala-Champerico
Honduras-Tela/La Ceiba: 5,300 toneladas
Nicaragua-San Juan del Sur: 24,800 toneladas
P. Cabezas, El Bluff y Rama: 85,400 toneladas
Costa Rica = FERTICA (1992): 181,800 toneladas

(2) Los puertos hondureños incluyen 369,700 toneladas en tránsito nacional.

a/ Cifras estimadas.

Cuadro 14

**PUERTOS PRINCIPALES CENTROAMERICANOS
TRAFICO DE CONTENEDORES, 1994**

(Miles de toneladas)

	<i>Total</i>	<i>Exportaciones</i>	<i>Importaciones</i>	<i>Tránsito</i>	<i>Unidades <i>a/</i></i>	<i>TEU</i>
Santo Tomás	948.0 <i>b/</i>	448.0 <i>b/</i>	500.0 <i>b/</i>			160.0 <i>b/</i>
Quetzal	311.1	86.6	173.2	51.3		42.1
Barrios	166.0 <i>b/</i>	105.0 <i>b/</i>	56.0 <i>b/</i>			33.2
Acajutla	100.0 <i>b/</i>	40.0 <i>b/</i>	60.0 <i>b/</i>			25.0 <i>b/</i>
Cutuco	...	-	...			...
Cortés	1,083.7	639.4	444.3			179.1
Castilla	372.9	288.2	84.7			59.6
San Lorenzo	17.9	14.7	3.2			2.1
Corinto	47.8	30.5	17.3			4.8
Sandino	...	...	...			...
Rama	11.0 <i>b/</i>	1.0 <i>b/</i>	10.0 <i>b/</i>			1.1
Limón/Moín	1,329.5	729.5 <i>b/</i>	600.0 <i>b/</i>			273.0
Caldera	270.3	100.0 <i>b/</i>	170.3 <i>b/</i>		21.5	40.0 <i>b/</i>

Fuente: Autoridades portuarias.

Nota: Las cifras se refieren sólo a contenedores LI/LO.

a/ Mil unidades.

b/ Cifras estimadas.

Cuadro 15

**PUERTOS PRINCIPALES CENTROAMERICANOS
TRAFICO DE CONTENEDORES, 1993**

(Miles de toneladas)

	<i>Total</i>	<i>Exportaciones</i>	<i>Importaciones</i>	<i>Tránsito</i>	<i>Unidades a/</i>	<i>TEU</i>
Santo Tomás	915.0	415.0 b/	500.0 b/			150.0 b/
Quetzal	185.4	54.1	85.0 b/	46.0 b/		25.0 b/
Barrios	131.0 b/	85.0 b/	46.0 b/			26.2
Acajutla	64.4	26.7	37.6 b/			19.2
Cutuco	...	-	-			...
Cortés	302.5	248.5	54.0			55.1
Castilla	936.0	574.1	361.9			144.5
San Lorenzo	18.9	14.7	4.2			2.9
Corinto	34.3	21.5	13.3			3.7
Sandino	...	...	...			...
Rama	-	-	-			-
Limón/Moín	1,303.1	703.1 b/	600.0 b/		217.2	269.0 b/
Caldera	152.3	52.3	100.0		16.5	30.0 b/

Fuente:

Autoridades portuarias.

Nota:

Las cifras se refieren sólo a contenedores LI/LO.

a/

Mil unidades.

b/

Cifras estimadas.

Cuadro 16

TRABAJADORES PORTUARIOS EN CENTROAMERICA

	<i>Total</i>	<i>En los buques</i>		<i>En tierra</i>		<i>Administrativos</i>	
		<i>Privado</i>	<i>Público</i>	<i>Privado</i>	<i>Público</i>	<i>Oficina</i>	<i>Otros</i>
Limón/Moín	3,372	2,262	-	-	449	466	195
Caldera	1,232	-	326	-	460	275	171
Acajutla	1,201	-	433	-	517	251	-
Sto. Tomás de Castilla	1,688	84 a/	172	151 a/	259	1,022	-
Quetzal	715	38	6	36	12	319	304
Corinto	927						
Puerto Sandino	140	4	66	4	39	29	-
Puerto Cortés	1,086 b/	350	-	-	426	205	105
San Lorenzo	133	40	-	-	42	27	24

Fuente: Las Administraciones Portuarias de cada país.

a/

Los trabajadores privados que laboran tanto en los buques como en las operaciones de tierra están constituidos por:

i) 175 empleados de la Empresa Bananera de Guatemala (BANDEGUA), y

ii) 60 personas que son trabajadores independientes y que laboran ocasionalmente a destajo y contratados por empresas privadas.

b/

Estas cifras no incluyen el personal de la oficina central de la ENP.

Cuadro 17

**PUERTOS PRINCIPALES CENTROAMERICANOS
RENDIMIENTO POR HORA ATRACADA**

(Toneladas por hora)

Tipo de buque	Sto. Tomás	Quetzal	Acajutla	Pto. Cortés	Corinto	Limón	Moín	Caldera
Contenedor								
unitario	13 (16) a/	83	40/78 b/	133	127	247	238	82
Ro/Ro	18 (20) a/			222	51		161	-
C/carrier		88		96 c/		200		54
Cargo general								
multi.			69		29	84	-	52
Conven.	28	32		26	41	-	97	-
Bananero	98						85	39
Otro	-			6			-	-
Granel seco								
granos		159	128					204
Fert.			60					88
Azúcar		106						
Otro				49	50		42	
Granel líquido								
prod. petrol.			98	346	146		976	
Gasero			33	49	-		60	
Otro	302 (480)		98		141		102	
Pasajero						-	-	

Fuente: Muestra del mes de enero de 1995.

Nota: Las cifras para Puerto Cortés son aproximadamente 10% menores que las suministradas por el puerto.

a/ Las cifras en paréntesis se refieren a las estadísticas del puerto.

b/ Figura alta excluye un buque.

c/ Remolque.

Cuadro 18

**PUERTOS PRINCIPALES CENTROAMERICANOS
RENDIMIENTO PORTUARIO COMPARATIVO
POR HORA-PUERTO**

(Toneladas por hora)

<i>Tipo de buque</i>	<i>Sto. Tomás</i>	<i>Quetzal</i>	<i>Acajutla</i>	<i>Pto. Cortés</i>	<i>Corinto</i>	<i>Limón</i>	<i>Moin</i>	<i>Caldera</i>
Contenedor								
unitario	12	83	27/44	108	97	155	127	39
Ro/Ro	15			144	27		59	-
C/carrier		88	35	87		92	-	15
Carga general								
multi.			58		27	41	-	34
Convén.	42	32		16	25		57	-
Bananero	67						56	33
Otro (reefer)				5				
Granel seco								
granos		159	119					153
Fert.			50					39
Azúcar		106						
Otro				42	42		30	
Granel líquido								
prod. petrol.			91	300	141		619	
Gasero			46	46	-		55	
Otro	270		93		94		57	
Pasajero								-

Fuente: Muestra del mes de enero de 1995.

Nota: Las cifras para Puerto Cortés son aproximadamente 10% menores que las suministradas por el puerto.

(1) Ver las del cuadro anterior.

(2) Puerto Sandino (Nicaragua) registró rendimientos en 1994: clinker 140 t/hora; acero/general 33 t/hora (en rada).

Cuadro 19

**PUERTOS PRINCIPALES CENTROAMERICANOS
HORAS ANTES DE ATRACAR**

(Horas por buque)

Tipo de buque	Sto. Tomás	Quetzal	Acajutla	Pto. Cortés	Corinto	Limón	Moin	Caldera
Contenedor								
unitario	1		13	3	5	5	11	11
Ro/Ro	2	...		6	2		13	-
C/carrier		...	5	2		7		10
Carga general								
multi.			5		19	15		12
Conven.	1			20	22		14	-
Banadero	9						11	3
Otro (reefer)				15				-
Granel seco								
granos			13					38
Fert.			30					77
Azúcar		...						
Otro				45	37	-	18	-
Granel líquido								
prod. petrol.			8	4	2	15		
Gasero			46	1	-		3	
Otro	5		4	-	22		12	
Pasajero						-	1	...

Fuente: Muestra del mes de enero de 1995.

Nota: Las cifras para Puerto Cortés son aproximadamente 10% menores que las suministradas por el puerto.

Cuadro 20

**PUERTOS PRINCIPALES CENTROAMERICANOS
RAZON: TIEMPO DE ESPERA/TIEMPO DE SERVICIOS**

(Proporción)

<i>Tipo de buque</i>	<i>Sto. Tomás</i>	<i>Quetzal</i>	<i>Acajutla</i>	<i>Pto. Cortés</i>	<i>Corinto</i>	<i>Limón</i>	<i>Moin</i>	<i>Caldera</i>
Contenedor		.						
unitario	0.1		0.5	0.6	0.3	0.6	0.9	1.1
Ro/Ro	0.2	...			0.5	0.9		1.7
C/carrier			1.1	0.1		1.2		2.5
Carga general					-	1.1		0.5
multi			0.2					
Conven.	0.1			0.6	0.6		0.7	
Banadero	0.6						0.5	1.3
Otro				0.2				
Granel seco								
granos			0.1					0.3
Fert.		...	0.2					1.3
Azúcar				0.2				
Otro				0.2			0.4	
Granel líquido								
prod. petrol.			0.1	0.2	-		0.6	
Gasero			0.5	0.1			0.1	
Otro	0.1		0.1		0.5		0.8	
Pasajero						-		

Fuente: Muestra del mes de enero de 1995.

Nota: Las cifras para Puerto Cortés son aproximadamente 10% menores que las suministradas por el puerto.

Cuadro 21

RESUMEN DE PROYECTOS POTENCIALES

(Millones de dólares)

<i>País/puerto</i>	<i>Proyecto</i>	<i>Estatus</i>
Guatemala		
Sto. Tomás	Dragado/ampliación muelle/grúas gantry (2)/obras civiles/equipo de manejo/terminal de líquidos	Busca financiamiento
P. Barrios	Construcción muelle/dragado	Fuentes privadas
P. Quetzal	Terminal de contenedores/dragado/equipos/desarrollo de los terrenos del puerto	Busca financiamiento
San José	Adaptación de la instalación de melazas para importación de combustible	En estudio por los ingenios
Champerico	Desarrollo de las instalaciones existentes con operaciones en la rada	En estudio
El Salvador		
Acajutla	Rehabilitación/grúa multipropósito/pavimentación/ reparaciones de almacenes, terminal de contenedores, expansión de instalaciones de graneles/desarrollo de los terrenos del puerto	En estudio
Cutuco/La Unión	Terminal de contenedores/terminal de cruceros/ desarrollo regional	Estudio japonés
Honduras		
P. Cortés	Terminal de graneles secos/terminal de contenedores/ terminal de cruceros/equipos/dragado	Busca financiamiento
Castilla	Grúa gantry/extensión del muelle	Grúa: estudio japonés muelle: en estudio
San Lorenzo	Obras menores para contenedores reefers	
Ampala	Interés de la PRC en el desarrollo de la Zona Franca	
Nicaragua		
Corinto	Restauración y ampliación del canal de acceso/ rehabilitación de la grúa/uso alternativo para el muelle bananero	BM/BID posible
P. Sandino	Rehabilitación de la instalación de graneles	Concesión posible
Rama	Accesos viables y desarrollo portuario	BM/BID interés
El Bluff	Terminal de líquidos	En estudio
Costa Rica		
Limón/Moín	Limón: grúa gantry/muelle 70 (cruceros)/equipo para manejo de contenedores, Desarrollo de la Zona Franca de Limón Moín: Ampliación del muelle (250m)/ Desarrollo del terreno portuario	En estudio Financiamiento taiwanés En estudio
Caldera		
	Equipo para el manejo de granos Desarrollo de un muelle sobre el rompeolas Instalación de contenedores Remolcador	BM/Finlandia/INCOP Busca estudio En estudio
Puntarenas	Rehabilitación del muelle de cruceros	Busca financiamiento Financiamiento taiwanés

Fuente: Autoridades, REMITRAM, estudio de los consultores.

Notas: BM - Banco Mundial.

BID - Banco Interamericano de Desarrollo.

Cuadro 22

CENTROAMERICA: PROYECCIONES DEL TRAFICO PORTUARIO, 2000-2010
SEGUN INFORMES DE LOS CONSULTORES

(Miles de toneladas)

Importaciones

Año	Total		Guatemala	Honduras		El Salvador		Nicaragua (medio) Costa Rica	
				Esc 1	Esc 2	Vial 1	Vial 2		
1994	14,989		4,963	2,281	a/	2,500		1,196	4,049
2000	18,246	18,859	5,731	2,582	3,176	3,173	3,192	1,394	5,366
2005	22,607	23,491	7,083	3,111	4,093	3,838	3,740	1,688	6,887
2010	28,037	29,440	8,533	3,740	5,259	4,631	4,515	1,951	9,182

Exportaciones

Año	Total		Guatemala	Honduras		El Salvador		Nicaragua (medio) Costa Rica	
				Esc 1	Esc 2	Vial 1	Vial 2		
1994	7,445		2,694	1,333	a/	303		177	2,938
2000	10,879	11,142	3,391	2,090	2,349	515	519	549	4,334
2005	13,921	14,279	4,573	2,301	2,724	643	618	604	5,800
2010	17,693	18,279	5,802	2,580	3,199	886	853	663	7,762

Tráfico total

Año	Total		Guatemala	Honduras		El Salvador		Nicaragua (medio) Costa Rica	
				Esc 1	Esc 2	Vial 1	Vial 2		
1994	22,434		7,657	3,614	a/	2,803		1,373	6,987
2000	29,125	30,001	7,976	4,672	5,525	3,688	3,711	1,943	9,700
2005	36,528	37,770	10,318	5,412	6,817	4,481	4,358	2,292	12,687
2010	45,730	47,719	12,276	6,320	8,458	5,517	5,368	2,614	16,944

Fuente: Guatemala, MINISCOTOP/RRI-HPC-LUFT-GOPA-BCEOM-TRANSROUTE-SOFRERAIL-HIDRO (en proceso), cuadro 3.27; Honduras, JICA (1994), cuadros 1-7-1/4; El Salvador, Harris, Frederic R./USAID-GES (en proceso), cuadros 5.2, 22/24; estos cuadros dan solamente el tráfico total. Este se ha proporcionado a fin de estimar las importaciones y exportaciones; Nicaragua, Berger, Louis (1993), el estudio trata solamente de Corinto. Se han hecho ajustes con respecto a Puerto Sandino y los puertos de la Costa Atlántica, y Costa Rica, OCDI/Banco Mundial (en proceso), cifras preliminares.

a/ Excluye la tara (peso del contenedor).

Cuadro 23

**CENTROAMERICA: TASAS DE CRECIMIENTO EXPERIMENTADAS
PERIODO 1986-1994**

	<i>Total</i>	<i>Importaciones</i>	<i>Exportaciones</i>
Total	7.0	8.0	5.5
Guatemala	9.8	12.6	5.8
El Salvador	7.1	7.6	4.3
Honduras	4.0	6.8	1.6
Nicaragua	-	-0.14	0.05
Costa Rica	8.7	8.5	8.8

Fuente: SIECA.

Cuadro 24

CENTROAMERICA: BALANZA DE COMERCIO TOTAL, 1990-1994

(Millones de dólares)

	<i>Total</i>	<i>Guatemala</i>	<i>El Salvador</i>	<i>Honduras</i>	<i>Nicaragua</i>	<i>Costa Rica</i>
Exportación (fob)						
1990	3,969	1,163	582	590	273	1,361
1991	4,152	1,202	588	601	266	1,496
1992	4,665	1,295	597	686	236	1,858
1993	5,096	1,338	732	710	267	2,049
1994 <i>a/</i>	5,528	1,502	739	758	344	2,162
Importación (cif)						
1990	6,586	1,649	1,262	1,062	623	1,990
1991	6,823	1,851	1,406	963	726	1,877
1992	8,565	2,463	1,699	1,057	907	2,440
1993	9,416	2,599	1,912	1,264	755	2,885
1994 <i>a/</i>	10,089	2,647	2,130	1,265	786	3,126
Saldo						
1990	-2,617	-486	-680	-472	-350	-628
1991	-2,610	-650	-818	-362	-460	-381
1992	-3,990	-1,167	-1,102	-371	-670	-589
1993	-4,319	-1,261	-1,181	-553	-488	-836
1994 <i>a/</i>	-4,439	-1,115	-1,391	-506	-443	-984

Fuente: SIECA, Boletín, enero de 1995.

a/ Cifras preliminares.

Cuadro 25

CENTROAMERICA: TERMINOS DEL INTERCAMBIO*(Indices 1990 = 100.0)*

	1990	1991	1992	1993	1994
Guatemala	100	96	89	91	102
El Salvador	100	98	89	92	109
Honduras	100	105	103	103	119
Nicaragua	100	86	59	63	67
Costa Rica	100	89	85	87	94

Fuente: IDB (1995), *Basic Socio-Economic Data*.

Cuadro 26

CENTROAMERICA: EXPORTACIONES AL RESTO DEL MUNDO, 1994*(Miles de toneladas)*

Productos	Guatemala	El Salvador	Honduras	Nicaragua	Costa Rica
Total	2,213.2	370.7	986.0	259.2	3,116.7
01 Animales y productos	16.7	7.1	29.9	30.1	42.6
02 Reino vegetal	911.2	144.8	736.7	102.1	2,569.2
03 Grasas	0.2	0.1	3.2	-	25.4
04 Industria alimenticia	943.3	173.6	42.4	103.6	179.3
05 Minerales	195.0	16.9	3.2	0.2	108.8
06 Químicas	23.5	3.4	17.1	0.3	78.2
07 Plásticas	58.7	1.4	2.8	0.2	18.3
08 Pieles	2.0	0.8	1.9	3.1	3.4
09 Madera	17.6	0.2	127.3	5.2	10.7
10 Papel	11.3	4.0	4.7	0.5	23.5
11 Textiles	4.7	11.0	5.1	0.1	14.2
12 Calzado	0.2	0.4	0.1	-	0.5
13 Piedra	23.1	0.5	1.7	-	11.8
14 Perlas	0.1	-	-	-	0.5
15 Metales	2.4	1.7	4.7	9.6	21.4
16 Maquinaria	1.3	0.8	0.4	0.3	6.0
17 Transporte	0.7	-	-	0.3	0.2
18 Instrumentos	0.1	0.6	-	-	0.1
19 Armas	-	-	0.1	3.5	-
20 Diversos	1.1	0.4	4.5	0.1	2.6
21 Objetos de arte	-	-	-	-	-

Fuente: SIECA, tabulaciones.

Cuadro 27

CENTROAMERICA: IMPORTACIONES DEL RESTO DEL MUNDO, 1994*(Miles de toneladas)*

<i>Productos</i>	<i>Guatemala</i>	<i>El Salvador</i>	<i>Honduras</i>	<i>Nicaragua</i>	<i>Costa Rica</i>
Total	4,162.6	2,872.1	1,778.9	1,212.7	3,547.8
01 Animales y productos	21.5	14.5	10.8	7.6	61.1
02 Reino vegetal	574.9	488.7	323.3	184.4	617.7
03 Grasas	71.9	98.8	8.1	42.8	3.0
04 Industria alimenticia	110.4	95.6	59.3	19.2	53.9
05 Minerales	1,950.5	1,315.9	757.2	738.1	1,541.9
06 Químicas	647.3	384.6	206.7	86.8	369.0
07 Plásticas	89.1	69.8	55.8	17.1	118.0
08 Pielés	0.9	0.7	0.3	0.4	1.8
09 Madera	1.7	5.0	4.6	1.4	15.6
10 Papel	130.9	91.1	103.5	13.4	306.9
11 Textiles	27.2	35.9	21.1	10.9	21.3
12 Calzado	3.4	2.3	0.8	2.0	2.0
13 Piedra	47.8	28.8	21.9	6.8	61.5
14 Perlas	0.3	0.4	-	0.2	0.3
15 Metales	316.5	127.6	121.5	45.2	251.4
16 Maquinaria	56.1	37.4	38.9	17.7	52.5
17 Transporte	96.6	66.4	38.8	14.6	55.3
18 Instrumentos	3.0	2.4	1.4	1.4	2.2
19 Armas	0.6	0.1	0.8	-	0.1
20 Diversos	12.0	6.1	4.2	2.7	12.3
21 Objetos de arte	-	-	-	-	-

Fuente: SIECA, tabulaciones.

