

PUERTOS LATINOAMERICANOS

Tomás Sepúlveda Whittle
Capitán de Fragata (R)

INTRODUCCION

El transporte marítimo es de fundamental importancia para el comercio, la industria, el desarrollo y la vida misma de las naciones de América Latina, que dependen del mar en un 90% para su comercio exterior y continuarán haciéndolo en gran medida dadas su situación geográfica y las condiciones económicas imperantes.

De ahí que los puertos tengan enorme importancia para estos países. A través de ellos, en 1979 se movilizaron más de 445 millones de toneladas métricas de carga, de las cuales las exportaciones sumaron 326 millones y las importaciones 119 millones.

Por razones históricas, el desarrollo latinoamericano se ha concentrado en las costas y la mayoría de sus 240 millones de habitantes vive a una distancia máxima de 150 kilómetros del mar. De las diecisiete ciudades sudamericanas con una población superior al millón, doce son puertos o están

situados cerca de uno: Buenos Aires y Santa Fe en Argentina, Montevideo en Uruguay, y Porto Alegre, Rio de Janeiro, Salvador, Fortaleza y Recife en Brasil, son puertos. Lima, en Perú, está muy cerca de El Callao y Caracas, en Venezuela, a un paso de La Guaira; Sao Paulo queda a 70 kilómetros de Santos y Santiago a 110 kilómetros de Valparaíso. La situación es diferente en México y en América Central, donde las principales ciudades están en las montañas y la costa tiene un clima tan desagradable que incluso las autoridades portuarias son reacias a vivir allí, en algunos países.

En América Latina, el principio del Derecho Público, derivado del Derecho Romano y ratificado en las cláusulas constitucionales, establece que la propiedad del territorio donde están construidos los puertos pertenece al Estado. Por tanto, hasta hace unos veinticinco años la mayoría de los puertos de la región dependía de la Aduana. En general, prevalecía la filosofía de *la Aduana del Rey*, heredada de los tiempos coloniales, en que los aranceles aduaneros constituían la

principal fuente de ingresos fiscales. Este criterio cambió cuando se hizo evidente que los puertos no podían hacer frente a las crecientes necesidades del comercio por mar. En algunos casos, costó una verdadera batalla contra la burocracia para cambiar este estado de cosas. Puede decirse que debido, en parte, a las recomendaciones de las misiones económicas de Estados Unidos y a los requerimientos del Banco Mundial, las administraciones portuarias de América Latina fueron confiadas a entidades separadas, bien sea bajo el régimen de autoridad portuaria o bien bajo un organismo autónomo estatal especializado en este campo.

Prácticamente todos los países de la región han creado entidades con mayor o menor grado de autonomía para desarrollar y operar sus puertos. Sin embargo, como esta autonomía no siempre es absoluta, los ingresos de esas entidades son muchas veces utilizados por los gobiernos para sus propósitos generales, en lugar de destinarlos al mejoramiento de la infraestructura o del equipamiento portuarios. Además, hay una gran rotación de los ejecutivos encargados de los puertos, designados muchas veces por razones políticas y sujetos, por tanto, a los cambios gubernamentales, lo cual, por supuesto, conspira contra la eficiencia. Por otra parte, cuando los puertos son administrados efectivamente por un ente nacional, el monopolio estatal lleva a la tentación de imponer tarifas excesivas o de reducir el nivel de los servicios a las naves y a la carga. En otros casos, los puertos son utilizados como instrumentos de política comercial, subsidiando las exportaciones mediante altas tarifas a las importaciones. En

algunos países, por ejemplo, las tarifas portuarias a la importación representan el doble de las que se aplican a la exportación. Finalmente, en general las organizaciones portuarias que dependen del gobierno dedican más recursos a las inversiones en infraestructura y equipo que a la organización y capacitación.

CONDICIONES DE LOS PUERTOS

Si bien puede decirse que la constitución y los objetivos de las autoridades portuarias y de los organismos de administración portuaria difieren considerablemente de un país a otro en la región, existe una similitud básica entre ellos. En realidad, todas las naciones latinoamericanas tienen un acentuado grado de centralización gubernamental que se refleja en la administración portuaria, diferenciándose en la responsabilidad y atribuciones de cada una de ellas. Algunos organismos ejercen jurisdicción sobre todos los puertos del país, mientras otros puertos responden a situaciones regionales o locales. Por otra parte, algunas autoridades portuarias son responsables de todos los servicios de manipuleo de la carga, en tanto en otras estas operaciones quedan en manos de empresas privadas. En algunos puertos, como aquéllos que han sido construidos o ampliados con la ayuda del Banco Mundial —El Callao, Guayaquil, Buenaventura— no hay equipos portuarios de manipuleo de cargas y las operaciones deben hacerse con la maniobra de las naves. Esta política era apropiada hasta la introducción del contenedor, que requiere grúas especiales y un equipo pesado, para el cual no existe la infraestructura adecuada en esos puertos.