Cuadro 28

**CENTROAMERICA: EXPORTACIONES.
PRODUCTOS PRINCIPALES, 1990-1994**

(Miles de toneladas)

	1990	1991	1992	1994	
				Resto del mundo	Total
Total					
Guatemala	1,625.0	1,941.0	2,317.0	2,213.0	2,804.2
El Salvador	321.0	324.0	395.0	371.0	618.9
Honduras	1,427.0	2,523.0	1,710.0	1,616.0 a/	1,767.6
Nicaragua	317.0	353.0	296.0	259.0	457.2
Costa Rica	2,249.0	2,352.0	2,714.0	3,117.0	3,370.7
Animales vivos y productos (01)					
Guatemala	17.6	22.9	14.1	16.7	18.9
El Salvador	1.2	0.7	0.5	7.1	10.9
Honduras	17.4	23.5	25.8	29.9	30.6
Nicaragua	23.4	17.5	20.4	30.1	51.1
Costa Rica	37.0	36.2	28.0	42.6	46.0
Frutas comestibles (0208)					
Guatemala	369.1	397.4	559.8	586.4	663.5
El Salvador	0.3	0.7	1.8	7.9	7.9
Honduras a/	931.4	979.5	1,232.0	508.2	650.8
Nicaragua	66.9	78.0	15.3	40.1	42.6
Costa Rica	1,541.9	1,655.1	1,886.3	2,282.6	2,284.5
Café (0209)					
Guatemala	200.4	173.6	194.7	201.5	201.7
El Salvador	147.8	125.5	124.7	123.3	123.4
Honduras	62.4	...	...	103.4	103.5
Nicaragua	27.9	21.7	45.0	37.9	37.9
Costa Rica	139.9	144.7	148.1	141.5	141.6
Azúcar (04170)					
Guatemala	404.5	629.7	790.2	684.8	692.8

/Continúa

Cuadro 28 (Conclusión)

	1990	1991	1992	1994	
				Resto del mundo	Total
El Salvador	44.8	81.2	164.0	102.1	112.1
Honduras	27.1	20.0	12.8	10.4	10.4
Nicaragua	116.1	112.2	100.5	55.0	55.0
Costa Rica	62.7	89.2	114.4	75.6	79.6
Melaza (041702)					
Guatemala	212.6	264.8	282.6	218.3	218.3
El Salvador	25.3	50.1	60.6	48.1	48.2
Honduras	19.0	6.3	16.6	18.0	18.0
Nicaragua	33.1	58.3	72.4	46.6	46.6
Costa Rica	5.2	1.5	-	6.2	6.2
Petróleo, aceites y gas (0527)					
Guatemala	199.2	130.0	221.6	187.4	198.4
El Salvador	57.9	15.5	9.9	16.4	17.0
Honduras	54.7	51.3	44.2	0.9	0.9
Nicaragua	4.9	20.3	8.4	-	13.2
Costa Rica	101.0	63.4	77.6	98.1	98.2
Total de productos principales					
Guatemala	1,403.4	1,618.4	2,063.0	1,895.1	1,993.6
El Salvador	277.3	273.7	361.5	304.9	319.5
Honduras g/	1,112.0	1,080.6	1,331.4	646.1/1,292.2	676.0/1,352.0
Nicaragua	272.3	308.0	262.0	209.7	246.4
Costa Rica	1,887.9	2,298.1	2,282.4	2,646.6	2,656.1
Resto de productos					
Guatemala	221.6	322.6	206.3	318.0	810.6
El Salvador	43.7	50.3	33.5	66.1	299.4
Honduras	315.0	1,442.4	378.6	323.8	436.2
Nicaragua	44.7	45.0	34.0	49.3	210.8
Costa Rica	361.1	53.9	431.6	470.4	714.6

Fuente: SIECA (1986-1993) y tabulaciones especiales.

g/ Existe un problema de consistencia con las cifras de Honduras para esta sección.

Cuadro 29

**CENTROAMERICA: IMPORTACIONES.
PRODUCTOS PRINCIPALES, 1990-1994**

(Miles de toneladas)

	1990	1991	1992	1993	1994	
					Resto del Mundo	Total
Total					13,556	14,893
Guatemala					4,163	4,398
El Salvador					2,872	3,425
Honduras					1,779	1,963
Nicaragua					1,213	1,407
Costa Rica					3,548	3,700
Trigo (021001)						
Guatemala	165.3	199.6	189.7	-	355.8	356.3
El Salvador	101.6	316.7	185.8	-	260.3	260.3
Honduras	63.8	144.7	104.7	-	225.4	225.4
Nicaragua	124.9	90.0	76.1	-	91.9	91.9
Costa Rica	124.9	151.9	99.0	-	129.7	129.7
Maíz (021005)						
Guatemala	119.1	105.1	88.7	-	151.1	151.1
El Salvador	23.6	90.3	63.2	-	138.7	146.4
Honduras	24.3	82.8	118.6	-	33.8	34.1
Nicaragua	54.6	57.0	14.0	-	34.4	34.4
Costa Rica	200.4	232.1	182.4	-	293.1	293.1
Cal, Cemento, etc. (0525)						
Guatemala					206.8	208.7
El Salvador					36.9	129.1
Honduras					9.0	13.0
Nicaragua					29.4	34.0
Costa Rica					72.3	88.1
Petróleo, Productos y Gas (0527)						
Guatemala		1,412.0	1,775.4	1,828.0	1,743.7	1,749.2
El Salvador		980.9	1,100.7	1,247.8	1,278.9	1,283.3
Honduras		800.9	842.0	879.1	747.3	757.2
Nicaragua		633.1	749.6	698.2	708.7	710.0
Costa Rica		1,072.8	1,267.8	1,452.7	1,469.5	1,469.7
Prod. Químicos Inorgánicos (0628)						
Guatemala					97.1	101.1
El Salvador					45.6	53.5
Honduras					35.0	38.2
Nicaragua					9.6	16.8
Costa Rica					83.8	85.8

/Continúa

Cuadro 29 (Continuación)

(Miles de toneladas)

	1990	1991	1992	1993	1994	
					Resto del Mundo	Total
Abonos (0631)						
Guatemala	358.8	419.6	348.7	-	473.4	475.2
El Salvador	258.4	261.5	259.0	-	281.8	290.0
Honduras	118.6	118.3	104.6	-	134.6	138.2
Nicaragua	63.3	106.3	22.5	-	65.2	66.1
Costa Rica	195.3	199.1	189.4	-	218.5	218.7
Mat. Plásticas (07)						
Guatemala					89.1	100.5
El Salvador					70.0	86.7
Honduras					55.8	62.9
Nicaragua					17.1	25.8
Costa Rica					118.0	124.9
Papel y Cartón (1048)						
Guatemala	79.0	91.8	116.8	-	121.6	145.8
El Salvador	52.2	55.0	72.8	-	82.3	89.9
Honduras	119.3	102.5	89.9	-	95.3	102.9
Nicaragua	-	8.5	11.2	-	12.0	19.0
Costa Rica	175.4	183.3	210.6	-	297.2	312.0
Metales Comunes y Manuf. (15)						
Guatemala					316.5	352.7
El Salvador					127.6	225.3
Honduras					121.5	143.0
Nicaragua					45.2	77.5
Costa Rica					251.4	257.6
Maq. y Aparatos (16)						
Guatemala					56.1	62.0
El Salvador					37.4	43.9
Honduras					38.9	41.2
Nicaragua					17.7	21.4
Costa Rica					52.5	54.3
Mat. de Transporte (17)						
Guatemala					96.6	97.2
El Salvador					66.4	67.8
Honduras					38.8	39.5
Nicaragua					14.6	15.1
Costa Rica					55.3	55.7
Total de Productos Principales						
					11,756.2	12,273.1

/Continúa

Cuadro 29 (Conclusión)

(Miles de toneladas)

	1990	1991	1992	1993	1994	
					Resto del Mundo	Total
Guatemala					3,707.8	3,799.8
El Salvador					2,425.9	2,672.2
Honduras					1,535.4	1,595.6
Nicaragua					1,045.8	1,112.0
Costa Rica					3,041.3	3,089.6
Resto de Productos					1,819.2	2,619.7
Guatemala					455.2	598.2
El Salvador					446.1	748.8
Honduras					244.0	367.3
Nicaragua					167.2	295.0
Costa Rica					506.7	610.4

Fuente: SIECA, Tabulación.
 CEPAL (LC/MEX/R.486/Add.1/Rev.1), diciembre de 1994.
 CEPAL (LC/MEX/L.260), enero de 1995.

Cuadro 30

EXPORTACIONES: MCCA AL RESTO DEL MUNDO, 1986-1994

(Miles de toneladas)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Total	4,945	5,254	-	5,701	5,940	7,494	7,432	7,276	7,576
Guatemala	1,411	1,459	-	1,464	1,625	1,941	2,317	2,105	2,213
El Salvador	264	272	-	190	321	324	395	433	371
Honduras	1,427	1,704	-	1,668	1,427	2,523 g/	1,710	1,386	1,616 b/
Nicaragua	258	238	-	291	317	353	296	220	259
Costa Rica	1,585	1,584	-	2,088	2,249	2,352	2,714	3,132	3,117

Fuente: SIECA (1980-1987 y 1986-1993).
 g/ Incluye 1,000 toneladas de cal y cemento.
 b/ Sobre la base de las cifras de ENP.

Cuadro 31

IMPORTACIONES: MCCA DEL RESTO DEL MUNDO, 1986-1994

(Miles de toneladas)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Total	7,334	8,473	-	9,114	10,021	11,185	11,509	12,615	13,556
Guatemala	1,615	2,396	-	2,538	2,700	3,231	3,532	3,657	4,163
El Salvador	1,604	1,619	-	1,528	1,989	2,120	2,298	2,324	2,872
Honduras	1,039	1,208	-	1,585	1,540	1,462	1,313	1,569	1,760 g/
Nicaragua	1,227	1,205	-	933	1,224	1,562	1,362	1,362	1,213
Costa Rica	1,847	2,044	-	2,529	2,568	2,809	3,004	3,703	3,548

Fuente: SIECA (1986-1993).

a/ Sobre la base de las cifras de ENP.

Cuadro 32

CARGA UNITARIA: EXPORTACIONES CENTROAMERICANAS A LOS ESTADOS UNIDOS

(Toneladas, TEU)

<i>Hacia la Costa Este/Golfo</i>	<i>Toneladas</i>	<i>TEU</i>	<i>Hacia la Costa Oeste</i>	<i>Toneladas</i>	<i>TEU</i>
Guatemala					
Sto. Tomás	405,002	49,924	Sto. Tomás	22,408	2,597
P. Barrios	268,672	29,987	Quetzal	33,744	2,533
	673,674	79,911		56,152	5,130
Honduras					
P. Cortés	621,723	73,162	P. Cortés	11	2
La Ceiba	1,169	137	San Lorenzo	12,796	820
P. Castilla	237,275	26,519		12,807	822
	860,167	99,818			
El Salvador					
Acajutla	-	-	Acajutla	11,513	1,100
	-	-		11,513	1,100
Nicaragua					
Corinto	833	99			
Atlantic P.	3,586	417			
(Arlen Siu)	1,508	167			
(El Bluff)	1,894	222	Corinto	1,887	149
(Río Grande)	16	5			
(P. Cabezas)	168	23			
	4,419	516		1,887	149
Costa Rica					
P. Limón/Moín	768,645	89,453	Caldera	25,709	2,524
			P. Limón/Moín	158	10
	768,645	89,453		25,867	2,534

Fuente: Departamento de Transporte de los Estados Unidos.

Cuadro 33

**CARGA UNITARIA: IMPORTACIONES CENTROAMERICANAS
DE LOS ESTADOS UNIDOS**

(Toneladas, TEU)

<i>Desde la Costa Este/Golfo</i>	<i>Toneladas</i>	<i>TEU</i>	<i>Desde la Costa Oeste</i>	<i>Toneladas</i>	<i>TEU</i>
<i>Guatemala</i>					
Sto. Tomás	505,808	63,097	Sto. Tomás	1,301	194
P. Barrios	127,963	16,023	Quetzal	57,464	7,759
	633,711	79,120		58,765	7,953
<i>Honduras</i>					
P. Cortés	426.90	57,514			
Roatan	1,102	176	P. Cortés	1,808	232
La Ceiba	1,039	190	San Lorenzo	2,892	372
P. Castilla	53,470	7,172			
	482,301	64,052		4,700	604
<i>El Salvador</i>					
Acajutla	75	10	Acajutla	17,357	2,241
	75	10		17,357	2,241
<i>Nicaragua</i>					
Corinto	330	34			
Arlen Siu	4,388	580			
El Bluff	902	146	Corinto	53	4
Rama	4	1			
P. Cabezas	331	41			
	5,995	802		53	4
<i>Costa Rica</i>					
P. Limón	431,711	56,445	Caldera	29,606	4,166
			P. Limón	322	43
	431,711	56,445		29,928	4,209

Cuadro 34

DIRECCION DEL TRAFICO DE LOS PUERTOS CENTROAMERICANOS

(Porcentaje del comercio con cada origen o destino)

	Europa	Estados Unidos		Oriente	Caribe/ Sudamérica	Otros
		(Este)	(Oeste)			
<i>Puerto Quetzal</i>						
Descarga	29.2	24.0	16.0	7.0	18.2	5.6
Carga	0.3	22.1	27.2	20.0	24.8	5.6
<i>Corinto</i>						
Descarga	19.5	52.1	16.8	11.6	-	-
Carga	26.4	71.1	2.5	-	-	-
<i>Acajutla</i>						
Descarga	20.6	40.0 a/	11.7 a/	5.6	12.4	9.7
Carga	27.8	20.0 a/	13.4 a/	0.9	33.5	4.4
<i>Caldera</i>						
Descarga						
Carga						
<i>Santo Tomás de Castilla</i>						
Descarga	10.8	80.7		-	8.2	-
Carga	8.6	85.4		-	6.0	-

Fuente: Autoridades portuarias.

a/ Sobre la base de cifras de ENP.

Cuadro 35

COSTA DEL PACIFICO: ORIGEN DE BUQUES GRANELEROS

Puerto	Buque	Producto	Origen
Acajutla	Destino	Granos	Nueva Orleáns
	Magic	Fertilizantes	Tampa
	Mirto	Fertilizantes	Las Palmas
	Venus	Granos	Nueva Orleáns
Caldera	Chios Dream	Volumen	Nueva Orleáns
	Chios Fortune	Volumen	Nueva Orleáns
	May Lily	Materia prima	Nikiski
	Hemlock	Volumen	Houston
Quetzal	Ohio	Granos	Canal de Panamá
	Loxandra	Granos	Houston
	Orion Progress	Arroz	Lake Charles
	Chios Hanuar	Granos	Nueva Orleáns
	Ocean Spirit	Granos	Albany
	Cannes	Volumen	Nueva Orleáns
	Hamlet	Hierro/acero	Matanzas, Ven.
Puerto Cortés	African E/green	Volumen	Nueva Orleáns
	Sofrio O.	Volumen	Nueva Orleáns
	Chios Faith	Volumen	Nueva Orleáns
	Elfida	Volumen	Nueva Orleáns

Fuente: Muestra de enero de 1995.

Cuadro 36

TRAFICO PORTUARIO, 1994, SEGUN FORMA DE PRESENTACION

	Total		Guatemala		Honduras		El Salvador		Nicaragua		Costa Rica	
	Costa Pacífico	Costa Atlántica	Costa Pacífico	Costa Atlántica	Costa Pacífico	Costa Atlántica	Costa Pacífico	Costa Atlántica	Costa Pacífico	Costa Atlántica	Costa Pacífico	Costa Atlántica
Importaciones	8,477.8	6,707.6	3,035.0	2,212.0	280.6	1,848.8	2,590.4	-	1,100.1	72.0	1,471.7	2,574.8
Carga general	1,057.3	943.3	602.0	304.0	45.3	186.8	187.3	-	84.3	22.6	138.4	429.9
Carga unitaria	406.5	1,887.9	181.0	772.0	3.2	455.1	81.2	-	38.6	25.6	102.5	635.2
Contenedor	364.4	1,022.5	173.0	605.0	3.2	-	81.2	-	17.3	-	89.7	417.5
Roll on/roll off	42.1	384.7	8.0	167.0	-	-	-	-	21.3	-	12.8	217.7
Granel sólido	3,054.2	662.2	934.0	182.0	-	431.6	815.6	-	173.4	-	1,131.2	48.6
Granos	706.0	424.6	-	150.0	-	274.6	-	-	170.0	-	536.0	-
Granel líquido	1,001.7	178.4	241.0	54.0	-	52.9	571.5	-	89.6	-	99.6	71.5
Petróleo y productos	2,958.1	3,035.8	1,077.0	900.0	232.1	722.4	934.8	-	714.2	23.8	-	1,389.6
Exportaciones	1,965.1	5,264.2	1,016.0	1,344.0	60.5	1,273.1	303.4	-	163.5	13.4	421.7	2,633.7
Carga general	767.1	1,956.9	611.0	309.0	35.5	127.9	57.2	-	29.1	9.1	34.3	1,510.9
Carga unitaria	274.7	3,124.6	87.0	948.0	14.7	1,053.4	57.4	-	48.1	4.3	67.5	1,118.9
Contenedor	257.1	1,642.0	87.0	730.0	14.7	-	57.4	-	30.5	-	67.5	912.0
Roll on/roll off	17.6	218.0	-	218.0	-	-	-	-	17.6	-	-	-
Granel sólido	482.1	68.1	108.0	-	-	64.2	91.4	-	39.7	-	243.0	3.9
Granos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Granel líquido	441.2	114.6	210.0	87.0	10.3	27.6	97.4	-	46.6	-	76.9	-
Petróleo y productos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

/Continúa

Cuadro 36 (Conclusión)

	Total		Guatemala		Honduras		El Salvador		Nicaragua		Costa Rica	
	Costa Pacífico	Costa Atlántica	Costa Pacífico	Costa Atlántica	Costa Pacífico	Costa Atlántica	Costa Pacífico	Costa Atlántica	Costa Pacífico	Costa Atlántica	Costa Pacífico	Costa Atlántica
Importaciones más												
exportaciones	10,442.9	11,971.8	4,051.0	3,556.0	341.1	3,121.9	2,893.8	-	1,263.6	85.4	1,893.4	5,208.5
Carga general	1,824.4	2,900.2	1,213.0	613.0	80.8	314.7	244.5	-	113.4	31.7	172.7	1,940.8
Carga unitaria	681.2	5,012.5	268.0	1,720.0	17.9	1,508.5	138.6	-	86.7	29.9	170.0	1,754.1
Contenedor	621.5	2,664.5	260.0	1,335.0	17.9	-	138.6	-	47.8	-	157.2	1,329.5
Roll on/roll off	59.7	602.7	8.0	385.0	-	-	-	-	38.9	-	12.8	217.7
Granel sólido	3,536.3	730.3	1,042.0	182.0	-	495.8	907.0	-	213.1	-	1,374.2	52.5
Granos	706.0	424.6	-	150.0	-	274.6	-	-	170.0	-	536.0	-
Granel líquido	1,442.9	293.0	451.0	141.0	10.3	80.5	668.9	-	136.2	-	176.5	71.5
Petróleo y productos	2,958.1	3,035.8	1,077.0	900.0	232.1	722.4	934.8	-	714.2	23.8	-	1,389.6

Nota: Roll on/roll off significa que se rueda la carga para subirla y bajarla.

Cuadro 37

**PROYECCIONES DEL TRAFICO PORTUARIO, SEGUN
FORMA DE PRESENTACION, 1994**

(Porcentajes)

Exportaciones

	<i>Total</i>	<i>Pacífico</i>	<i>Atlántica</i>
Total	100.0	27.1	72.9
Carga General	37.6	10.5	27.1
Unitaria	47.0	3.8	43.2
Granel sólido	7.7	6.7	1.0
Granel líquido	7.7	6.1	1.6
Petróleo	-	-	-

	<i>Total</i>	<i>Pacífico</i>	<i>Atlántica</i>
Total	100.0	55.8	44.2
Carga General	13.2	7.0	6.2
Unitaria	15.1	2.7	12.4
Granel sólido	24.5	20.1	4.4
Granel líquido	7.8	6.6	1.2
Petróleo	39.5	19.5	20.0

Total

	<i>Total</i>	<i>Pacífico</i>	<i>Atlántica</i>
Total	100.0	46.6	53.4
Carga General	21.0	8.1	12.9
Unitaria	25.5	3.1	22.4
Granel sólido	19.1	15.8	3.3
Granel líquido	7.7	6.4	1.3
Petróleo	26.7	13.2	13.5

Fuente: Estimaciones propias.

Cuadro 38

CRECIMIENTO DE EXPORTACIONES E IMPORTACIONES, 1990-1994*(Porcentajes)**Exportaciones*

<i>Producto</i>	<i>Tasas de crecimiento</i>	<i>Miles de toneladas 1994</i>	<i>Tasa propuesta</i>
Total	6.3	7,229.0	5.0
Animales y productos	13.1	126.4	7.5
Frutas comestibles	5.8	3,425.2	5.0
Café	1.3	607.6	1.5
Azúcar	9.7	927.9	5.0
Melazas	3.4	337.3	2.5
Resto de productos	7.3	1,804.6	6.0

Importaciones

<i>Producto</i>	<i>Tasas de crecimiento</i>	<i>Miles de toneladas 1994</i>	<i>Tasa propuesta</i>
Total	7.8	15,185.4	4.5
Trigo	16.3	1,063.1	5.0
Maíz	11.8	651.1	5.0
Abonos	4.6	1,173.5	4.0
Papel y cartón	12.0	608.4	5.0
Petróleo y gas	6.8	5,948.1	4.5
Resto de productos	7.3	5,741.2	4.4

Fuente: SIECA (1986-1993) y estimaciones propias.

Cuadro 39

PROYECCIONES - AÑO 2010*(Miles de toneladas)**Exportaciones*

<i>Producto</i>	<i>Volumen</i>
Total	15,780.9
Animales y productos	402.1
Frutas comestibles	7,477.2
Café	771.0
Azúcar	2,025.6
Melazas	500.9
Resto de productos	4,603.2

Importaciones

Producto	Volumen
Total:	
Exportaciones + Importaciones	46,485.8
Total	30,704.9
Trigo y maíz	3,742.1
Abonos	2,198.0
Papel y cartón	1,328.1
Petróleo	12,027.1
Resto de productos	11,409.6

Fuente: Estimaciones propias.