Pasaremos revista, rápidamente, a la situación actual en los cuatrocientos principales puertos latinoamericanos —incluyendo aquéllos del Caribe que pertenecen a los treinta países miembros de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL)—, en la imposibilidad de hacer mención de todos ellos o de las condiciones en que se encuentran en materia de pilotaje, practicaje, aduanas, navegación, documentación, sanidad, policía internacional, migración, avituallamiento, reparaciones, servicios de radio, faros y balizas y demás aspectos que interesan a los usuarios de los puertos.

México

México posee más de cincuenta puertos abiertos al tráfico internacional en sus dos costas. Los más importantes son: Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos y Campeche en el Golfo de México, y Ensenada, Guaymas, Mazatlán, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Acapulco, Salina Cruz y Francisco Madero en el Pacífico. Todos estos puertos están controlados por la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, organismo gubernamental creado en 1970 con representantes del gobierno, los usuarios y los trabajadores. Estas tres partes son propietarias, asimismo, del capital de los puertos mexicanos, excepto en Tampico, donde los trabajadores son dueños de los equipos de manipuleo de cargas y operan el puerto.

El 1º de abril de 1981 el gobierno inauguró el *punte terrestre* a través del Istmo de Tehuantepec, para facilitar el manipuleo de cargas interoceánicas y servir de alternativa a la ruta tradicional del Canal de Panamá. El nuevo sistema, que costó millones

de dólares, conecta Coatzacoalcos con Salina Cruz, a lo largo de 305 kilómetros de carretera y ferrocarril, y se espera que movilice entre 70 mil y 90 mil contenedores durante su primer año de operaciones, anticipándose que dentro de cinco años se llegará a 500 mil unidades.

América Central

Los cinco países centroamericanos cuenta con diecinueve puertos mayores, de los cuales nueve a lo largo de 1.200 millas sobre el Atlántico y diez en las mil millas sobre el Pacífico. Durante las últimas dos décadas, sus gobiernos han prestado considerable atención al desarrollo de un sistema portuario, habiendo invertido 130 millones de dólares, entre 1971 y 1978, en el mejoramiento de cinco puertos principales —Puerto Limón (Costa Rica), Acajutla (Salvador), Santo Tomás de Castilla (Guatemala), Puerto Cortés (Honduras) y Corinto (Nicaragua)—, además de destinar 86 millones de dólares a la construcción de tres nuevos puertos: Caldera en Costa Rica, y Castilla y Henecan en Honduras.

Hay autoridades portuarias en los cinco puertos mencionados y adicionalmente en Puntarenas (Costa Rica) y en Champerico (Guatemala). La unitización de la carga es cada vez más importante en los puertos centroamericanos, que además están preparados para operar con barcos de autotransbordo (Ro-Ro).

Países del Caribe

- En Cuba hay veintinueve puertos, administrados por el organismo estatal Empresa Consignataria Mambisa. Los más importantes son: La

Habana, Santiago de Cuba, Matanzas y Cienfuegos. Se está desarrollando considerablemente la carga unitarizada, bajo la conducción de un organismo gubernamental especializado.

- Haití tiene once puertos, pero la mayoría del tráfico internacional se mueve a través de Port-au-Prince, que puede operar con contenedores y con barcos Ro-Ro.

- En la República Dominicana existen nueve puertos, el más importante de los cuales es Santo Domingo, seguido de Haina y, en menor grado, San Pedro de Macoris, Barahona y Puerto Plata.

- El principal puerto entre aquellos de los diez Estados que hasta hace pocos años formaban parte de la Comunidad Británica de Naciones en el Caribe, es Kingston, en Jamaica, cuyo moderno terminal de contenedores (Port Bustamante) sirve como punto de transbordo de cargas provenientes de o destinadas a las islas vecinas. Otro puerto importante de la región es Port of Spain, en Trinidad, que también ofrece buenas condiciones para el manipuleo de contenedores.

- Cabe mencionar otros puertos de las islas del Caribe: Freeport y Nassau en las Bahamas, Bridgetown en Barbados, Roseau en Dominica, Saint George's en Granada, Castries en Santa Lucía y Kingston en San Vicente y Las Granadinas.

Panamá

Los puertos de entrada al Canal de Panamá son Balboa, sobre el Océano Pacífico, y Cristóbal en el Atlántico, que fueron transferidos a la República de Panamá de acuerdo con el Tratado Torrijos-Carter de 1976, y

ahora son administrados por la Autoridad Nacional Portuaria de Panamá. El tiempo de tránsito para el viaje de 80 kilómetros a través del canal es de unas ocho horas en el canal mismo y de catorce a dieciséis horas entre los dos océanos, si no se recalca en ningún puerto. Son principalmente puertos de tránsito, pero tienen facilidades necesarias para el manejo de carga general y contenedores y para abastecimiento de combustibles y provisiones. Existen también diques secos en ambos puertos para operaciones de emergencia. El gobierno de Panamá está proyectando el establecimiento de un *punte terrestre* para el transporte de contenedores entre Cristóbal y Balboa.