Cuadro 40

RELACION ENTRE PRODUCTO Y FORMA DE PRESENTACION, 1994

(Porcentajes)

Exportaciones

	<i>Carga general</i>	<i>Unitaria</i>	<i>Granel sólido</i>	<i>Granel líquido</i>
Animales		100		
Frutas	25	75		
Café	10	90		
Azúcar	50		50	
Melazas				100
Resto	65	10	20	5

Importaciones

	<i>Carga general</i>	<i>Unitaria</i>	<i>Granel sólido</i>	<i>Granel líquido</i>	<i>Petróleo</i>
Granos			100		
Abonos			100		
Papel	25	75			
Petróleo					100
Resto	70	15	5	10	

Exportaciones Año 2010

	<i>Carga general</i>	<i>Unitaria</i>	<i>Granel sólido</i>	<i>Granel líquido</i>
Animales		100		
Frutas	10	90		
Café		100		
Azúcar	15		85	
Melazas				100
Resto	35	30	30	5

Importaciones

	<i>Carga general</i>	<i>Unitaria</i>	<i>Granel sólido</i>	<i>Granel líquido</i>	<i>Petróleo</i>
Granos			100		
Abonos			100		
Papel	10	90			
Petróleo					100
Resto	37.5	37.5	10	15	

Fuente: Estimaciones propias.

Cuadro 41

PROYECCIONES - AÑO 2010, SEGUN FORMA DE PRESENTACION

Exportaciones

	<i>Carga general</i>	<i>Unitaria</i>	<i>Granel sólido</i>	<i>Granel líquido</i>
Total	2,662.7	9,283.5	3,102.8	731.0
Animales		402.1		
Frutas	747.7	6,729.5		
Café		771.0		
Azúcar	303.8		1,721.8	
Melazas				500.9
Resto	1,611.2	1,381.0	1,381.0	230.1

Importaciones

	<i>Carga general</i>	<i>Unitaria</i>	<i>Granel sólido</i>	<i>Granel líquido</i>	<i>Petróleo</i>
Total	4,411.5	5,473.9	7,081.0	1,711.4	12,027.1
Granos			3,742.1		
Abonos			2,198.0		
Papel	132.8	1,195.3			
Petróleo					12,027.1
Resto	4,278.6	4,278.6	1,141.0	1,711.4	

Fuente: Estimaciones propias.

Cuadro 42

PROPORCIONES EN CADA COSTA, 1994 Y 2010

(Porcentajes)

Exportaciones

	<i>Pacífico</i>	<i>Atlántico</i>
Carga general	27.9	72.1
Unitaria	8.1	91.9
Granel sólido	87.0	13.0
Granel líquido	79.2	20.8
Resto de productos	27.1	72.9

/Continúa

Cuadro 42 (Conclusión)

Importaciones

	<i>Pacífico</i>	<i>Atlántico</i>
Carga general	53.0	47.0
Unitaria	17.9	82.1
Granel sólido	82.0	18.0
Granel líquido	84.6	15.4
Petróleo	49.4	50.6
Resto	27.1	72.9

PROPORCIONES SUPUESTAS EN EL AÑO 2010

Exportaciones

	<i>Pacífico</i>	<i>Atlántico</i>
Carga general	27.9	72.1
Unitaria	16.2	83.8
Granel sólido	87.0	13.0
Granel líquido	87.0	13.0

Importaciones

	<i>Pacífico</i>	<i>Atlántico</i>
Carga general	53.0	47.0
Unitaria	35.8	64.2
Granel sólido	82.0	18.0
Granel líquido	84.6	15.4
Petróleo	49.4	50.6

Fuente: Estimaciones propias.

Nota: Se han duplicado las proporciones de la carga unitaria en la Costa Pacífico.

Cuadro 43

PROYECCIONES AÑO 2010, POR COSTA

Exportaciones

	Miles de toneladas	Pacífico	Atlántico
Total	15,780.0	5,525.2	10,254.8
		35%	65%
Carga general	2,662.7	742.9	1,919.8
Unitaria	9,283.5	1,503.9	7,779.6
Granel sólido	3,102.8	2,699.4	403.4
Granel líquido	731.0	579.0	152.0

Importaciones

	Miles de toneladas	Pacífico	Atlántico
Total	30,705.0	17,493.5	13,211.5
		57%	43%
Carga general	4,411.5	2,338.1	2,073.4
Unitaria	5,473.9	1,959.7	3,514.2
Granel sólido	7,081.1	5,806.5	1,274.6
Granel líquido	1,711.4	1,447.8	263.6
Petróleo	12,027.1	5,941.4	6,085.7

Fuente: Estimaciones propias.

Cuadro 44

PROYECCIONES POR COSTA Y POR FORMA DE PRESENTACION,
1994 y 2010

(Toneladas)

Exportaciones

	Pacífico		Atlántico	
	1994	2010	1994	2010
Total	1,965.1	5,525.2		10,254.8
		35%		65%
Carga general	767.1	742.9	1,956.9	1,919.8
Unitaria	274.7	1,503.9	3,124.6	7,779.6
Granel sólido	482.1	2,699.4	68.1	403.4
Granel líquido	441.2	579.0	114.6	152.0

/Continúa

Cuadro 44 (Conclusión)

Importaciones

	<i>Pacífico</i>		<i>Atlántico</i>	
	<i>1994</i>	<i>2010</i>	<i>1994</i>	<i>2010</i>
Total	8,477.8	17,493.6	6,707.6	13,211.5
		<i>57%</i>		<i>43%</i>
Carga general	1,057.3	2,338.1	943.3	2,073.4
Unitaria	406.5	1,959.7	1,887.9	3,514.2
Granel sólido	3,054.2	5,806.5	662.2	1,274.6
Granel líquido	1,001.7	1,447.9	178.4	263.6
Petróleo	2,958.1	5,941.4	3,035.8	6,085.7

Exportaciones e importaciones

	<i>Total</i>		<i>Pacífico</i>		<i>Atlántico</i>	
	<i>1994</i>	<i>2010</i>	<i>1994</i>	<i>2010</i>	<i>1994</i>	<i>2010</i>
Total	22,434.7	46,485.1	10,442.9	23,018.8	11,991.8	23,466.3
Carga general	4,724.6	7,074.2	1,824.4	3,081.0	2,900.2	3,993.2
Unitaria	5,693.7	14,757.4	681.2	3,463.6	5,012.5	11,293.8
Granel sólido	4,266.6	10,183.9	3,536.3	8,505.9	730.3	1,678.0
Granel líquido	1,735.9	2,442.5	1,442.9	2,026.9	293.0	415.6
Petróleo	6,013.9	12,027.1	2,958.1	5,941.4	3,055.8	6,085.7

Fuente: Estimaciones propias.

Cuadro 45

**COSTOS TÍPICOS: CONTENEDOR DE 20' CON MERCADERIA MIXTA.
ESTADOS UNIDOS A CENTROAMERICA**

(Dólares por contenedor)

<i>Destino/origen</i>	<i>Chicago</i>	<i>Los Angeles</i>	<i>Dallas</i>	<i>Miami</i>
Guatemala				
Santo Tomás de Castilla	3,857.08	4,217.08	3,517.08	2,323.08
Quetzal				No está en el sistema
Costa Rica				
Moin/Puerto Limón	3,067.00	3,427.00	2,727.00	1,687.00
Caldera	3,359.46	3,719.46	3,019.46	1,819.46
Honduras				
Puerto Cortés	3,135.00	3,495.00	2,795.00	1,156.00
San Lorenzo				No está en el sistema
El Salvador				
Acajutla	4,500.00	4,860.00	4,160.00	2,649.00
Nicaragua				
Corinto	5,042.00	5,402.00	4,702.00	2,642.00
Rama/Managua	5,142.00	5,502.0	4,802.00	2,742.00

Fuente: Crowley American Transport.

Cuadro 46

SERVICIOS CON LOS ESTADOS UNIDOS: RECARGOS*(Dólares)***Servicios Navieros en América Latina (Puerto a puerto e intermodal)**

- a) Recargos domésticos en E.U.
Regla 10; subregla «C» Fecha: 10 de marzo de 1995

«Los siguientes recargos domésticos totales serán aplicables en puertos de los Estados Unidos, además del resto de cargos acumulados bajo la disposición de esta tarifa».

LTL - frontera Sur
17.00 M/ 28.50 W
Cargo mínimo 28.50

LTL - frontera Norte
24.00 M/ 40.50 W
Cargo mínimo 40.50

Por contenedor/cargas de trailer - frontera Sur/Norte
780.00

- b) Recargos totales extranjeros
Regla 10; subregla «D» Fecha: 10 de marzo de 1995

«Los siguientes recargos extranjeros totales serán aplicables y cargados a la *cuenta oceánica de cargamento* (ocen bill of lading), además del resto de cargos acumulados bajo la disposición de esta tarifa».

LTL - frontera Sur

Costa Rica	8.00 M/26.00 W
Honduras	12.00 M/32.00 W
Guatemala	7.00 M/21.75 W
El Salvador	11.50 M/31.50 W
Nicaragua	8.00 M/26.00 W

LTL - frontera Norte

Costa Rica	8.00 M/26.00 W
Honduras	3.00 M/ 9.80 W
Guatemala	2.25 M/ 7.50 W
El Salvador	6.25 M/16.75 W
Nicaragua	8.00 M/26.00 W

LTL - cargos mínimos para la frontera Sur

Costa Rica	26.00
Honduras	32.00
Guatemala	21.75
El Salvador	31.50
Nicaragua	26.00

/Continúa

Cuadro 46 (Conclusión)

<i>LTL - cargos mínimos para la frontera Norte</i>	
Costa Rica	26.00
Honduras	9.80
Guatemala	7.50
El Salvador	16.75
Nicaragua	26.00
<i>Por contenedor/cargas de trailer - frontera Sur</i>	
Costa Rica	570.00
Honduras	640.00
Guatemala	520.00
El Salvador	435.00
Nicaragua	770.00
<i>Por contenedor/cargas de trailer - frontera Norte</i>	
Costa Rica	520.00
Honduras	520.00
Guatemala	196.00
El Salvador	150.00
Nicaragua	375.00

Fuente: Federal Maritime Commission.

Cuadro 47

COMPARACION DE COSTOS EN PUERTOS CENTROAMERICANOS

(Dólares por contenedor)

<i>Puertos</i>	<i>Estiba/desestiba</i>	<i>Terminal</i>
Santo Tomás de Castilla	115	125
Puerto Cortés	125	69
Limón/Moín	96	156
Acajutla	a/	98
Rama/Bluff/Bluefield	a/	61

Fuente: Crowly American Transport.
 a/ No se ofrecen servicios a estos puertos.

Cuadro 48

CHARTERS: VIAJE SIMPLE*Graneleros (Golfo de México y Sudamérica)*

Tamaño (dwt)	Hasta 15,000	15,000 a 24,999	25,000 a 29,999	30,000 a 39,999	40,000 a 49,999
Costo/t-km (US c)	0.89	0.38	0.38	0.31	0.22

Tamaño (dwt)	50,000 a 54,999	55,000 a 59,999	60,000 a 61,444	80,000 +
Costo/t-km (US c)	0.20	0.19	0.25*	0.19

* Incluye un viaje a Tricomalee con 0.29 c.

Graneleros

Tamaño (dwt)	Hasta 15,000	15,000 a 24,999	25,000 a 29,999	30,000 a 39,999	40,000 a 49,999
Costo/t-km (US c)	0.56	0.51	...	0.23	...

Tamaño (dwt)	50,000 a 54,999	55,000 a 59,999	60,000 a 61,444	80,000	120,000	140,000
Costo/t-km (US c)	0.21	0.20	...	0.15	0.13	0.09

Fuente: Lloyds Shipping, The Economist, julio de 1995.

Cuadro 49

FLETES MARITIMOS - GRANELES

(Dólares por tonelada)

<i>Pro-origen</i>	<i>Destino centroamericano</i>	
	<i>Atlántico</i>	<i>Pacífico</i>
Granos		
Golfo	Restricciones de colado: estimado 17-24	24 (Quetzal) 17 (Caldera: mínima) 21-23 (Acajutla)
Fertilizantes		
Tampa	25-27	27-30 (20,000 dwt)
Houston	18-21	25-30 (20,000 dwt)
Nueva Orleans		30-33 (10,000 dwt) 24-26 (30,000 dwt)

Fuente: Cargill Inc., Lygnos Brothers.

Cuadro 50

COMPARATIVO DE LIQUIDACION DE COSTOS

A la nave

<i>Puerto</i>	<i>Total</i>	<i>Estadía</i>	<i>Faros y boyas</i>	<i>Costo/tonelada</i>
Santo Tomás	5,132	2,043	3,089	3.42
Quetzal	2,587	1,525	1,062	1.72
Acajutla	11,086	3,032	8,054	7.39
Puerto Cortés	27,067	18,067	9,000	18.04
Corinto	12,286	6,230	6,056	8.19
Limón/Moín	23,781	15,960	7,821	15.85
Caldera	16,060	6,004	10,056	10.71

Cifras basadas en un buque de 190 m de eslora, en puerto durante 5 días, descargando 1,500 t de carga.

A la carga

<i>Puerto</i>	<i>Urea</i>	<i>Banano</i>	<i>Azúcar</i>	<i>Trigo y soya</i>	<i>Vehículo/Unid.</i>	<i>Cont. Unid. 20'</i>
Santo Tomás	-	10.37	-	-	-	240.00
Quetzal	5.03	-	5.47	5.74	-	...
Acajutla	5.40	-	-	8.02	-	200 g/
Puerto Cortés	6.88 b/	10.56	-	-	-	194.00
Corinto	6.25	9.57	7.46	10.70	-	210.00
Limón/Moín	5.88	7.00	-	-	-	...
Caldera	-	-	-	-	-	-

Fuente: Ref. (10); cifras de 1991.

a/ Sobre la base de cifras de ENP.

b/ Se incluye dólares por tonelada por concepto de estiba (estimada).

Cuadro 51

DISTANCIAS - CIUDADES Y PUERTOS*(Kilómetros)*

	<i>México</i>	<i>Guatemala</i>	<i>Tegucigalpa</i>	<i>El Salvador</i>	<i>Managua</i>	<i>San José</i>	<i>Panamá</i>	<i>Sto. Tomás</i>	<i>Cortés</i>	<i>Castilla</i>	<i>Rama</i>	<i>Limón</i>
Ciudades												
México	X	256	781	388	966	1,437	1,877	549	727	1,310		
Guatemala		X	639	246	824	1,295	1,735	293	471	987		
Tegucigalpa			X	361	456	909	1,459	a/	338	686		
El Salvador				X	627	1,080	1,530	539	699			
Managua					X	453	903	1,117	717		298	416
San José						X	350					160
Panamá							X					
Puertos												
Champerico	120	221										
Quetzal		107										
Acajutla		327	442	81								
Cutuco		431	168	185								
San Lorenzo			108									
Del Pacífico			290		152							
Corinto					71							
Sandin							105					
Caldera							339					
Golfito												

Fuente: COCATRAM.

a/ Espera la conexión Sto. Tomás-Pto. Cortés.

Cuadro 52

DISTANCIAS MARITIMAS

(Millas náuticas)

	<i>Panamá (Colón)</i>	<i>Panamá (Balboa)</i>	<i>Miami</i>	<i>Los Angeles</i>
Limón	190	234	1,130	3,147
Rama	394 est.	350 est.	1,000 est.	3,263
Castilla	602 est.	646 est.	700 est.	3,559
Cortés	732	776	797	3,689
Sto. Tomás/PB	781	825	839	3,738
Champerico	998	954	2,207	1,986
Quetzal (SJ)	930	886	2,139	2,054
Acajutla	877	833	2,086	2,107
Cutuco/La U.	792	748	2,001	2,254
San Lorenzo	806	762	2,015	2,268
Corinto	727	683	1,936	2,281
Caldera (P/A)	515	471	1,724	2,499
Golfito	378	334	1,587	2,636
Pan. (Balboa)	44	X	1,253	2,913
Pan. (Colón)	X	44	1,209	2,957

Fuente: US Defence Mapping Agency No. 151.

Cuadro 53

**COSTO DE TRANSPORTE A LAS CAPITALES CENTROAMERICANAS
DESDE MIAMI**

(Dólares)

Valor del transporte terrestre de una tonelada = 7.5 centavos por kilómetro

	<i>Atlántico</i>	<i>Pacífico</i>	<i>Total</i>	<i>Terrestre</i>	<i>Portuario</i>	<i>Marítimo</i>
Guatemala	Sto. Tomás		3,003	440	240	2,323
	P. Cortés		3,477	707	194	2,576
		Quetzal		161	200	
		Acajutla	3,300	451	200	2,649
El Salvador	Sto. Tomás		3,372	809	240	2,323
	P. Cortés		3,618	1,048	194	2,576
		Acajutla	2,571	122	200	2,649
		Quetzal	-	331	-	-
San José	Limón		2,179	240	210	1,687
		Caldera g/	2,187	158	210	1,819
Honduras	Pto. Cortés		3,277	507	194	2,576
		Castilla		1,029		
		Acajutla	3,512	663	200	2,649
		San Lorenzo		162		
	Corinto b/	3,287	435	210	2,642	

/Continúa

Cuadro 53 (Conclusión)

	<i>Atlántico</i>	<i>Pacífico</i>	<i>Total</i>	<i>Terrestre</i>	<i>Portuario</i>	<i>Marítimo</i>
Nicaragua	Sto. Tomás		4,329	1,676	240	2,323
	P. Cortés		3,846	1,076	194	2,576
	Rama		216	700 <i>c/</i>	210	1,250
	Limón		2,521	624	210	1,687
		Corinto <i>b/</i>	3,080	228	210	2,642

Valor del transporte terrestre de una tonelada = 10 centavos por kilómetro

	<i>Atlántico</i>	<i>Pacífico</i>	<i>Total</i>	<i>Terrestre</i>	<i>Portuario</i>	<i>Marítimo</i>
Guatemala	Sto. Tomás		3,149	586	240	2,323
	P. Cortés		3,312	542	194	2,576
		Quetzal		214	200	
		Acajutla	3,503	654	200	2,649
El Salvador	Sto. Tomás		3,641	1,078	240	2,323
	P. Cortés		4,568	1,598	194	2,576
		Acajutla	3,011	162	200	2,649
		Quetzal	-	440	-	-
San José	Limón		2,179	320	210	1,687
		Caldera <i>a/</i>	2,239	210	210	1,819
Honduras	P. Cortés		3,446	676	194	2,576
	Castilla			1,029		
		Acajutla	3,733	884	200	2,649
		San Lorenzo		216		
		Corinto	3,432	580	210	2,642
Nicaragua	Sto. Tomás		4,797	2,234	240	2,323
	P. Cortés		4,204	1,434	194	2,576
	Rama		2,160	700 <i>c/</i>	210	1,250
	Limón		2,731	834	210	1,687
		Corinto <i>b/</i>	3,156	304	210	2,642

Fuente: Datos de navieros y estimaciones propias.

a/ Vía minipuerto.

b/ Servicio poco frecuente.

c/ Tarifa actual.

Cuadro 54

CAPACIDAD PORTUARIA

	<i>Sto. Tomás</i>	<i>Barrios</i>	<i>Quetzal</i>	<i>Cortés</i>	<i>Acajutla</i>	<i>Corinto</i>	<i>Limón</i>	<i>Caldera</i>
Utilización actual (%)	56	70 <i>a/</i>	67	71	54	14	68	56
Número de muelles	5	3	5	5	4	3	6	3
Utilización óptima (%)	70	70 <i>b/</i>	70	70	66	59	74	59
	(mil TM)							
Tonelada actual	2,671	885	2,815	3,389	1,876 <i>c/</i>	504	5,208	1,308
Capacidad óptima	3,339	885	2,941	3,341	3,228	1,124 <i>d/</i>	5,667	1,378

Fuente: Cifras de los puertos y estimaciones propias. Utilización óptima de UNCTAD Ref. (30).

a/ Cifras estimadas.

b/ Existe un alto grado de programación en las llegadas de este muelle.

c/ Se han agregado 935,000 toneladas de petróleo a la capacidad de Acajutla.

d/ Se han asumido ciertas limitaciones comerciales en la capacidad de este puerto.

Cuadro 55

RESUMEN DE PROYECTOS

(Millones de dólares)

	<i>Puerto</i>	<i>Proyectos actualizados</i>	<i>Otros proyectos</i>
Total		379.911-394.2	130.0-160.0
Guatemala	Total	141.36-152.65	80.0
	Quetzal	43.76-55.05	
	Sto. Tomás	85.6	
	Barrios	12.0	
	Champerico		80.0
El Salvador	Total	39.5	120.0
	Acajutla	(34.5)	(80.0)
	Cutuco	(5.0)	(50.0)
Honduras	Total	80.75	
	Cortés	73.7 a/	
	Castilla	7.0	
	San Lorenzo	0.05	
Nicaragua	Total	15.3	
	Corinto	13.5	
	Arlen Siu II	1.8	
Costa Rica	Total	103.0-106.0	
	Limón	13.0	
	Moín	45-48	
	Caldera	39.0	
	Puntarenas	6.0	

Fuente:

Autoridades portuarias.

a/

Hasta 1999.

Cuadro 56

ESTIMACIONES DE COSTOS TIPICOS

Concepto	Cantidad	Precio unitario (dólares)	Conten. may.min. (millones de dólares)	Gran. mayor	Gen Rehab y gr min		
Terreno (sin estimación)							
dragado y relleno	mayor 500000m3	5-7/m3	2.5	-	3.5	-	-
	menor 100000m3	7-10/m3	-	1.0	-	1.0	0.5
Muelle inc. defensas	mayor 250-300m	60 - 75000/ml	18.75	-	18.0	-	-
	menor 200m o rehab	20 - 30000/ml	-	6.0	-	4.0	2.0
Redes	unid.	1-1.5ml	1.5)		1.5))	
			)	1.5	)	1.5)	1.0
Energía	unid.mayor	1.0ml	1.0)		1.0))	
	unid.menor						
Pavimentos etc.	mayor 4ha	150/m2	6.0	-	-	-	-
	menor 1ha	125/m2	-	1.25	1.0	1.25	1.0
Almacén/silos (horiz)	almacen	300/m2	-	-	-	0.6	.06
	silo 40000t	400/t	-	-	16.0	-	-
Edificios y talleres	mayor unid	750000	0.75	-)			
	menor unid	150000	-0.15	)	0.15	0.15	0.1
Acceso, malla	mayor unid	1000000	1.0	-	1.0	-	-
	menor unid	500000	-	0.5	-	0.5	0.1
Equipo del muelle	mayor 2 gruas	12000000	12.0	6.0	10.0	-	-
	menor 2 gruas (moviles)	3000000	-	-	-	3.0	2.0
Equipo del patio	mayor	6000000	6.0	-	-	-	-
	menor	1000000	-	1.0	-	1.0	1.0
CFS	mayor	1500000	1.5	-	-	-	-
	menor	500000	-	0.5	-	-	-
Subtotal			51.0	17.9	52.15	13.0	8.3
Ingeniería e imprevistos (15%)			7.65	2.69	7.82	1.95	1.25
Total			58.65	20.59	59.97	14.95	9.35
	costo/ml (mil US\$)		234	101	200	75	53

Fuente: Estimaciones propias.

Cuadro 57

CRUCEROS EN LOS PUERTOS CENTROAMERICANOS

<i>Puerto</i>	<i>Número de escalas</i>				
	1990	1991	1992	1993	1994
<i>Guatemala</i>					
Santo Tomás	...	...	...	6	19
(Lago de Isabel, Livingstone, etc.) «Caribbean Prince»					
Puerto Quetzal	...	...	...	...	15
<i>El Salvador</i> sin registro de cruceros					
<i>Honduras</i>					
Puerto Cortés	...	...	...	31	41
Roatán servicio semanal enero-marzo «Regent Spirit»; también «Stella Solaris» y «Caribbean Prince»					
Cuero y Salado					
<i>Nicaragua</i>					
Mosquito Coast, Bluff, Corn Island: MV «Polaris»					
<i>Costa Rica</i>					
Limón/Moín	28	16	25	41	55
Tortuguero Canals					
Caldera/Puntarenas	44	99	84	112	156
Golfito MV «Coral Star»					
Marenco Reserva					

Fuente: Autoridades Portuarias y «Cruise Line Directory 1995».

Cuadro 58

**MAGNITUD DE LAS INVERSIONES EN EL SECTOR PORTUARIO,
HASTA EL AÑO 2010**

(Millones de dólares)

<i>Concepto</i>	<i>Monto total</i>
Total	456-539
Expansión portuaria	281-348
Modernización portuaria	65-81
<i>Aspectos relacionados</i>	
Instalaciones para cruceros	60
Accesos a los puertos	20
Reciclaje de instalaciones	30
<i>Conexiones viales</i>	
Sin estimación	

Fuente: Estimaciones propias.

FIG. 1

IMPORTACION DE GRANOS

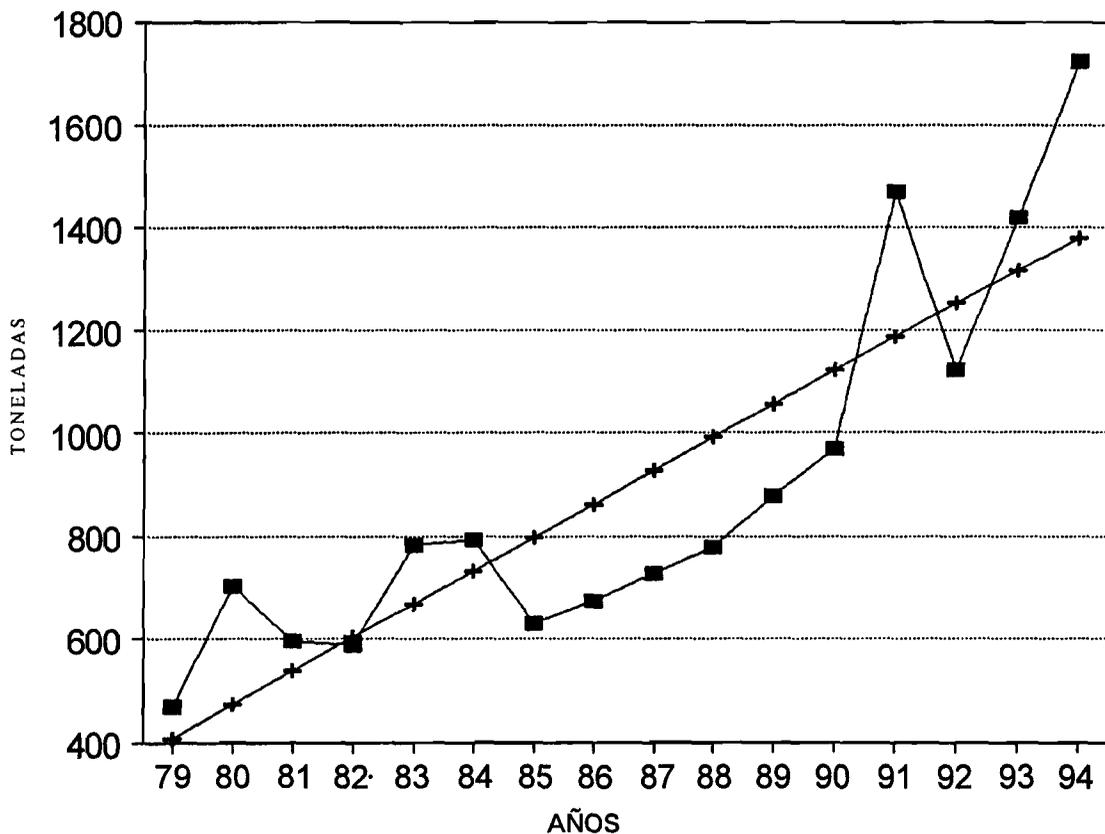


FIG.2

IMPORTACION DE TRIGO

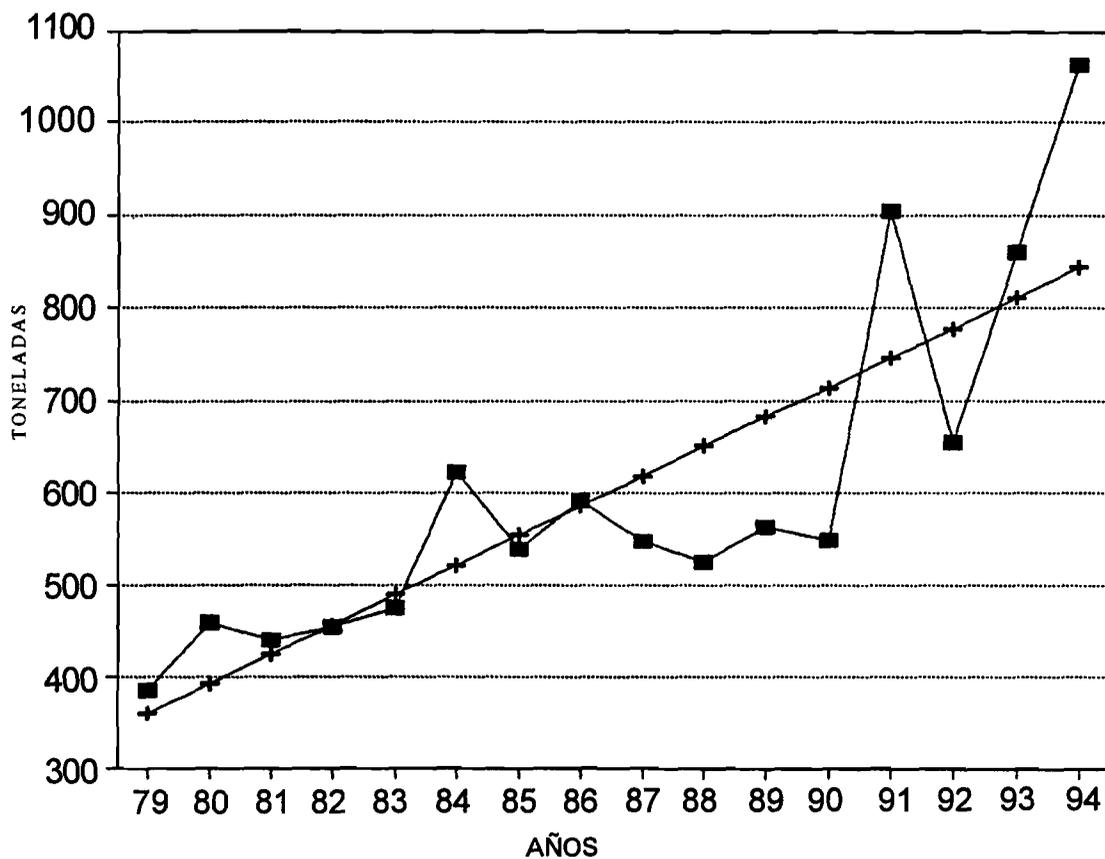
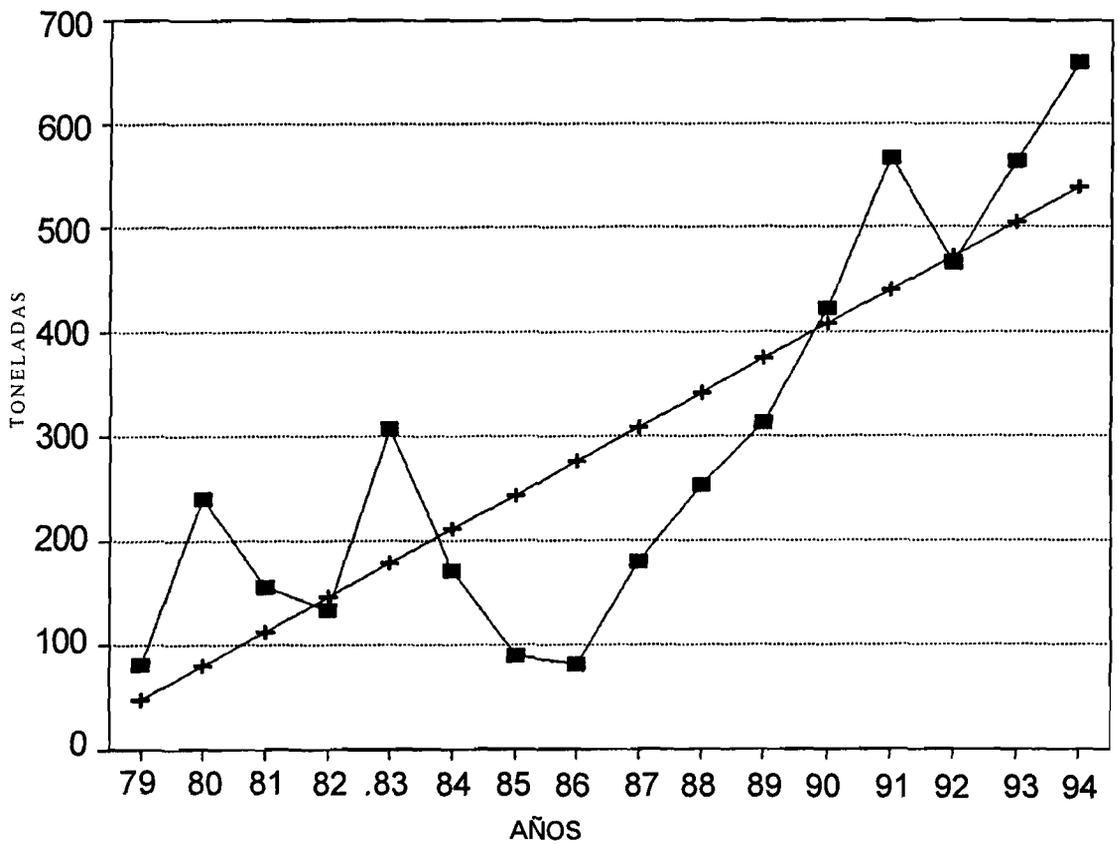


FIG. 3

IMPORTACION DE MAIZ



Anexo II

SERVICIOS "LINER" ENTRE CENTROAMERICA Y LOS ESTADOS UNIDOS

SERVICIOS NAVIEROS DE LINEA ENTRE CENTROAMERICA Y LOS ESTADOS UNIDOS

<i>Compañía de transporte</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Nombre de la nave</i>	<i>Tipo</i>	<i>Capacidad (TEU)</i>
COSTA RICA Seaboard Marine	Cada 5 días	Seaboard Ocean Seaboard Caribe	Ro/Ro	558
Crowley American Transport	Semanalmente	Ambassador Senator	Ro/Ro	400 250
Dole/Inchcape	Semanalmente	Dole Honduras	Lo/Lo	910
Great White Fleet (Chiquita)	Semanalmente	Courtney L. Francis L.	Lo/Lo	868 868
Gulf Car Carrier/ Gulf Marine	Varía	Marc-S	Lo/Lo	63
King Ocean Central America	Cada 10 días	Caribe Carrier	Lo/Lo	350
Navconsa/ Navicon	2 al mes	Colón	Lo/Lo	296
Network	Semanalmente	Planter	Ro/Ro	

/ Continúa

<i>Compañía de transporte</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Nombre de la nave</i>	<i>Tipo</i>	<i>Capacidad (TEU)</i>
Global Reefer		Ellensbora	Ro/Ro	
PCC/Trigulf	Quincenalmente	Tamara	Ro/Ro	
Promotora de Naveg./Turbana	Semanalmente	Strider Isis	Lo/Lo	351
		Strider Ace		
		Strider Juno		351
Sea-Land/Maersk	Semanalmente	Honduras	Lo/Lo	
	Joint Service	Costa Rica		
		Guatemala		
Thompson Shipping	Quincenalmente	TBN	Lo/Lo	
GUATEMALA				
Seaboard Marine	2 a la semana	Seaboard America	Ro/Ro	600
		Seaboard Universe		558
Crowley American Transport	Semanalmente	Mercandian-Continent	Ro/Ro	558
Great White Fleet	Semanalmente	TBN	Lo/Lo	
King Ocean Central America	Cada 7 días	Weserguide	Lo/Lo	350
Naveros Inter-Americanos/NAVINSA	Cada 7 días	Phoenix Spirit	Ro/Ro	
Network Shipping Ltd.	Semanalmente	Planter	Ro/Ro	
Sea-Land/Maersk Joint Service	Semanalmente	Honduras	Lo/Lo	
		Guatemala		
		Costa Rica		
Additional Sea	Semanalmente	Arkitis Light	Lo/Lo	

/ Continúa

<i>Compañía de transporte</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Nombre de la nave</i>	<i>Tipo</i>	<i>Capacidad (TEU)</i>
Land Service				
Florida Express Fashion Express	Cada 2 semanas			
Thompson Shipping	Quincenalmente	TBN	Lo/Lo	
Tropical Shipping	Semanalmente	Tropic Jade	Lo/Lo	132
EL SALVADOR				
Seaboard Marine	2 a la semana	Seaboard America Seaboard Universe	Ro/Ro	600 558
Crowley American Transport	Semanalmente	Mercandian Continent	Ro/Ro	558
Great White Fleet	Semanalmente	Courtney L. Frances L.	Lo/Lo	868 868
King Ocean	Cada 7 días	Weserguide	Lo/Lo	350
Navieros Inter Americos/NAVINSA	Cada 7 días	Phoenix Spirit	Ro/Ro	
Network Shipping Ltd.	Semanalmente	Hansa	Ro/Ro	
Sea-Land/Maersk Joint Service	Semanalmente	Honduras Guatemala Costa Rica	Lo/Lo	
Additional Sea Land Service	Semanalmente Cada 2 semanas	Arkitis Light	Lo/Lo	
Florida Express Fashion Express				
Thompson Shipping	Quincenalmente	Anna Catherina	Lo/Lo	276

/ Continúa

<i>Compañía de transporte</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Nombre de la nave</i>	<i>Tipo</i>	<i>Capacidad (TEU)</i>
Tropical Shipping	Semanalmente	Tropic Jade Tropic Mist	Lo/Lo	132
HONDURAS Seaboard Marine	2 a la semana	Seaboard America Seaboard Universe	Ro/Ro	600 558
Crowley American Transport	Semanalmente	Mercandian Continent	Ro/Ro	558
Central Amer. Transport	Días 14 y 21	B. Island Express	Comb.	
Gulf Car Carrier/ Gulf Maritime	Caried Sólo automóviles	Marc-S	Lo/Lo	63
Great White Fleet	Semanalmente	TBN	Lo/Lo	
King Ocean	Cada 7 días	Weserguide	Lo/Lo	350
Sea-Land/Maersk Joint Service	Semanalmente	Honduras Guatemala Costa Rica	Lo/Lo	
Additional Sea Land Service	Semanalmente	Arkitis Light	Lo/Lo	
Florida Express Fashion Express	Cada 2 semanas			
Thompson Shipping/Donbar	Quincenalmente	TBN	Lo/Lo	
Tropical Shipping	2 a la semana	Tropic Jade	Lo/Lo	132
NICARAGUA Seaboard Marine	Cada 5 días	Seaboard Ocean Seaboard Caribe	Ro/Ro	558

/ Continúa

<i>Compañía de transporte</i>	<i>Frecuencia</i>	<i>Nombre de la nave</i>	<i>Tipo</i>	<i>Capacidad (TEU)</i>
C.P. Shipping	Cada 15 días	Sea Mist	Lo/Lo	
Central Amer. Transport Caribe Ocean Central American	Cada 2 semanas días 12 y 21	Madonna S. B. Island Express	Comb. Comb.	
Crowley American Transport	Semanalmente	Ambassador/ Senator	Ro/Ro	400 250
Dole/Inchcape	Semanalmente	Dole Honduras	Lo/Lo	910
Great White Fleet (Chiquita)	Semanalmente	Courtney L. Frances L.	Lo/Lo	868 868
King Ocean Central America	Cada 7 días	Weserguide	Lo/Lo	350
Navieros Inter Americos/NAVINSA	Semanalmente	Phoenix Spirit	Ro/Ro	
Sea Land/Maersk Joint Service	Semanalmente	Honduras Guatemala Costa Rica	Lo/Lo	
Thompson Shipping	Quincenalmente 2 a la semana	North King	Lo/Lo	
Tropical Shipping Universal Shipping	Semanalmente Mensualmente	Tropic Jade El Frío	Lo/Lo Comb.	132

Nota: Ro/Ro significa Roll on/Roll off, i.e. que la carga se rueda al contenedor para subirla y bajarla.
Lo/Lo significa Lift on/Lift off; la carga se levanta para colocarse en el contenedor.
Comb = combinado.

**Anexo III
PROYECTOS EXISTENTES**

PROGRAMA DE INVERSION PORTUARIA

País: Guatemala

Costa: Pacífico

Puerto: Quetzal

Título: Ampliación, Puerto Quetzal

Costo estimado: 43.76-55.05 millones de dólares

Descripción: Construcción de 300 m de muelle con:
dragado a 14 m
patio de contenedores (4.6 ha)
redes de servicios, edificios, acceso

Componentes: Obras esenciales (muelle): Millones de dólares

dragado 3.90

muelle 24.97

redes, etc. 6.84

pavimentos 7.32

edificios 0.73

43.76

Dos pistas circunvalación 3.50

Dragado canal acceso y dársena 7.79

55.05

Observaciones:

1. Costo por metro de muelles (sin circunvalación, incluyendo pavimentación, etc.)
145,867 dólares/m

2. Dragado a -14 m: costo 11 dólares/m³

3. Construcción de celdas de 21 m diámetro
4. Sin equipamiento
5. El proyecto se enfoca en la provisión de instalaciones para contenedores. No tiene efecto en el manejo de graneles

* * *

País: Guatemala
Costa: Atlántica
Puerto: Sto. Tomás de Castilla
Título: Ampliación del Puerto
Costo estimado: 85.6 millones de dólares
Descripción: a) Provisión de terminal de contenedores con 500 m de muelle
 b) Provisión de terminal de granel líquido

Componentes:

a)	<i>Terminal de contenedores:</i>	<u>Millones de dólares</u>
	muelle	16.0
	patio	21.8
	grúas (2)	14.0
	otro equipo	10.0
	dragado	18.0
	ayudas a navegación	1.9
b)	<i>Terminal de granel líquido:</i>	
	terminal	3.6

(este costo se ha actualizado en 5.0 millones de dólares. El programa PRODECA lo estima en 15 millones).

Observaciones: a) La terminal de líquidos será financiada por las empresas petroleras
 b) El costo por metro de muelle es muy bajo (32,000 dólares)

* * *

País: Guatemala
Costa: Atlántica
Puerto: Barrios
Título: Ampliación del puerto
Costo estimado: 12 millones de dólares

<i>Descripción:</i>	El espigón actual tiene tres sitios de atraque; la ampliación contempla la provisión de dos sitios adicionales
<i>Componentes:</i>	a) Prolongación del espigón a fin de proporcionar dos muelles adicionales b) Dragado asociado
<i>Observaciones:</i>	Dado el estrecho acceso a los muelles del espigón, la provisión de dos sitios adicionales resultará en alguna pérdida de productividad. No obstante, es un proyecto económico y de fácil implementación

* * *

<i>País:</i>	Guatemala
<i>Costa:</i>	Pacífico
<i>Puerto:</i>	Champerico
<i>Título:</i>	Extensión del Puerto de Champerico
<i>Costo estimado:</i>	80 millones de dólares
<i>Descripción:</i>	Contempla la construcción de una dársena interior a -12 m con aproximadamente 1,400 m de muelle; canal de acceso, obras de protección y zonas de apoyo
<i>Componentes:</i>	
<i>Observaciones:</i>	Entendemos que la estimación del costo data de 1977

* * *

<i>País:</i>	El Salvador
<i>Costa:</i>	Pacífico
<i>Puerto:</i>	Acajutla
<i>Título:</i>	Rehabilitación del Puerto de Acajutla
<i>Costo estimado:</i>	34.5 millones de dólares (sin terminal de contenedores)
<i>Descripción:</i>	Son recomendaciones del estudio Harris (ref. 16), en ejecución
<i>Componentes:</i>	1. Dos grúas multipropósito y ampliación del patio de contenedores (20 millones de dólares) 2. Terminal de cereales (14.5 millones de dólares)
<i>Observaciones:</i>	CEPA tiene componentes adicionales, incluyendo: <ol style="list-style-type: none"> 1) Remodelación del almacén de materiales y taller mecánico 2) Reparación del sistema de defensas para permitir el atraque de buques hasta 40.000 tpm 3) Complejo habitacional y provisión de agua

El costo de una terminal de contenedores en Acajutla se estima en 80 millones de dólares

* * *

País: El Salvador
Costa: Pacífico
Puerto: Cutuco
Título: Reactivación del Puerto de Cutuco
Costo estimado: 5 millones de dólares (sin terminal de contenedores)
Descripción: Rehabilitación del muelle
Componentes:
Observaciones:

1. Este puerto no cuenta con acceso vial al muelle, haciéndose necesario el uso de vagones del ferrocarril
2. El costo de una terminal de contenedores en Cutuco se estima en 50 millones de dólares (estudio Harris)
3. Se ha hablado también de un muelle de cruceros; habrá que revisar el aspecto de la profundidad del canal de acceso

* * *

País: Honduras
Costa: Atlántica
Puerto: Cortés
Título: Mejoramiento del Puerto Cortés
Costo estimado: 73.7 millones de dólares (1995-1999)
Descripción: Se incluye una serie de obras de rehabilitación y amplificación, con equipo y dragado
Componentes:

1. Terminación del almacén refrigerífico (en progreso - 8.7 millones de dólares)
2. Nueva terminal de contenedores
3. Muelle de cabotaje
4. Equipos

Observaciones: La misión del Banco Mundial (enero de 1995) propuso la postergación de ciertas obras (equipos, dragado y el muelle de cabotaje) Un naviero ha ofrecido construir el muelle de cabotaje/muelle de pasajeros, con una instalación Ro/Ro, bajo régimen de concesión

* * *

País: Honduras
Costa: Atlántica
Puerto: Castilla
Título: Ampliación de Puerto Castilla
Costo estimado: 7 millones de dólares
Descripción: Extensión del muelle en 200 m, con obras asociadas. No se menciona la necesidad de dragado
Componentes:
Observaciones: Existen pilotes fabricados en el momento de la construcción del muelle existente
 Se ha hablado de la instalación de un complejo petroquímico en la zona

* * *

País: Honduras
Costa: Pacífico
Puerto: San Lorenzo
Título: Obras menores
Costo estimado: 0.05 millones de dólares
Descripción: Mejoras en las instalaciones para el patio de contenedores
Componentes:
Observaciones: Existe la posibilidad de arrendar una zona de puerto a un naviero

* * *

País: Nicaragua
Costa: Pacífico
Puerto: Corinto
Título: Acceso marítimo y mejoras, Puerto de Corinto
Costo estimado: 13.5 millones de dólares (estimación Banco Mundial)
Descripción: A fin de reducir la erosión costera al oeste del puerto, se ha construido una obra de protección de la playa. Se estima ahora la necesidad de profundizar el canal de acceso al puerto. Además, la terminación de obras de mantenimiento del muelle y la reparación de la grúa container

<i>Componentes:</i>	<i>Millones de dólares</i>
dragado:	12.0
muelle y defensas:	1.0
rehabilitación de grúa:	0.5

Observaciones: Los muelles marginales tienen -11 m y el muelle de líquidos aproximadamente -10 m, con menos en su dársena de maniobras

* * *

País: Nicaragua
Costa: Atlántica
Puerto: Arlen Siu II (Rama)/El Bluff
Título: Mejoramiento de las instalaciones portuarias de Arlen Siu II y accesos marítimos
Costo estimado: 1.8 millones de dólares (estimación Banco Mundial)

Descripción:

<i>Componentes:</i>	<i>Millones de dólares</i>
El Bluff: dragado de la barra	0.1
Arlen Siu II:	
- grúa para contenedores	0.5
- instalaciones «reefer»	1.0
- energía	0.2

Observaciones:

- Existen varias otras instalaciones portuarias en uso en la costa Atlántica de Nicaragua
- El programa contempla también mejoras en el camino Managua-Rama
- La terminal Ro/Ro Arlen Siu I se encuentra concesionada, aunque todavía sin actividad

* * *

País: Costa Rica
Costa: Atlántica
Puerto: Limón
Título: Terminal de Cruceros y Ro/Ro y segunda grúa portacontenedor
Costo estimado: 13 millones de dólares

Descripción: El proyecto se encuentra adjudicado (con una apelación pendiente). Tiene financiamiento del Banco Mundial

Componentes:

- Se trata de la reconstrucción del antiguo muelle 70, para cruceros y buques Ro/Ro (6 millones de dólares)
- La demolición del muelle metálico (en progreso)
- Adquisición de segunda grúa de contenedores (7 millones de dólares)

Observaciones: La obra dejará Limón solamente con la carga unitaria de contenedores y

Ro/Ro. Dados los problemas de acceso vial a Limón, hubiera sido mejor construir el muelle Ro/Ro en Moín
El reciclaje de las demás instalaciones del puerto representa un desafío importante; una posibilidad es la creación de una Zona Franca en los terrenos ociosos del puerto

* * *

País: Costa Rica
Costa: Atlántica
Puerto: Moín
Título: Ampliación del Puerto de Moín
Costo estimado: 45-48 millones de dólares
Descripción: El desarrollo portuario de la costa Atlántica de Costa Rica se encuentra enfocado en el Puerto de Moín
Componentes:

1. Ampliación del muelle en 250 m, con obras asociadas como terminal de contenedores (15 millones de dólares)
2. Nueva terminal petrolera a fin de dejar la terminal existente disponible para los buques graneleros (23-26 millones de dólares)
3. Equipo para el manejo de contenedores (sin estimación de costo)

Observaciones: El crecimiento de Moín necesitará la provisión de más espacio en el puerto y el mejoramiento de sus accesos

* * *

País: Costa Rica
Costa: Pacífico
Puerto: Caldera
Título: Ampliación de Puerto Caldera
Costo estimado: 39 millones de dólares (recomendaciones de OCIDI)
Descripción: Con el aumento en el volumen de granos, existe congestión debido a la competencia de estos buques con los cruceros para el mismo muelle de -11 m
Componentes:

1. Equipo para la descarga de granos (2 millones de dólares)
2. Silos para granos (9 millones de dólares)
3. Muelle de granos (no se ha diseñado todavía. Costo estimado en 15 millones de dólares, incluyendo la ampliación del rompeolas)
4. Equipo para el manejo de contenedores (a especificarse: costo estimado en 9 millones de dólares)

Observaciones:

* * *

País: Costa Rica
Costa: Pacífico
Puerto: Puntarenas
Título: Terminal para Cruceros en Puntarenas
Costo estimado: 6 millones de dólares (aproximadamente)
Descripción: El muelle de Puntarenas era el puerto comercial antes de la construcción de Caldera. Debido a su deterioro, se retiró de servicio en 1992. El plan ahora es reconstruirlo como terminal de cruceros, a fin de revitalizar la ciudad y aliviar el puerto de Calderas
Componentes:
1. Reconstrucción de la cabeza del muelle
2. Rehabilitación del puente de acceso (en progreso)
Observaciones: El muelle se encuentra en la etapa de diseño. Cuenta con financiamiento taiwanés, para iniciación de la obra en 1996

* * *

País: Costa Rica
Costa: Pacífico
Puerto: Golfito
Título: Sin título
Costo estimado:
Descripción:
Componentes:
Observaciones: Golfito es un puerto regional, con carga de banano, mercadería y cruceros

Anexo IV

CRUCEROS CENTROAMERICANOS E ITINERARIOS ¹

IV.1 El tráfico de cruceros que llega a puertos centroamericanos está aumentando en frecuencia, aunque hasta ahora primordialmente como una adición a los itinerarios del Caribe y Pacífico o como puertos de escala en viajes de reposicionamiento. En el cuadro IV.1 de este anexo se da una lista de los principales cruceros que llegan a puertos centroamericanos.

IV.2 La mayor proporción de cruceros con destino a puertos de escala en Centroamérica incluye los puertos costarricenses en sus itinerarios. Cuatro quintas partes de los cruceros que llegan a Centroamérica tocan puertos costarricenses y, de los puertos de Costa Rica, Caldera recibe más navas que todos los demás puertos costarricenses juntos. Esto hace de Caldera, en la actualidad, el puerto más activo de Centroamérica en líneas de cruceros. En segundo lugar, después de Caldera como destino de cruceros está San José, la capital de Costa Rica, que no es puerto marítimo sino un punto de conexión de viajes aéreos/veleros. San José puede prestar servicio para tales viajes ya sea en conjunción con Caldera (Pacífico) o Puerto Limón (Atlántico). Puerto Limón actúa también como punto de embarque/desembarque en viajes redondos y de un solo trayecto.

IV.3 Siguiendo a Costa Rica, en términos de frecuencia, está Guatemala, fundamentalmente en la costa atlántica, y después Honduras. Nicaragua

tiene una participación incipiente en los cruceros ecológicos de la costa atlántica. El Salvador no ha participado aún en el negocio de cruceros.

IV.4 El tamaño de los buques cruceros en la región centroamericana varía entre 811 pies («Crown Princess») hasta 115 pies («Coral Star»). Los buques más grandes están confinados a los puertos con instalaciones adecuadas, primordialmente en relación con el eslora del buque, puesto que el calado de buques cruceros es un problema menor. Los navíos más pequeños pueden ofrecer a sus pasajeros una mayor variedad de puertos de escala. Aparte de un arribo a Puerto Quetzal, Guatemala, del «Ryndam» de 720 pies eslora, el buque más grande que hace escala en puertos fuera de Costa Rica es el «Stella Solaris» de 544 pies eslora. Los servicios principales se dan en el cuadro IV.2, junto con los nombres de los buques y su longitud.

IV.5 La mayor parte de los buques cruceros pasan a través del Canal de Panamá de la costa atlántica a la costa del Pacífico o viceversa. Virtualmente todos los cruceros que se originan en la costa del Pacífico usan el canal. El Cunard «Vistafjord» hace escala en Caldera en su ruta desde Los Angeles hasta Valparaíso.

IV.6 Los itinerarios de cruceros se pueden clasificar así:

¹ Este anexo se ha basado sustancialmente en la información dada en el anuario «Cruise Ship Directory 1995».

-La mayoría de los cruceros tienen como base los puertos de la costa atlántica, pasando con frecuencia por el canal y subiendo hasta Caldera, u, ocasionalmente, a México y California. Estos entran regularmente sobre todo en las estaciones de invierno y primavera (hemisferio norte).

-Un número menor de cruceros tiene base en puertos mexicanos y californianos para cruceros por el Pacífico, incluyendo en ocasiones escalas en puertos centroamericanos.

-Una tercera categoría son los «viajes alrededor del mundo» y los cruceros de reposicionamiento, los cuales van típicamente del Mediterráneo al Lejano Oriente, generando escalas sencillas a puertos centroamericanos en su largo itinerario.

-Recientemente han aparecido cruceros con tema ecológico por la costa atlántica de Centroamérica (e.g. el «Coral Star» de 115 pies de eslora, y el «Caribbean Prince» con 160 pies de eslora y rampa de proa), aunque aún falta mucho por desarrollar. Es probable que los actuales ecocruceros tengan como base Yucatán o Panamá.

-Adicionalmente, existen itinerarios especializados, tales como expediciones de buceo con base en Golfito, Costa Rica.

IV.7 En este anexo se dan detalles de los cruceros principales en los puertos de Centroamérica: sus nombres y puertos de escala (cuadro IV.1), sus dimensiones, año de construcción y naviero (cuadro IV.2), una lista de los destinos ofrecidos (cuadro IV.3) y sus itinerarios (cuadro IV.4).

Cuadro IV.1

BUQUES CRUCEROS EN ORDEN ALFABETICO

<i>Nombre de la nave</i>	<i>Puertos de base en América Central</i>
Albatross	Puerto Quetzal
Caribbean Prince	Roatán, Lago de Izabal, Livingston, Mariemonte, Mariscos
Coral Star	Golfito
Crown Odyssey	San Andrés, San José
Crown Princess	Caldera
Crystal Harmony	Caldera
Crystal Symphony	Caldera
Cunard Crown Dynasty	Caldera
Dreamward	Puerto Limón
Gruyza	Puerto Cortés
Legend of the Sea	Caldera
Maasdam	Caldera
Nieuw Amsterdam	Caldera
Noordam	Caldera
Pacific Princess	Caldera
Polaris	Ver lista aparte
Radisson Diamond	Caldera, San Andrés Island, Cozumel
Regent Rainbow	Caldera
Regent Spirit	Puerto Cortés, Roatan, Sto. Tomás de C.
Regent Star	Caldera, Puerto Limón
Rotterdam	Caldera
Royal Odyssey	San José
Royal Viking Sun	Caldera
Ryndam	Caldera, Puerto Quetzal
Seaborn Pride	Caldera
Song of Norway	Caldera
Silver Cloud	Puerto Limón
Sky Princess	Caldera, Puerto Limón
Star Odyssey	San José
Statendam	Caldera, San José
Stella Solaris	Puerto Limón, Puerto Cortés, Roatan, Sto. Tomás de Castilla
Vistafjord	Caldera, Puerto Limón
Windward	Caldera
Yorktown Clipper	Caldera, Quipos, San José

Cuadro IV.2

CRUCEROS: DIMENSIONES PRINCIPALES

(Metros)

a) Métrico

<i>Nombre de la nave</i>	<i>Año</i>	<i>TRB</i>	<i>Eslora</i>	<i>Calado</i>	<i>Línea</i>
Albatross	1957	24,803	185.40	8.94	Happy Days
Caribbean Prince	1983		47.5	1.80	Ameri.Cana.Car
Coral Star	...	...	35.0	1.88	Coral Bay
Crown Odyssey	1988	34,242	187.75	7.26	Royal Cruise
Crown Princess	1990	69,845	245.0	8.10	Princess Line
Crystal Harmony	1990	48,621	241.0	...	Crystal Cruise
Crystal Symphony	...	...	238.3	...	Crystal Cruise
Cunard Crown	1993	19,500	162.72	5.45	Cunard Crown
Dynasty					
Dreamward	1992	39,217	189.09	6.66	Norwegian C.L.
Gruyzia	1975	13,251	156.27	5.92	Odessamerican
Legend of the Sea	...	...	194.2	...	Royal Caribb.
Maasdam	1992	55,541	185.0	10.60	Holland Ameri
Nieuw Amsterdam	1983	33,930	214.66	7.52	Holland Ameri
Noordam	1983	33,930	214.66	7.40	Holland Ameri
Pacific Princess	1971	20,636	168.74	7.70	Princess Line
Polaris	1960	2,214	72.12	4.20	Special Expds.
Radisson Diamond	1992	20,295	132.0	8.0	Radisson 7 Sea
Regent Rainbow	1958	25,000	181.51	...	Regency Cruise
Regent Spirit	1962	12,500	150.00	...	Regency Cruise
Regent Star	1957	24,414	195.80	8.40	Regency Cruise
Rotterdam	1959	37,783	228.20	9.04	Holland Ameri
Royal Odyssey	1973	28,018	205.47	7.20	Royal Cruise L.
Royal Viking Sun	1988	37,845	228.20	7.25	Royal Viking
Seabourn Pride	1988	9,975	133.80	5.00	Seabourn C.K.
Song of Norway	1970	23,005	194.32	6.70	Royal Caribb.
Silver Cloud	1994	15,000	...	...	Silver Sea C.L.
Sky Princess	1984	43,692	240.39	8.15	Princess C.L.
Star Odyssey	...	...	228.00	...	Royal Cruise L.
Statendam	1992	55,451	185.00	10.60	Holland Ameri
Stella Solaris	1993	10,595	166.15	7.88	Sun Line
Vistafjord	1973	24,492	191.09	8.23	Cunard Royal
Windward	1993	41,000	189.00	6.60	Norwegian C.L.
Yorktown Clipper	1988	995	76.50	...	Clipper C.L.

(Pies y Pulgadas)

b) Imperial

<i>Nombre de la nave</i>	<i>Año</i>	<i>TRB</i>	<i>Eslora</i>	<i>Calado</i>	<i>Línea</i>
Albatross	1957	24,803	605'	29'4"	Happy Days
Caribbean Prince	1983		156'	5'11"	Ameri.Cana.Car
Coral Star	...	...	115'	6'00"	Coral Bay
Crown Odyssey	1988	34,242	616'	23'10"	Royal Cruise
Crown Princess	1990	69,845	804'	26'7"	Princess Line
Crystal Harmony	1990	48,621	791'	...	Crystal Cruise
Crystal Symphony	...	...	783'	...	Crystal Cruise
Cunard Crown	1993	19,500	534'	17'11"	Cunard Crown
Dynasty					
Dreamward	1992	39,217	621'	21'10"	Norwegian C.L.
Gruyza	1975	13,251	513'	19'5"	Odessamerican
Legend of the Sea	...	...	637'	...	Royal Caribb.
Maasdam	1992	55,541	607'	34'10"	Holland Ameri
Nieuw Amsterdam	1983	33,930	704'	24'8"	Holland Ameri
Noordam	1983	33,390	704'	24'4"	Holland Ameri
Pacific Princess	1971	20,636	555'	25'5"	Princess Line
Polaris	1960	2,214	237'	13'9"	Special Expds.
Radisson Diamond	1992	20,295	433'	26'3"	Radisson 7 Sea
Regent Rainbow	1958	25,000	596'	...	Regency Cruise
Regent Spirit	1962	12,500	492'	...	Regency Cruise
Regent Star	1957	24,414	640'	27'7"	Regency Cruise
Rotterdam	1959	37,783	749'	29'6"	Holland Ameri
Royal Odyssey	1973	28,018	675'	23'8"	Royal Cruise L.
Royal Viking Sun	1988	37,845	669'	23'10"	Royal Viking
Ryndam	...	...	720'	...	Holland Ameri
Seabourn Pride	1988	9,975	439'	16'5"	Seabourn C.L.
Song of Norway	1970	23,005	638'	22'0"	Royal Caribb.
Silver Cloud	1994	15,000	514'	...	Silver Sea C.L.
Sky Princess	1984	43,692	789'	26'6"	Princess C.L.
Star Odyssey	...	...	674'	...	Royal Cruise L.
Statendam	1992	55,451	607'	34'10"	Holland Ameri
Stella Solaris	1993	10,595	545'	25'11"	Sun Line
Vistafjord	1973	24,492	627'	27'00"	Cunard Royal
Windward	1993	41,000	620'	21'8"	Norwegian C.L.
Yorktown Clipper	1988	995	251'	...	Clipper C.L.

Fuente: Lloyd's Register, LSM Cruise Ship Directory 1995.

Cuadro IV.3

CRUCEROS: PUERTOS DE ESCALA EN CENTROAMERICA

<i>País</i>	<i>Puerto</i>	<i>Costa</i>
Costa Rica	Puerto Limón	Atlántico
	Moín	Atlántico
	Golfito	Pacífico
	Caldera	Pacífico
	Manuel Antonio Park	
	Moreno Reserve	
	Quepos	Pacífico
	San José	Aeropuerto
	Canales de Tortuguero	Atlántico
Nicaragua	(Corinto)	Pacífico
	(Bluefields/Bluff/Rama)	Atlántico
	Corn Island	
	Mosquito Coast	Atlántico
Honduras	Puerto Cortés	Pacífico
	Cuero y Salado	Atlántico
	Roatán	Atlántico
	(San Lorenzo)	Pacífico
El Salvador	(Acajutla)	Pacífico
Guatemala	Santo Tomás de Castilla	Atlántico
	Lago de Izabal	excursión
	Livingston	Atlántico
	Mafiamonte	Atlántico
	Mariscos	Atlántico
	Puerto Quetzal	Pacífico

Fuente: Cruise Ship Directory 1995.

Cuadro IV.4

PUERTOS CENTROAMERICANOS Y CRUCEROS

Costa Rica

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Cunard Crown Cruises
E.U. Fax	212.949-0915
Nave	Cunard Crown Dynasty
Tamaño	537'
Puerto de salida	1. Everglades 2. Acapulco
Observaciones:	
1. En ruta para Acapulco 6 veces, enero 7, abril 11	
2. En ruta para Everglades 5 veces, enero 18, abril 12	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Seabourn Cruise Lin
E.U. Fax	415.391-8518
Nave	Seabourn Pride
Tamaño	439'
Puerto de salida	Fort Lauderdale
Observaciones:	
1 crucero puede ser tomado también Caldera- Santo Tomás de Castilla	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Crystal Cruises
E.U. Fax	310.785-0011
Nave	Crystal Harmony
Tamaño	791'
Puerto de salida	1. Acapulco 2. Ft. L'dl 3. San Juan
Observaciones:	
1a. En ruta para Ft. L'dale, enero	
1b. En ruta para Nueva York, abril 9	
2. En ruta para Acapulco, abril 1	
3. En ruta para Acapulco, diciembre	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Crystal Cruises
E.U. Fax	310.785-0011
Nave	Crystal Symphony
Tamaño	782'
Puerto de salida	Nueva York
Observaciones:	
En ruta para Los Angeles, mayo 10	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Princess Cruises
E.U. Fax	310.277-6175
Nave	Crown Princess
Tamaño	811'
Puerto de salida	Fort Lauderdale
Observaciones:	
En ruta para San Francisco, 1 crucero, abril 26	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Princess Cruises
E.U. Fax	310.277-6175
Nave	Pacific Princess
Tamaño	553'
Puerto de salida	Los Angeles
Observaciones:	
En ruta para San Juan, 1 crucero, marzo 16	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Princes Cruises
E.U. Fax	310.277-6175
Nave	Royal Princes
Tamaño	757'
Puerto de salida	Acapulco
Observaciones:	
1. En ruta para San Juan, 4 viajes, enero 7, marzo 11	
2. En ruta para Nueva York, 1 viaje, abril 1	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Princes Cruises
E.U. Fax	310.277-6175
Nave	Sky Princess
Tamaño	789'
Puerto de salida	Fort Lauderdale
Observaciones:	
En ruta para Los Angeles, 2 viajes, febrero 8 y abril 19	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Regency Cruise Line
E.U. Fax	212.687-2290
Nave	Regent Rainbow
Tamaño	599'
Puerto de salida	Tampa
Observaciones:	
En ruta para Los Angeles, 1 crucero	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Regency Cruise Line
E.U. Fax	212.687-2290
Nave	Regent Star
Tamaño	642'
Puerto de salida	Montego Bay
Observaciones:	
En ruta para San Francisco, 1 crucero	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Holland America Line
E.U. Fax	206.281-7110
Nave	Rotterdam
Tamaño	748'
Puerto de salida	NY/Ft. Lauderdale
Observaciones:	
Honolulu-Los Angeles-Acapulco. Muchas fechas de navegación	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Holland America Line
E.U. Fax	206.281-7110
Nave	Statendam
Tamaño	720'
Puerto de salida	Fort Lauderdale
Observaciones:	
1 Crucero, abril 28	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Holland American Line
E.U. Fax	206.281-7110
Nave	Maasdam
Tamaño	720'
Puerto de salida	Fort Lauderdale
Observaciones:	
En ruta para Acapulco; 2nd. crucero regresa de Acapulco a Fort Lauderdale.	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Holland American Line
E.U. Fax	206.281-7110
Nave	Nieuw Amsterdam
Tamaño	704'
Puerto de salida	Nueva Orleans
Observaciones:	
1 crucero, mayo 2.	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Holland America Line
E.U. Fax	206.281-7110
Nave	Noordam
Tamaño	704'
Puerto de salida	Fort Lauderdale
Observaciones:	
1 crucero, abril 23	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Holland America Line
E.U. Fax	206.281-7110
Nave	Noordam
Tamaño	720'
Puerto de salida	Vancouver
Observaciones:	
En ruta para Fort Lauderdale, 1 crucero, octubre 3. También puede unirse a San Francisco o Acapulco	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Royal Caribbean C.L.
E.U. Fax	305.374-7345
Nave	Legend of the Seas
Tamaño	807'
Puerto de salida	1. San Juan 2. Acapulco
Observaciones:	
1. En ruta para Acapulco, 4 veces, octubre 25 diciembre 27	
2. En ruta para San Juan, 3 veces, noviembre 4, diciembre 16	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Royal Caribbean C.L.
E.U. Fax	305-374-7345
Nave	Song of Norway
Tamaño	637'
Puerto de salida	San Juan
Observaciones:	
En ruta para Acapulco, 5 viajes, enero, marzo. Viaje de ida. Regresan separados los cruceros.	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Cunard Royal Viking
E.U. Fax	212.949-0915
Nave	Royal Viking Sun
Tamaño	673'
Puerto de salida	San Francisco
Observaciones:	
En ruta para Nueva Orleans. El crucero puede unirse o quedarse en Caldera.	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Cunard Royal Viking
E.U. Fax	212.949-0915
Nave	Vistafjord
Tamaño	628'
Puerto de salida	1. Los Angeles 2. Valparaiso
Observaciones:	
1. En ruta para Ft. Lauderdale	
2. En ruta para Los Angeles	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Norwegian Cruise Line
E.U. Fax	305.443-2464
Nave	Windward
Tamaño	624'
Puerto de salida	1. San Juan 2. Los Angeles
Observaciones:	
1. En ruta para Los Angeles, abril 23	
2. En ruta para San Juan, septiembre 2	

<i>Puerto</i>	<i>Caldera</i>
Compañía	Clipper Cruise Line
E.U. Fax	314.727-6576
Nave	Yorktown Clipper
Tamaño	257'
Puerto de salida	1. Panamá 2. San José
Observaciones:	
1. Para Caldera marzo 31, abril 20	
2. De San José noviembre 19, diciembre 6.	

<i>Puerto</i>	<i>Puerto Limón</i>
Compañía	Silversea Cruises
E.U. Fax	305.522-4499
Nave	Silver Cloud
Tamaño	514'
Puerto de salida	Fort Lauderdale
Observaciones:	
1 Viaje de ida a Puerto Limón abril 18, a Fort Lauderdale abril 25 (cruceros separados)	

<i>Puerto</i>	<i>Puerto Limón</i>
Compañía	Norwegian Cruise Line
E.U. Fax	305.443-2464
Nave	Dreamward
Tamaño	624'
Puerto de salida	Nueva York
Observaciones:	
1 crucero, octubre 14	

<i>Puerto</i>	<i>Puerto Limón</i>
Compañía	Princess Cruise Line
E.U. Fax	310.277-6175
Nave	Sky Princess
Tamaño	789'
Puerto de salida	Fort Lauderdale
Observaciones:	
2 cruceros diferentes	
7 fechas de salida	

<i>Puerto</i>	<i>Puerto Limón</i>
Compañía	Sun Line Cruises
E.U. Fax	212.765-9685
Nave	Stella Solaris
Tamaño	544'
Puerto de salida	Galveston, Texas
Observaciones:	
1 Crucero, febrero 28	

<i>Puerto</i>	<i>Puerto Limón</i>
Compañía	Cunard Royal Viking
E.U. Fax	212.949-0915
Nave	Vistafjord
Tamaño	628'
Puerto de salida	Fort Lauderdale
Observaciones:	
En ruta para Valparaíso, 1 crucero, enero 19	

<i>Puerto</i>	<i>Moin</i>
Compañía	Regency Cruise Line
E.U. Fax	212.687-2290
Nave	Regent Star
Tamaño	642'
Puerto de salida	
Observaciones:	

<i>Puerto</i>	<i>Golfito</i>
Compañía	Coral Bay Cruise Line
E.U. Fax	305.563-1811
Nave	Coral Star
Tamaño	115'
Puerto de salida	Golfito
Observaciones:	
8 Viajes entre abril y junio con destino a la ciudad de Panamá	

<i>Puerto</i>	<i>Quepos</i>
Compañía	Clipper Cruise Line
E.U. Fax	314.727-6576
Nave	Yorktown Clipper
Tamaño	257'
Puerto de salida	1. Panamá 2. San José
Observaciones:	
1. En ruta para Caldera, marzo 31, abril 20	
2. En ruta para la ciudad de Panamá, noviembre 19, diciembre 19.	

<i>Puerto</i>	<i>San José</i>
Compañía	Holland America Line
E.U. Fax	206.281-7100
Nave	Statendam
Tamaño	720'
Puerto de salida	Fort Lauderdale
Observaciones:	
1 Viaje en ruta para Vancouver	

<i>Puerto</i>	<i>San José</i>
Compañía	Clipper Cruise Line
E.U. Fax	Fax 314.727-6576
Nave	Yorktown Clipper
Tamaño	257'
Puerto de salida	San José
Observaciones:	
2 Viajes en ruta para la ciudad de Panamá	

<i>Puerto</i>	<i>San José</i>
Compañía	Royal Cruise Line
E.U. Fax	415.956-1656
Nave	Crown Odyssey
Tamaño	614'
Puerto de salida	1. Fr. L'dale 2. Acapulco 3. San Juan
Observaciones:	
1. En ruta para San Diego	
2. En ruta para Ft. Lauderdale	
3. San Juan en ruta para Los Angeles	
4. Ft. L'dale en ruta para San Juan	

<i>Puerto</i>	<i>San José</i>
Compañía	Royal Cruise Line
E.U. Fax	415.956-1656
Nave	Royal Odyssey
Tamaño	676'
Puerto de salida	1. San Francisco 2. Ft. L'dale 3. Acapulco 4. Aruba
Observaciones:	
1. En ruta para Nassau	
2. En ruta para Acapulco	
3. En ruta para Aruba (Oranjestad)	
4. En ruta para Acapulco	

<i>Puerto</i>	<i>San José</i>
Compañía	Royal Cruise Line
E.U. Fax	415.956-1656
Nave	Star Odyssey
Tamaño	674'
Puerto de salida	Oranjestad, Aruba
Observaciones:	
2 Viajes, enero 26, marzo	
En ruta para Acapulco/Nueva Orleans	

Honduras

<i>Puerto</i>	<i>Puerto Cortés</i>
Compañía	Odessamerica Line
E.U. Fax	516.747-8367
Nave	Gruziya
Tamaño	512'
Puerto de salida	1. Tampa 2. Gulfport
Observaciones:	
1.1 Viaje redondo semanal, enero, febrero, marzo y abril	
2.1 Viaje redondo semanal, abril 30 a julio 11	

<i>Puerto</i>	<i>Puerto Cortés</i>
Compañía	Regency Cruise Line
E.U. Fax	212.687-2290
Nave	Regent Spirit
Tamaño	495'
Puerto de salida	Cozumel
Observaciones:	
1 Viaje redondo semanal, enero, febrero y marzo	

<i>Puerto</i>	<i>Puerto Cortés</i>
Compañía	Sun Line Cruise Co.
E.U. Fax	212.765-9685
Nave	Stella Solaris
Tamaño	544'
Puerto de salida	Galveston
Observaciones:	
1 Viaje redondo semanal, marzo 12	

<i>Puerto</i>	<i>Roatan</i>
Compañía	Sun Line Cruise Co.
E.U. Fax	212-875-9685
Nave	Stella Solaris
Tamaño	544'
Puerto de salida	Galveston
Observaciones:	
Como Puerto Cortés	

<i>Puerto</i>	<i>Roatan</i>
Compañía	Amer.Can.Caribbean Line
E.U. Fax	401.245-8303
Nave	Caribbean Prince
Tamaño	160'
Puerto de salida	1. Belize 2. Roatan
Observaciones:	
1. A Roatan	
2. A la ciudad de Belize	

<i>Puerto</i>	<i>Roatan</i>
Compañía	Regency Cruise Line
E.U. Fax	212-687-2290
Nave	Regent Spirit
Tamaño	495'
Puerto de salida	Cozumel
Observaciones:	
Viaje redondo semanal, enero, febrero y marzo Roatan & Cortés	

Guatemala

<i>Puerto</i>	<i>Santo Tomás de Castilla</i>
Compañía	Regency Cruise Line
E.U. Fax	212.687-2290
Nave	Regent Spirit
Tamaño	495'
Puerto de salida	Cozumel
Observaciones:	
1 Viaje redondo semanal, enero, febrero y marzo	

<i>Puerto</i>	<i>Santo Tomás de Castilla</i>
Compañía	Sun Cruise Line
E.U. Fax	212.765-9685
Nave	Stella Solaris
Tamaño	544'
Puerto de salida	Galveston
Observaciones:	
1 Crucero de viaje redondo	

<i>Puerto</i>	<i>Lago de Isabel</i>
Compañía	American Can. Carib. Line
E.U. Fax	401.245-8303
Nave	Caribbean Prince <i>a/</i>
Tamaño	160'
Puerto de salida	Belize
Observaciones:	
Crucero circular 2 veces a la semana, enero, febrero y 2 cruceros en marzo	

<i>Puerto</i>	<i>Livingston</i>
Compañía	American Can. Carib. Line
E.U. Fax	401.245-8303
Nave	Caribbean Prince <i>a/</i>
Tamaño	160'
Puerto de salida	Belize
Observaciones:	
Como Lago de Isabel	

<i>Puerto</i>	<i>Mariemonte</i>
Compañía	American Can. Carib. Line
E.U. Fax	401.245-8303
Nave	Caribbean Prince <i>a/</i>
Tamaño	160'
Puerto de salida	Belize
Observaciones:	
Como Lago de Isabel	

<i>Puerto</i>	<i>Mariscos</i>
Compañía	American Can. Carib. Line
E.U. Fax	401.245-8303
Nave	Caribbean Prince <i>a/</i>
Tamaño	160'
Puerto de salida	Belize
Observaciones:	
Como Lago de Isabel	

<i>Puerto</i>	<i>Puerto Quetzal</i>
Compañía	Holland America Line
E.U. Fax	206.281-7100
Nave	Ryndam
Tamaño	720'
Puerto de salida	Fort Lauderdale
Observaciones:	
En ruta para Los Angeles	

<i>Puerto</i>	<i>Guatemala/Honduras/ Panamá/Costa Rica</i>
Compañía	Special Expeditions
E.U. Fax	908.654-0098
Nave	Polaris
Tamaño	238'
Observaciones:	
Polaris hace varios cruceros en Centroamérica, (enero-marzo), visitando muchas locaciones, que no están en los itinerarios de la línea de cruceros, incluyendo reservas naturales, etc.	

Anexo V

PERFILES DE LOS PROYECTOS

PERFILES DE PROYECTOS

Los perfiles de proyectos están listados por costa, del oeste al Este y empezando con la costa Pacífico. Los perfiles son:

Costa Pacífico:

Champerico
Puerto Quetzal 1, 2 y 3
Acajutla 1 y 2
Cutuco
San Lorenzo
Corinto
Caldera 1 y 2
Puntarenas

Costa Atlántica:

Santo Tomás 1 y 2
Puerto Barrios
Puerto Cortés 1, 2 y 3
Puerto Castilla
Arlen Siu
Nicaragua Costa Atlántica
Moín
Limón 1 y 2

PERFIL DE PROYECTO NO. 1

- | | | |
|----|----------------------------------|--|
| 1. | <i>Nombre del Proyecto:</i> | Actualización del plan maestro: Champerico |
| 2. | <i>Localización:</i> | Guatemala: Costa Pacífico: Champerico |
| 3. | <i>Objetivos del Proyecto:</i> | Definir las opciones técnicas y comerciales del puerto. |
| 4. | <i>Descripción del Proyecto:</i> | Contempla la revisión del proyecto elaborado en el año 1977, considerando los cambios en la demanda esperada para los servicios portuarios y la participación de la inversión privada. |
| 5. | <i>Costo del Proyecto:</i> | 0.25 millones de dólares |

- | | | |
|----|---------------------------|---|
| 6. | <i>Plan de Ejecución:</i> | 1996-1997 |
| 7. | <i>Financiamiento:</i> | Fondos propios |
| 8. | <i>Observaciones:</i> | Es necesario revisar este perfil contra los resultados del estudio alemán (Plan de Transporte Nacional) en ejecución. |

* * *

PERFIL DE PROYECTO NO. 2

- | | | |
|----|----------------------------------|---|
| 1. | <i>Nombre del Proyecto:</i> | Profundización del Puerto de Quetzal |
| 2. | <i>Localización:</i> | Guatemala: Costa Pacífico: Puerto Quetzal |
| 3. | <i>Objetivos del Proyecto:</i> | Permitir el acceso de los buques graneleros de tamaño Panamax al puerto. |
| 4. | <i>Descripción del Proyecto:</i> | Contempla la opción de profundizar uno de los muelles del puerto, con el fin de recibir buques de hasta 42 pies de calado, o la construcción de un muelle nuevo. |
| 5. | <i>Costo del Proyecto:</i> | El costo del estudio y diseño se estima en 1 a 2 millones de dólares con base en la solución elegida. La modificación o la construcción del muelle tiene un costo entre 5 y 15 millones de dólares, sin dragado ni instalaciones en tierra. |
| 6. | <i>Plan de Ejecución:</i> | 1996 |
| 7. | <i>Financiamiento:</i> | Estudio: BCIE. El financiamiento de la obra puede ser por modalidad de concesión, compartiendo su costo con el puerto. |
| 8. | <i>Observaciones:</i> | La profundidad de diseño de las instalaciones actuales es de 11 m, que a la fecha es insuficiente para las necesidades actuales y futuras. |

* * *

PERFIL DE PROYECTO NO. 3

- | | | |
|----|----------------------------------|--|
| 1. | <i>Nombre del Proyecto:</i> | Terminal de contenedores: Puerto Quetzal |
| 2. | <i>Localización:</i> | Guatemala: Costa Pacífico: Puerto Quetzal |
| 3. | <i>Objetivos del Proyecto:</i> | Proveer las instalaciones necesarias para el manejo eficiente de contenedores. |
| 4. | <i>Descripción del Proyecto:</i> | Se estima la realización del proyecto en dos etapas: |

- Etapa 1: La construcción de 300 m adicionales de muelle, dotado con rieles y con una profundidad de 10 m, pero con el potencial de su profundización posterior.
- Etapa 2: La extensión del muelle, de acuerdo con la demanda y la profundización del muelle original.
5. *Costo del Proyecto:* El costo se estima en:
- Etapa 1: 45-50 millones de dólares, con una grúa pórtico.
- Etapa 2: 35-40 millones de dólares (250 m, con grúa pórtico).
6. *Plan de Ejecución:*
- Etapa 1: 1996-1998
- Etapa 2: 2005, de acuerdo con el crecimiento de la demanda.
7. *Financiamiento:* Se necesita un inversionista privado que tome la concesión del muelle de la Etapa 1. El puerto contribuye con el dragado, los accesos terrestres y servicios.
8. *Observaciones:* Se puede adelantar la profundización del muelle de la primera etapa, si existe propuesta privada, dispuesta a cancelar el costo.

* * *

PERFIL DE PROYECTO NO. 4

1. *Nombre del Proyecto:* Recepción de cruceros: Puerto Quetzal
2. *Localización:* Guatemala: Costa Pacífico: Puerto Quetzal
3. *Objetivos del Proyecto:* Incentivar la inversión privada en la construcción de una terminal de pasajeros, retirando el arribo de cruceros de los muelles de carga.
4. *Descripción del Proyecto:* El proyecto incluye:
- a) Construcción de un muelle sencillo para recibir los cruceros,
- b) Instalaciones en tierra, zonas de parqueo y accesos.
5. *Costo del Proyecto:* 5-6 millones de dólares para el muelle y 1.5 millones de dólares para edificios y accesos. No se incluye el costo del dragado.

6. *Plan de Ejecución:* 1997-1998
7. *Financiamiento:* Mixto: privado: muelle y edificios, público: terreno, accesos, servicios y dragado.
8. *Observaciones:* Es importante definir la localización del muelle de cruceros para no impedir la ampliación futura de los muelles de carga.

* * *

PERFIL DE PROYECTO NO. 5

1. *Nombre del Proyecto:* Ampliación de las instalaciones graneleras: Acajutla
2. *Localización:* El Salvador: Costa Pacífico: Acajutla
3. *Objetivos del Proyecto:* Dotar al puerto de instalaciones adecuadas en el muelle y en tierra para recibir buques graneleros tamaño Panamax.
4. *Descripción del Proyecto:* El proyecto tiene cuatro componentes:
- a) Revisar el sistema de defensas de la banda B de acuerdo con las recomendaciones técnicas (Informe 2, ref. 27),
 - b) Modernizar y expandir el sistema de descarga con el fin de atender a dos buques simultáneamente,
 - c) Revisar las necesidades de almacenamiento de graneles para la recepción de lotes más grandes,
 - d) Reordenar las instalaciones físicas existentes, con miras a las necesidades futuras del puerto.
5. *Costo del Proyecto:* El costo se estima en:
- a) Defensas de la banda B: 7 millones de dólares
 - b) Modernización del sistema de descarga: 15 millones de dólares
 - c) Almacenamiento de graneles: a estimarse, de acuerdo con el estudio,
 - d) Reordenamiento de las instalaciones físicas existentes: ídem
6. *Plan de Ejecución:* 1996-1998

7. *Financiamiento:* Mixto: público: defensas, accesos y calles internas y los estudios c) y d).
Privado: equipos y almacenamiento adicional.
8. *Observaciones:* Se prevé la operación del muelle por contrato de concesión.

* * *

PERFIL DE PROYECTO NO. 6

1. *Nombre del Proyecto:* Adecuación de las instalaciones para la recepción de contenedores: Acajutla
2. *Localización:* El Salvador: Costa Pacífico: Acajutla
3. *Objetivos del Proyecto:* Mejorar las instalaciones para la descarga y recepción de contenedores.
4. *Descripción del Proyecto:* El proyecto tiene tres componentes:
 a) Provisión de grúa multipropósito en la banda, capaz de manejar los contenedores (en progreso, con fondos alemanes),
 b) Ampliación del patio de contenedores, con equipos adicionales,
 c) Rehabilitación de la banda A, incluyendo consideración de la demolición de la bodega.
5. *Costo del Proyecto:* El costo se estima en:
 - Obras civiles: 5 millones de dólares
 - Equipos (excluyendo las grúas multipropósitos): 2 millones de dólares
6. *Plan de Ejecución:* 1996-1997
7. *Financiamiento:* Mixto:
 - Público: obras civiles,
 - Privado: equipos.
8. *Observaciones:* Se prevé la concesión de áreas del patio de contenedores a los usuarios. Véase el perfil anterior, Acajutla 1.

PERFIL DE PROYECTO NO. 7

1. *Nombre del Proyecto:* Modernización del Puerto de Cutuco
2. *Localización:* El Salvador: Costa Pacifico: Cutuco
3. *Objetivos del Proyecto:* Proveer las condiciones mínimas para que el puerto atraiga tráficos nuevos, por medio de una o más concesiones.
4. *Descripción del Proyecto:* El proyecto tiene dos etapas:
 - Etapa 1: Preparación de concesiones del puerto:
 - La reconstrucción del puente de acceso, a fin de que camiones puedan llegar al muelle,
 - Reparaciones a la estructura del muelle, (en progreso con fondos de CEPA),
 - Reparación o demolición parcial de la bodega en el muelle,
 - Reordenamiento básico de las instalaciones terrestres, y
 - Etapa 2: Licitación de concesiones del puerto.
5. *Costo del Proyecto:* Se estima el costo de la rehabilitación (Etapa 1) en 5 millones de dólares.
6. *Plan de Ejecución:* 1996-1997
7. *Financiamiento:*
 - Etapa 1: Público
 - Etapa 2: Privado
8. *Observaciones:* Concesionarios potenciales incluyen los usuarios actuales (fertilizantes y diesel) y posiblemente cruceros y buques de contenedor tipo alimentador (**feeder**).

* * *

PERFIL DE PROYECTO NO. 8

1. *Nombre del Proyecto:* Concesión de las instalaciones terrestres de San Lorenzo
2. *Localización:* Honduras: Costa Pacífico: San Lorenzo

3. *Objetivos del Proyecto:* Asegurar flujos de tráfico adicional para el puerto.
4. *Descripción del Proyecto:* Se recomienda el arrendamiento de las instalaciones terrestres del puerto, en términos que incentiven su uso mayor. El proyecto consiste en la sectorización del puerto y la preparación y realización de las licitaciones.
5. *Costo del Proyecto:* El costo es la preparación de los pliegos, Plan de Negocio, etc. No se contemplan inversiones por el sector público.
6. *Plan de Ejecución:* 1996-1997.
7. *Financiamiento:* El costo de las licitaciones corresponde al sector público. Las inversiones posteriores (a definirse) corresponden al sector privado.
8. *Observaciones:* Se recomienda consideración del arrendamiento del equipo del puerto a sus trabajadores.

* * *

PERFIL DE PROYECTO NO. 9

1. *Nombre del Proyecto:* Reactivación del puerto de Corinto
2. *Localización:* Nicaragua: Costa Pacífico: Corinto
3. *Objetivos del Proyecto:* Proveer las condiciones física e institucionales que atraen carga a este puerto.
4. *Descripción del Proyecto:* Los componentes del proyecto incluyen:
 - a) Terminación de las obras de reparación del muelle y la grúa (en progreso con fondos públicos).
 - b) Sectorización del puerto, con la oferta de dos o tres concesiones, una para el muelle de contenedores en concesión y la(s) otra(s) para muelles multipropósitos (incluyendo cruceros), con las obras menores necesarias para su realización (modificación de los accesos, cerco, etc.)
 - c) Estudio de la factibilidad de la conversión del muelle bananero para la descarga de graneles, con miras a su concesión.
 - d) Preparación del proyecto de dragado.

5. *Costo del Proyecto:* Las obras y estudios necesarios antes de llamar a licitación para concesiones, incluyendo las obras en progreso, se estiman en 3 a 5 millones de dólares. La preparación del proyecto de dragado se estima en un costo de 0.5 millones de dólares.
6. *Plan de Ejecución:* Son acciones inmediatas.
7. *Financiamiento:* El costo de la preparación de las concesiones corresponde al sector público. Obras de mejoramiento y expansión corresponden al sector privado.
8. *Observaciones:* El costo del dragado se estima en el estudio (ref. 4) del informe No. 2 en 12 millones de dólares.

* * *

PERFIL DE PROYECTO NO. 10

1. *Nombre del Proyecto:* Terminal de graneles: Caldera
2. *Localización:* Costa Rica: Costa Pacífico: Caldera
3. *Objetivos del Proyecto:* Provisión de instalaciones que permiten el manejo de cantidades importantes de granos y otros graneles.
4. *Descripción del Proyecto:* Se prevé dos etapas en la realización de este proyecto:
- Etapa 1: Provisión de equipos y silos para el manejo de granos, a fin de suplementar la capacidad actual, con un contrato que garantiza el dragado necesario.
- Etapa 2: Construcción de un muelle de granos, con equipo de alta capacidad y almacenaje adicional. En función de la solución elegida, podría implicar la extensión del rompeolas del puerto.
5. *Costo del Proyecto:* El costo estimado es:
- Etapa 1: Aproximadamente 10 millones de dólares, más el costo del dragado que es del orden de 500,000 dólares por año (200,000 m³ cada dos años),
- Etapa 2: Falta la ingeniería; una estimación preliminar es 20 millones de dólares incluyendo equipo pero sin almacenaje.
6. *Plan de Ejecución:*
- Etapa 1: 1996-1997
- Etapa 2: 1998-2000

- 7. *Financiamiento:* Para la primera etapa, existe financiamiento finlandés para los equipos y almacenaje; falta financiamiento para el contrato de dragado. El financiamiento de la segunda etapa debe ser por contrato de concesión.
- 8. *Observaciones:* Se prevé la necesidad de un contrato de un mínimo de 5 años para el dragado. Una revisión de los aspectos tarifarios es necesaria para asegurar el uso óptimo del nuevo equipo durante la primera etapa.

* * *

PERFIL DE PROYECTO NO. 11

- 1. *Nombre del Proyecto:* Terminal de Contenedores: Caldera
- 2. *Localización:* Costa Rica: Costa Pacífico: Caldera
- 3. *Objetivos del Proyecto:* Provisión de una terminal moderna de contenedores.
- 4. *Descripción del Proyecto:* Tiene dos etapas:
 - Etapa 1: Provisión de equipos adicionales para el manejo de contenedores,
 - Etapa 2: Modificación del muelle para la instalación de rieles con una longitud de 400 m, la provisión de una grúa pórtico, la extensión del patio y equipos para el manejo de contenedores.
- 5. *Costo del Proyecto:* Se estima su costo en:
 - Etapa 1: 6-8 millones de dólares: depende si se incluye una grúa móvil apropiada para el manejo de contenedores entre el buque y el muelle.
 - Etapa 2: Aproximadamente 30 millones de dólares, incluyendo una grúa pórtico y equipo del patio, pero depende en varios factores incluyendo la construcción del muelle de granos y la terminación del muelle de cruceros de Puntarenas (ver observaciones).
- 6. *Plan de Ejecución:* 2000-2002
- 7. *Financiamiento:* Mixto:
 - a) Privado: modificación del muelle y equipos.
 - b) Público: dragado.

8. *Observaciones:* La configuración de este puerto, con tres muelles de profundidades distintas, presenta problemas serios de planificación. Además, la ubicación de la bodega en el muelle No. 2 obstaculiza el uso de este muelle para el manejo eficiente de contenedores. Es necesario revisar la conveniencia de la extensión y la profundización del muelle No. 3 (actualmente con sólo 130 m de longitud y 7 m de profundidad). A largo plazo, con la expansión del puerto, será necesario su expansión al oeste de las terminales existentes, aunque con un costo alto.

* * *

PERFIL DE PROYECTO NO. 12

-
1. *Nombre del Proyecto:* Terminal de Pasajeros
2. *Localización:* Costa Rica: Costa Pacífico: Puntarenas
3. *Objetivos del Proyecto:* Revitalizar la ciudad de Puntarenas con la provisión de una terminal de pasajeros y contribuir al descongestionamiento del puerto de Caldera.
4. *Descripción del Proyecto:* El proyecto tiene dos componentes:
- a) Reconstrucción del muelle y su puente de acceso,
 - b) Provisión de edificios para la recepción de los pasajeros de los cruceros, estacionamiento, etc.
5. *Costo del Proyecto:* Se estima en 7 millones de dólares: 6 millones de dólares para el muelle (sin el puente, que ya se encuentra en reconstrucción con fondos del Ministerio) y 1 millón de dólares para edificios, estacionamiento, etc.
6. *Plan de Ejecución:* 1996-1997
7. *Financiamiento:* Cuenta con financiamiento taiwanés (aunque el proyecto tiene elementos apropiados para financiamiento privado).
8. *Observaciones:* La terminación de la ingeniería es urgente.

* * *

PERFIL DE PROYECTO NO. 13

-
1. *Nombre del Proyecto:* Modernización del Puerto de Santo Tomás
2. *Localización:* Guatemala: Costa Atlántica: Santo Tomás de Castilla

3. *Objetivos del Proyecto:* Maximizar la capacidad de las instalaciones actuales del puerto, por medio de su modernización, con la provisión de instalaciones para graneles líquidos, contenedores y los cruceros.
4. *Descripción del Proyecto:* El proyecto tiene tres componentes principales:
- a) La construcción de una terminal de líquidos para el petróleo y sus derivados.
 - b) La conversión de parte del puerto actual para el manejo eficiente de contenedores, incluyendo la provisión de una grúa pórtico. Se recomienda la rehabilitación de 375 m del muelle actual con la provisión de rieles para la grúa. Además, la construcción de patios, la provisión de equipos, etc.
 - c) La conversión del sitio No. 1 para una terminal de pasajeros.
5. *Costo del Proyecto:* El costo total se estima en 35 millones de dólares:
- a) Terminal de líquidos: 6 millones de dólares.
 - b) Conversión para contenedores: 24 millones de dólares.
 - c) Terminal de pasajeros: 5 millones de dólares.
6. *Plan de Ejecución:* 1996-1998
7. *Financiamiento:* Mixto:
- a) Terminal de líquidos: empresas petroleras
 - b) Conversión para contenedores:
 - Privado, por concesión (posiblemente dos: a revivarse),
 - Público, con el puerto haciendo las inversiones necesarias en accesos viales y dragado.
 - c) Terminal de pasajeros: privado.
8. *Observaciones:* Requiere la actualización del Plan Maestro del puerto existente.

PERFIL DE PROYECTO NO. 14

-
- | | | |
|----|----------------------------------|--|
| 1. | <i>Nombre del Proyecto:</i> | Terminal de Contenedores: Santo Tomás |
| 2. | <i>Localización:</i> | Guatemala: Costa Atlántica: Santo Tomás de Castilla |
| 3. | <i>Objetivos del Proyecto:</i> | Provisión de una terminal moderna de contenedores, que servirá a las necesidades nacionales; además a una proporción de la demanda regional. |
| 4. | <i>Descripción del Proyecto:</i> | El proyecto incluye muelle con dragado, patios, accesos y equipamiento. El presente estudio sugiere su construcción en dos etapas similares: |
| | Etapas 1: | 250 m de muelle, dragado, patios, equipos y accesos. |
| | Etapas 2: | 250 m de muelle, patios y equipos. |
| 5. | <i>Costo del Proyecto:</i> | El costo se estima en 55 a 60 millones de dólares, con dos grúas Panamax, pero excluyendo el costo del dragado, estimado en 1.5 millones de dólares (300,000 m ³ a 5/m ³). La primera etapa representará aproximadamente 60% del costo total. |
| 6. | <i>Plan de Ejecución:</i> | Las fechas óptimas van a depender del éxito de la modernización del puerto actual (ver perfil anterior), la programación de las obras en Puerto Cortés y en la construcción de la carretera que une los dos puertos. La programación provisional es: |
| | Etapas 1: | 1999-2001 |
| | Etapas 2: | 2004-2006 |
| 7. | <i>Financiamiento:</i> | Mixto: público: dragado y reclamación; camino de acceso.

Privado: terminal y equipamiento |
| 8. | <i>Observaciones:</i> | El proyecto definido por el puerto contempla la construcción de 500 m en una sola etapa, con un costo de 85.6 millones de dólares. |

* * *

PERFIL DE PROYECTO NO. 15

-
- | | | |
|----|-----------------------------|--|
| 1. | <i>Nombre del Proyecto:</i> | Ampliación del espigón y accesos: Puerto Barrios |
| 2. | <i>Localización:</i> | Guatemala: Costa Atlántica: Puerto Barrios |

3. *Objetivos del Proyecto:* Aumentar la capacidad del puerto y mejorar sus enlaces físicos con la ciudad.
4. *Descripción del Proyecto:* El proyecto incluye la prolongación del espigón y algunas mejoras a los caminos de acceso al puerto.
5. *Costo del Proyecto:* Las obras portuarias se estiman en 12 millones de dólares, incluyendo obras civiles y dragado pero sin equipos. Las obras viales son para definir; se estima un monto simbólico de 1 millón de dólares.
6. *Plan de Ejecución:* 1998-1999
7. *Financiamiento:* Mixto: la extensión del muelle será para el concesionario del puerto y las obras viales para ejecutar con fondos públicos.
8. *Observaciones:* La realización del proyecto está sujeta a una modificación de la concesión, a fin de que el concesionario pueda amortizar su inversión.

* * *

PERFIL DE PROYECTO NO. 16

1. *Nombre del Proyecto:* Modernización de Puerto Cortés
2. *Localización:* Honduras: Costa Atlántica: Puerto Cortés
3. *Objetivos del Proyecto:* Maximizar la capacidad de las instalaciones actuales del puerto, sacando las actividades que no tienen necesidad de los muelles comerciales.
4. *Descripción del Proyecto:* El proyecto tiene los siguientes componentes:
 - a) La reforma de la administración del muelle de contenedores actual, con la compra de equipos de manejo y control nuevos (estudio en preparación dentro del programa Banco Mundial).
 - b) La concesión al sector privado de uno o dos muelles para la provisión de equipo especializado para el manejo de graneles, con terreno para la construcción de almacenamiento.
 - c) La reubicación de los buques de cabotaje por medio de la construcción de un muelle de cabotaje.
 - d) La reubicación de los cruceros por medio de la construcción de una terminal de cruceros.

- e) La revisión de la planificación de la sección del puerto antes dedicada al manejo y almacenamiento del banano (no de contenedores) y la carga general, con la preparación de un Plan para su sectorización y modernización.
- f) La implementación de los resultados de la planificación del inciso e) anterior.
5. *Costo del Proyecto:* El costo total dependerá del contenido de los distintos componentes. Se estima un monto total de aproximadamente 45 a 60 millones de dólares, desglosado así:
- a) Muelle de contenedores actual: 5 millones,
- b) Muelles de graneles, con equipos y almacenamiento: 15 a 25 millones de dólares
- c) Muelle de cabotaje: 5 a 7 millones de dólares.
- d) Terminal de cruceros: 8 millones de dólares.
- e) Revisión de la planificación e implementación de la sección convencional del puerto: 12 a 15 millones de dólares.
6. *Plan de Ejecución:* 1996-2000
7. *Financiamiento:* Mixto: en general las inversiones corresponden a los concesionarios potenciales. Corresponde al sector público la provisión de los accesos viales y probablemente una parte del costo del dragado necesario.
8. *Observaciones:* Una solución provisional que vale la pena estudiar es ubicar la terminal de cruceros contigua al nuevo almacén refrigerado.

* * *

PERFIL DE PROYECTO NO. 17

1. *Nombre del Proyecto:* Terminal de contenedores, Puerto Cortés
2. *Localización:* Honduras: Costa Atlántica: Puerto Cortés
3. *Objetivos del Proyecto:* Provisión de una terminal moderna de contenedores, que servirá a las necesidades nacionales; además a una proporción de la demanda regional.

4. *Descripción del Proyecto:* El estudio efectuado por JICA identificó la ubicación y los elementos principales de la «Unit Cargo Terminal», entre el puerto actual y la Zona Franca, con una longitud de 350 m y con el potencial de ampliación futura. El proyecto de JICA incluye la construcción de un nuevo camino de acceso a la terminal, pero nos parece más conveniente su identificación como un proyecto independiente, porque sirve tanto al puerto existente como a la nueva terminal.
5. *Costo del Proyecto:* El Plan de Inversiones de la ENP estima su costo incluyendo el camino de acceso en 34.92 millones de dólares con un monto adicional de 14,394 millones de dólares para su equipamiento (con una sola grúa pórtico nueva: se supone el traslado de la grúa pórtico de la terminal actual). Se incluyen algunos equipos para el muelle de cabotaje en este total. El camino de acceso tiene un costo estimado en 2 millones de dólares aproximadamente, de modo que la terminal propiamente dicha tiene un costo estimado en 32.94 millones de dólares para las obras civiles.
6. *Plan de Ejecución:* Para los años 1997-2000: la fecha óptima va a depender del resultado del estudio de la terminal de contenedores actual de Puerto Cortés, la programación de las obras en Santo Tomás y en la construcción de la carretera que une los dos puertos. El Plan de Inversiones de la ENP muestra la construcción de la terminal en el período 1997-1999.
7. *Financiamiento:* Mixto: público: dragado y reclamación; camino de acceso.
Privado: terminal y equipamiento.
8. *Observaciones:* Véanse las observaciones en el punto 7 del capítulo II. Será prudente avanzar con la preparación de la ingeniería de este proyecto.

* * *

PERFIL DE PROYECTO NO. 18

-
1. *Nombre del Proyecto:* Accesos y desarrollo urbano de Puerto Cortés
2. *Localización:* Honduras: Costa Atlántica: Puerto Cortés
3. *Objetivos del Proyecto:* Optimizar el uso del espacio disponible para usos portuarios o usos urbanos.
4. *Descripción del Proyecto:* Proveer el puerto con un nuevo camino de acceso y revisar las relaciones entre puerto, ferrocarril y ciudad a fin de lograr el objetivo del proyecto de reciclar las instalaciones portuarias obsoletas.

- | | | |
|----|----------------------------|--|
| 5. | <i>Costo del Proyecto:</i> | Dependerá de los resultados del proyecto Puerto Cortés 1. Se estima un monto provisional de 15 a 20 millones de dólares entre el nuevo camino de acceso al puerto, la preparación del terreno a reciclar y la provisión del equipamiento urbano. |
| 6. | <i>Plan de Ejecución:</i> | 1998-2005. |
| 7. | <i>Financiamiento:</i> | Mixto, con proporciones a ser definido con base en los resultados del proyecto anterior Puerto Cortés 1. |
| 8. | <i>Observaciones:</i> | La parte oeste del puerto tiene mucho espacio, antes utilizado por ferrocarriles y ahora sustancialmente ocioso, que ofrece la oportunidad de su desarrollo para la expansión de actividades industriales. |

* * *

PERFIL DE PROYECTO NO. 19

- | | | |
|----|----------------------------------|--|
| 1. | <i>Nombre del Proyecto:</i> | Ampliación de Puerto Castilla |
| 2. | <i>Localización:</i> | Honduras: Costa Atlántica: Puerto Castilla |
| 3. | <i>Objetivos del Proyecto:</i> | Estimular la inversión privada en el puerto. |
| 4. | <i>Descripción del Proyecto:</i> | Ampliación del muelle existente en 200 m, con patio, accesos y equipamiento. |
| 5. | <i>Costo del Proyecto:</i> | Hay una gran cantidad de pilotes en el puerto, que fueron fabricados cuando se construyó el muelle existente. Si su uso es técnicamente factible, podría resultar un proyecto económico. Se estima el costo del muelle con pavimento limitado y accesos sencillos, entre 7 a 9 millones de dólares. |
| 6. | <i>Plan de Ejecución:</i> | Posiblemente 1997-1998, siempre y cuando exista interés. |
| 7. | <i>Financiamiento:</i> | Privado, por modalidad de concesión. |
| 8. | <i>Observaciones:</i> | Podría existir interés por parte de la empresa bananera y/o las compañías de cruceros y se ha discutido también la posibilidad de desarrollar el puerto como un puerto industrial (petroquímico) a más largo plazo. Existe espacio suficiente para un desarrollo amplio. Se incluye el monto de 7.1 millones de dólares en el Plan de Inversiones de la ENP. |

PERFIL DE PROYECTO NO. 20

1. *Nombre del Proyecto:* Ampliación de las terminales de Arlen Siu
2. *Localización:* Nicaragua: Costa Atlántica: Arlen Siu (Rama)
3. *Objetivos del Proyecto:* Ampliar las instalaciones disponibles en las terminales de Arlen Siu I y II, a fin de incentivar la competencia en las corrientes comerciales entre Nicaragua y Miami y los puertos del Caribe.
4. *Descripción del Proyecto:* El proyecto contempla los siguientes componentes:
 - Arlen Siu II*
 - Provisión de un segundo muelle, con dragado y equipos
 - Mejoras a las instalaciones en tierra
 - Provisión de servicios básicos
 - Mejoras a los accesos
 - Arlen Siu I*
 - Confección e implementación de un plan maestro para el desarrollo de las instalaciones
5. *Costo del Proyecto:* Arlen Siu I: 10 millones de dólares (muelle, dragado y equipo, 5 a 6 millones de dólares, instalaciones en tierra, 2 a 3 millones de dólares, servicios y accesos, 2 millones de dólares)

Arlen Siu I: 5 millones de dólares
6. *Plan de Ejecución:* 1997-1999
7. *Financiamiento:* Mixto: público: accesos, dragado y servicios privados: muelle, equipos e instalaciones en tierra, por la modalidad de concesión. Es factible la división del puerto de Arlen Siu II en dos terminales.
8. *Observaciones:* Existe una demanda importante para las instalaciones en Arlen Siu II y la necesidad confrontada por el proyecto es la ampliación de la oferta de los servicios portuarios, a fin de posibilitar la competencia entre los navieros. Se contempla la inversión de uno o más navieros extranjeros en el puerto, una vez que se definan las condiciones y el marco legal-regulatorio. Arlen Siu I se encuentra ya concesionado, pero hasta la visita de la misión del estudio, sin actividad significativa.

No se incluyen en la estimación del costo de este proyecto las mejoras necesarias en la carretera Managua-Arlen Siu.

PERFIL DE PROYECTO NO. 21

-
- | | | |
|----|----------------------------------|---|
| 1. | <i>Nombre del Proyecto:</i> | Revisión de las necesidades de los puertos de la Costa Atlántica de Nicaragua |
| 2. | <i>Localización:</i> | Nicaragua: Costa Atlántica: General |
| 3. | <i>Objetivos del Proyecto:</i> | Definir el potencial para las inversiones privadas en los puertos de la costa Atlántica, tanto para uso comercial como para el turismo. Se excluyen las terminales de Arlen Siu (ver el perfil anterior). |
| 4. | <i>Descripción del Proyecto:</i> | Existe un movimiento de contenedores en los puertos de la costa Atlántica de El Bluff, Corn Island, etc. También se encuentra en desarrollo el turismo ecológico con cruceros de tamaño mediano. Se han hecho muchos estudios en el pasado sobre aspectos del desarrollo de la zona. El proyecto contempla la revisión de estos estudios a la luz de la situación actual y con miras a la posibilidad de inversión privada. |
| 5. | <i>Costo del Proyecto:</i> | Sin definición por el momento. El objetivo del estudio de actualización será la definición de proyectos con una estimación de su costo. |
| 6. | <i>Plan de Ejecución:</i> | 1996 (estudio); 1997 y en adelante (proyectos). |
| 7. | <i>Financiamiento:</i> | Privado, posiblemente con apoyo público para obras de dragado y accesos terrestres. |
| 8. | <i>Observaciones:</i> | Para discusión y confección de términos de referencia. |

* * *

PERFIL DE PROYECTO NO. 22

-
- | | | |
|----|----------------------------------|--|
| 1. | <i>Nombre del Proyecto:</i> | Desarrollo del Puerto Moín |
| 2. | <i>Localización:</i> | Costa Rica: Costa Atlántica: Moín |
| 3. | <i>Objetivos del Proyecto:</i> | Ampliar la capacidad del puerto para confrontar la demanda futura |
| 4. | <i>Descripción del Proyecto:</i> | Se prevé la necesidad de 2 a 3 muelles unitarios adicionales en el periodo hasta el año 2010, con capacidad adicional para graneles. Los componentes principales son: <ul style="list-style-type: none"> - Extensión del muelle marginal en 200 m y posteriormente en 400 m, con dragado, la ampliación del patio y los equipos que corresponden. |

- Reubicación del muelle de RECOPE.
 - Rehabilitación de las instalaciones para el manejo de fertilizantes.
 - Mejoras al acceso del puerto.
5. *Costo del Proyecto:*
- a) Muelle de contenedores: 20 millones de dólares + 40 millones de dólares, incluyendo patios y equipos.
 - b) Reubicación del muelle de RECOPE: 23 a 26 millones de dólares.
 - c) Rehabilitación de instalaciones de fertilizantes: 1 millón de dólares.
 - d) Mejoras al acceso: 5 millones de dólares.
6. *Plan de Ejecución:*
- Etapa 1: Muelle unitario de 200 m y mejoras al acceso (parte): 1998-1999.
- Etapa 2: Muelle unitario de 400 m, reubicación de RECOPE, accesos (parte) y rehabilitación de instalaciones para fertilizantes: 2000-2005.
7. *Financiamiento:*
- Mixto: privado: muelles unitarios por concesión, también la rehabilitación de las instalaciones de fertilizantes.
- Público: reubicación de RECOPE sujeto a la institucionalidad de RECOPE en el momento de hacer las obras.
8. *Observaciones:*
- Corresponde a los lineamientos generales del proyecto descrito en el anexo III del Informe No. 2.

* * *

PERFIL DE PROYECTO: NO. 23

- 1. *Nombre del Proyecto:* Equipamiento del muelle de contenedores: Puerto Limón
- 2. *Localización:* Costa Rica: Costa Atlántica: Puerto Limón
- 3. *Objetivos del Proyecto:* Aumentar la capacidad del muelle de contenedores por medio de su ampliación y el reequipamiento del muelle de contenedores (muelle Alemán).

- | | | |
|----|----------------------------------|---|
| 4. | <i>Descripción del Proyecto:</i> | Dotar el muelle con una segunda grúa gantry, con los equipos de patio que corresponden. |
| 5. | <i>Costo del Proyecto:</i> | 10 millones de dólares sin impuestos. |
| 6. | <i>Plan de Ejecución:</i> | 1996-1997 |
| 7. | <i>Financiamiento:</i> | Sector privado, por medio de una concesión de operación de la nueva grúa que incluye también la existente. |
| 8. | <i>Observaciones:</i> | Necesita un cambio en la administración de la terminal, a fin de hacerla una unidad operacional independiente de JAPDEVA. |

* * *

PERFIL DE PROYECTO NO. 24

- | | | |
|----|----------------------------------|--|
| 1. | <i>Nombre del Proyecto:</i> | Terminal de cruceros y reciclaje de las instalaciones portuarias: Puerto Limón |
| 2. | <i>Localización:</i> | Costa Rica: Costa Atlántica: Puerto Limón |
| 3. | <i>Objetivos del Proyecto:</i> | Planificar y revisar el desarrollo del antiguo puerto de Limón para usos urbanos más productivos, que encuadren mejor con su ubicación en la ciudad de Limón. |
| 4. | <i>Descripción del Proyecto:</i> | <p>La combinación del desarrollo del muelle 70 como muelle de cruceros, la reducción en la carga general y el desarrollo del puerto de Moín da la oportunidad de una nueva planificación total del antiguo puerto de Limón, quedando solamente la terminal de contenedores (y la rampa Ro/Ro). Se prevén tres componentes principales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Muelle de cruceros. - Terminal de pasajeros con estacionamiento y servicios. - Desarrollo de espacios ahora disponibles para usos urbanos. - Accesos y su integración en el sistema vial de la ciudad. |
| 5. | <i>Costo del Proyecto:</i> | 18 millones de dólares, sin muelle de cruceros que cuenta con financiamiento del Banco Mundial: 3 millones de dólares para la terminal y accesos; 15 millones de dólares para el reciclaje de las áreas disponibles. |
| 6. | <i>Plan de Ejecución:</i> | 1997-1998 |

-
7. *Financiamiento:* Mixto público y privado:
- Público: estudios, accesos y servicios.
 - Privado: terminal, desarrollo urbano.
8. *Observaciones:* La primera etapa es el desarrollo de un Plan Maestro para toda el área, donde JAPDEVA debe trabajar conjuntamente con la Municipalidad y el Gobierno.

Anexo VI

REFORMA PORTUARIA
TERMINOS DE REFERENCIA

TERMINOS DE REFERENCIA DEL
ASESOR PRINCIPAL

Antecedentes:

1.1 Conscientes del crecimiento del comercio exterior, con tasas que implican su duplicación, el año 2010 con las demandas que esto representa para los puertos y además conscientes de las necesidades de la modernización y ampliación de la infraestructura de los puertos, los Gobiernos de Centroamérica han iniciado programas importantes de reforma del sector portuario. Estos programas se encuentran en desarrollo en cada país centroamericano, con diferencias significativas en su programación y en algunos aspectos de su contenido.

1.2 Se ve la conveniencia e importancia de la adopción de un programa coordinado con una metodología y una documentación común, a fin de:

- Ahorrar costos en su preparación,
- Contribuir a la meta de una red centroamericana de puertos y carreteras coordinadas,
- Evitar confusión en las señales que recibe el sector privado del proceso de la licitación de concesiones.

1.3 Tal programa coordinado representa un herramienta en la integración centroamericana

frente a los desafíos que confronta el comercio exterior en el mercado mundial.

1.4 Por esas razones, se ha decidido la preparación de un programa conjunto para el programa de reforma portuaria centroamericana, bajo la coordinación del BCIE y financiamiento con recursos (a definirse). El programa necesita un director interno del BCIE, con integrantes de los países y con un apoyo técnico externo integrado por un grupo de tres especialistas, un Asesor Principal, un Asesor Legal y un Asesor en Asuntos Laborales. Las tareas del Asesor Principal se definen en estos términos de referencia.

Objetivos

1.5 El objetivo general de la asistencia técnica es asesorar al BCIE en su tarea de apoyar a los Gobiernos en la definición de un Programa de Reforma Portuaria para los puertos centroamericanos, a fin de asistir en la integración de la red regional de puertos y accesos.

1.6 La responsabilidad del Asesor Principal es asistir en la preparación del Programa y dirigir las actividades del Asesor Legal y el Asesor en Asuntos Laborales.

Alcance del Trabajo

1.7 El trabajo del Asesor Principal incluirá las siguientes tareas:

- a) Discusiones con el BCIE y los Gobiernos a fin de definir los objetivos del Programa de Reforma Portuaria. Con base en estas discusiones, preparará para su consideración un Documento de Política, que define los objetivos de la reforma en términos de la minimización del costo generalizado del transporte, el papel del sector privado en las operaciones e inversiones portuarias, y la política financiera del sector, entre otros aspectos. Hará una estimación del costo y tiempo necesario para la realización del Programa de Reforma, en términos generales;
- b) La organización de uno o más seminarios en Tegucigalpa, a fin de tener presentaciones de las experiencias de la reforma portuaria de México, Panamá, Colombia y Argentina, y de tener representantes de estos países con una participación directa en los cambios. El propósito del seminario o de los seminarios es asistir a los Gobiernos centroamericanos en su evaluación del Documento de Política, a la luz de la experiencia de los otros países;
- c) Asistir en el desarrollo de un Plan de Acción general, que redefina los objetivos del documento de política en términos de su contenido e implicaciones para cada aspecto del proceso de reforma, incluyendo: el institucional, el papel del sector privado, el papel del Gobierno y de la Autoridad Portuaria, los aspectos legales, los laborales, los sistemas de manejo de carga, los servicios portuarios, los sistemas administrativos, la provisión y mantenimiento de equipos e infraestructura, etc.;
- d) Organizar seminarios en cada país para la divulgación de su trabajo, basados en el borrador del Plan de Acción, a fin de recibir los comentarios de los interesados en cada país, tanto del sector público como del privado y sindical;
- e) Asistir en la preparación de la documentación necesaria para la licitación de las concesiones portuarias, incluyendo los estudios previos: factibilidad, Plan de Negocio, Prospectos y los documentos de licitación: Pliego y contrato. Esta documentación será «tipo», para su ajuste posterior a las circunstancias de cada puerto;
- f) Asistir en cada país en la formación de grupos de trabajo para la implementación del proceso de reforma.
- g) Coordinar y dirigir el trabajo del Asesor Legal y del Asesor en Asuntos Laborales.

Duración

- 1.8 La duración de la asesoría se estima en 6 meses tiempo completo, seguido de aproximadamente 6 meses de trabajo durante los siguientes 12 meses.

Informes y responsabilidad

- 1.9 El Asesor Principal tomará responsabilidad para la confección de los siguientes documentos:
- Documento de Política, el Plan de Acción y la documentación general de licitación;
 - Memorando mensual, a fin de reportar su progreso, dificultades encontradas y acciones tomadas para su resolución.
- 1.10 El Asesor Principal será responsable ante el funcionario nombrado por el BCIE.

Calificaciones

- 1.11 El Asesor Principal tendrá una experiencia amplia en la reforma portuaria, incluyendo la privatización de los servicios y la confección de la documentación necesaria para las concesiones portuarias.
- 1.12 El idioma de la Asesoría será el español.

TERMINOS DE REFERENCIA DEL ASESOR LEGAL

Antecedentes:

- 1.1 Conscientes del crecimiento de su comercio exterior, con tasas que implican su duplicación, el año 2010 con las demandas que esto representa para los puertos y además conscientes de las necesidades de la modernización y ampliación de la infraestructura de los puertos, los Gobiernos de Centroamérica han iniciado programas importantes de reforma del sector portuario. Estos programas se encuentran en desarrollo en cada país centroamericano, con diferencias significativas en su programación y en algunos aspectos de su contenido.
- 1.2 Se ve la conveniencia e importancia de la adopción de un programa coordinado con una metodología y una documentación común, a fin de:
 - Ahorrar costos en su preparación.
 - Contribuir a la meta de una red centroamericana de puertos y carreteras coordinadas,
 - Evitar confusión en las señales que recibe el sector privado del proceso de la licitación de concesiones.
- 1.3 Tal programa coordinado representa una herramienta en la integración centroamericana frente a los desafíos que confronta el comercio exterior en el mercado mundial.
- 1.4 Por estas razones, se ha decidido la preparación de un programa conjunto para el programa de reforma portuaria centroamericana, bajo la coordinación del BCIE y financiamiento con recursos (a definirse). El programa necesita un director interno del BCIE, con integrantes de los países y con un apoyo técnico externo integrado por un grupo de tres especialistas, un Asesor Principal, un Asesor Legal y un Asesor en Asuntos La-

borales. Las tareas del Asesor Legal se definen en estos términos de referencia.

Objetivos

- 1.5 El objetivo general de la asistencia técnica es asesorar al BCIE en su tarea de apoyar los Gobiernos en la definición de un Programa de Reforma Portuaria para los puertos centroamericanos, a fin de asistir en la integración de la red regional de puertos y accesos.
- 1.6 La responsabilidad del Asesor Legal es asistir en la preparación del Programa e identificar obstáculos legales a su implementación. Hará recomendaciones para la resolución de tales obstáculos.

Alcance del Trabajo

- 1.7 El trabajo del Asesor Legal incluirá las siguientes tareas:
 - a) Asistir en discusiones con el BCIE y los Gobiernos a fin de definir los objetivos del Programa de Reforma Portuaria. Con base en estas discusiones, preparará para su consideración un documento que define el marco legal actual, los obstáculos previstos en la realización del Programa de Reforma y los cambios legales necesarios para superarlos;
 - b) La participación en uno o más seminarios en Tegucigalpa, a fin de presentar sus conclusiones y recomendaciones en el área legal pertinente a la reforma portuaria;
 - c) Asistir a el desarrollo de un Plan de Acción general, que redefine los objetivos del documento de política en términos de su contenido y especialmente en la definición de sus implicaciones para los aspectos institucionales y legales;

- d) Asistir a seminarios en cada país para la divulgación de su trabajo, a fin de recibir los comentarios de los interesados en cada país, tanto del sector público como del privado y sindical;
- e) Apoyar al Asesor Principal en la preparación de la documentación necesaria para la licitación de las concesiones portuarias, incluyendo los estudios previos: factibilidad, Plan de Negocio, Prospectos y los documentos de licitación: Pliego y contrato. Esta documentación será "tipo", para su ajuste posterior a las circunstancias de cada puerto.
 - Documento de Diagnóstico de los aspectos legales del proceso de reforma, la identificación de los problemas previstos y recomendaciones para su resolución;
 - Contribuciones a la documentación necesaria para la licitación de concesiones en los puertos.
 - Memorando mensual, a fin de reportar su progreso, dificultades encontradas y acciones tomadas para su resolución.

1.10 El Asesor Legal será responsable ante el Asesor Principal en aspectos técnicos y ante el funcionario nominado por el BCIE en asuntos administrativos.

Duración

- 1.8 La duración de la asesoría se estima en 3 meses tiempo completo, seguido de aproximadamente 3 meses de trabajo durante los siguientes 12 meses.

Informes y responsabilidad

- 1.9 El Asesor Legal tomará responsabilidad para la confección de los siguientes documentos:

Calificaciones

- 1.11 El Asesor Legal tendrá una experiencia amplia en los aspectos legales de la reforma portuaria, incluyendo la privatización de los servicios y la confección de la documentación necesaria para las concesiones portuarias.
- 1.12 El idioma de la Asesoría será el español.

TERMINOS DE REFERENCIA DEL ASESOR EN ASUNTOS LABORALES

Antecedentes:

- 1.1 Conscientes del crecimiento de su comercio exterior, con tasas que implican su duplicación, el año 2010 con las demandas que esto representa para los puertos y además conscientes de las necesidades de la modernización y ampliación de la infraestructura de los puertos, los Gobiernos de Centroamérica han iniciado programas importantes de reforma del sector portuario. Estos programas se encuentran en desarrollo en cada país centroamericano, con diferencias significativas en su programación y en algunos aspectos de su contenido.
- 1.2 Se ve la conveniencia e importancia de la adopción de un programa coordinado con una metodología y una documentación común, a fin de:
 - Ahorrar costos en su preparación,
 - Contribuir a la meta de una red centroamericana de puertos y carreteras coordinadas,
 - Evitar confusión en la señales que recibe el sector privado del proceso de la licitación de concesiones.
- 1.3 Tal programa coordinado representa una herramienta en la integración centroamericana frente a los desafíos que confronta el comercio exterior en el mercado mundial.
- 1.4 Por esas razones, se ha decidido la preparación de un programa conjunto para el programa de reforma portuaria centroamericana, bajo la coordinación del BCIE y financiamiento con recursos (a definirse). El programa necesita un director interno del BCIE, con integrantes de los países y con un apoyo técnico externo integrado por un grupo de tres especialistas, un Asesor Principal, un Asesor Legal y un Asesor en Asuntos Laborales. Las tareas del Asesor

en Asuntos Laborales se definen en estos términos de referencia.

Objetivos

- 1.5 El objetivo general de la asistencia técnica es asesorar al BCIE en su tarea de apoyar los Gobiernos en la definición de un Programa de Reforma Portuaria para los puertos centroamericanos, a fin de asistir en la integración de la red regional de puertos y accesos.
- 1.6 La responsabilidad del Asesor en Asuntos Laborales es asistir en la preparación del Programa e identificar obstáculos laborales a su implementación. Hará recomendaciones para la resolución de tales obstáculos, con base en sus consultas a los interesados.

Alcance del trabajo

- 1.7 El trabajo del Asesor en Asuntos Laborales incluirá las siguientes tareas:
 - a) Asistir en discusiones con el BCIE y los Gobiernos a fin de definir los objetivos del Programa de Reforma Portuaria. Con base en estas discusiones, preparará para su consideración un documento que define el marco laboral actual, los obstáculos previstos en la realización del Programa de Reforma, los cambios laborales necesarios para superarlos, con una estimación de su costo;
 - b) La participación en uno o más seminarios en Tegucigalpa, a fin de presentar sus conclusiones y recomendaciones en el área laboral pertinente a la reforma portuaria;
 - c) Asistir en el desarrollo de un Plan de Acción general, que redefina los objetivos del documento de política en términos de su contenido y especialmente en la definición de sus implicaciones para los aspectos laborales;

- d) Asistir a seminarios en cada país para la divulgación de su trabajo, a fin de recibir los comentarios de los interesados en cada país, tanto del sector público como del privado y sindical;
 - e) Apoyar a los Gobiernos en la confección de una estrategia para la reforma del sector laboral, con una estimación de su costo;
 - f) Asistir al Asesor Principal en la preparación de la documentación necesaria para la licitación de las concesiones portuarias, en su tratamiento de aspectos laborales, incluyendo las implicaciones, en términos de costo y otros factores, de excluir garantías para el personal actualmente empleado.
- Documento de Diagnóstico de los aspectos laborales del proceso de reforma, la identificación de los problemas previstos y recomendaciones para su resolución;
 - Contribuciones a la documentación necesaria para la licitación de concesiones en los puertos.
 - Memorando mensual, a fin de reportar su progreso, dificultades encontradas y acciones tomadas para su resolución.
- 1.10 El Asesor en Asuntos Laborales será responsable ante el Asesor Principal en aspectos técnicos y ante el funcionario nominado por el BCIE en asuntos administrativos.

Duración

- 1.8 La duración de la asesoría se estima en 3 meses tiempo completo, seguido de aproximadamente 3 meses de trabajo durante los siguientes 12 meses.

Informes y responsabilidad

- 1.9 El Asesor en Asuntos Laborales tomará responsabilidad para la confección de los siguientes documentos:

Calificaciones

- 1.11 El Asesor en Asuntos Laborales tendrá una experiencia amplia en los aspectos laborales de la reforma portuaria, incluyendo la privatización de los servicios y la confección de la documentación necesaria para las concesiones portuarias.
- 1.12 El idioma de la Asesoría será el español.

Esta obra se imprimió en los talleres de
Comunicación Gráfica y Representaciones
P.J. S.A. de C.V.
Arroz No. 226, Col. Sta. Isabel Industrial
Del. Iztapalapa, C.P. 09820
Tels. 670-08-15 581-84-07