América del Sur

- Colombia. En la costa atlántica (Mar Caribe) están Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, y sobre la costa del Pacífico, Buenaventura y Tumaco. Cada uno opera independientemente bajo la supervisión y administración financiera de la Empresa de Puertos de Colombia (COLPUERTOS), que aplica un régimen tarifario uniforme y los mismos procedimientos.

En los puertos colombianos no existen grúas terrestres para el manipuleo de contenedores.

- En Ecuador los diferentes terminales portuarios están bajo el control de la Armada, a través del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos y de la Dirección General de Desarrollo Marítimo. Cada autoridad portuaria es semiautónoma, responsable de su propio presupuesto y operaciones, sin subsidios, aunque las nuevas inversiones y los cambios en las tarifas están sujetos a aprobación del Consejo Nacional.

Actualmente, hay autoridad portuaria en Guayaquil, Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas, mientras que en los terminales petroleros de Balao y La Libertad la administración está a cargo de un superintendente portuario.

Operativamente, los puertos ecuatorianos son muy eficientes y son los únicos en el continente en los que la recepción y despacho de las naves puede hacerse a cualquiera hora todos los días del año —con excepción de la víspera de Navidad y el Año Nuevo en Guayaquil, y del 1º de Mayo en Manta—, aplicándose las mismas tarifas a lo largo de toda la jornada, sin cobro de sobretiempo durante los días laborales y con un pequeño recargo los días domingo y festivos. Ecuador está cumpliendo un plan quinquenal para el mejoramiento portuario, que le demanda una inversión de 132 millones de dólares. En Guayaquil se han construido dos nuevos atracaderos y un terminal de contenedores, que se inauguró en octubre de 1980.

- Perú tiene más de veinte puertos para el tráfico internacional, administrados por la Empresa de Puertos del Perú (ENAPU), que es la autoridad portuaria nacional. Algunos puertos menores han sido cerrados últimamente, pues la tendencia es a concentrar el movimiento en los puertos más bien equipados, mejorando las carreteras y el transporte terrestre a lo largo de la costa.

El principal puerto es El Callao, que tiene once muelles con veintiséis sitios de atraque comerciales, donde los contenedores son cargados y descargados mediante los equipos de los buques. De hecho, no hay grúas especializadas para manejo de contenedo-

res en ningún puerto peruano. Otros puertos importantes son: Iquitos, a 2.300 kilómetros río arriba sobre el Amazonas, Talara, General San Martín y Matarani; este último también sirve de puerto de tránsito a Bolivia.

- Chile posee doce puertos mayores o complejos portuarios, de los cuales diez son administrados por la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), organismo estatal creado en 1960. Los puertos son: Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso-San Antonio, Talcahuano-San Vicente, Puerto Montt, Castro, Aisén (Puerto Chacabuco) y Punta Arenas. Los otros dos, Tocopilla y Chañaral, son puertos mineraleros con instalaciones mecánicas particulares. Hay también más de treinta puertos menores y subsidiarios a lo largo de las 2.400 millas de costa. Arica y Antofagasta sirven de tránsito para el comercio exterior de Bolivia. Recientemente, Valparaíso y San Antonio han sido preparados para atender el tráfico de contenedores, que ha crecido sustancialmente, y se ha instalado una terminal especializada. En octubre de 1980 se inauguró un terminal para transbordadores en Puerto Montt y otro en Puerto Natales.

Hasta marzo de 1981, el trabajo en los puertos chilenos estaba limitado a trece horas al día, en dos turnos. La Cámara Marítima de Chile ha logrado que se extienda la jornada laboral en los puertos, sobre una base experimental, a fin de mitigar la congestión portuaria y mejorar la productividad. También a partir del presente año se ha dictado normas para permitir la participación de entidades particulares en los procesos de transferencia y porteo de la carga, faenas que antes eran de exclusividad de EMPORCHI.



- Argentina tiene 2.150 kilómetros de costas y una vasta red fluvial navegable. Posee más de treinta puertos, entre los cuales el más importante es Buenos Aires, por donde entran casi todas las importaciones de carga general y salen cereales y carga general. Cuenta con terminal de pasajeros y es el nervio central de un amplio tráfico fluvial y costero. Desde 1979 se está cumpliendo un vasto plan para renovar los equipos de manipuleo de carga y ampliar las instalaciones portuarias. Otros puertos importantes son los de Santa Fe, Rosario y San Nicolás sobre el río Paraná, y Bahía Blanca, Comodoro Rivadavia, Quequén y Río Gallegos sobre el Océano Atlántico. Los puertos argentinos se encuentran bajo el control de la Administración General de Puertos, en cuanto a su operación y mantenimiento. En cambio, el practicaaje, el amarre y la policía y control de navegación están bajo el control de la Prefectura Naval Argentina.

- En Paraguay, más del 90% del tráfico internacional se hace por el puerto de Asunción, sobre el río Paraguay, 1.630 kilómetros aguas arriba desde Buenos Aires. Aun cuando el puerto de Asunción fue ampliado entre 1966 y 1969, en la actualidad se ha hecho estrecho para atender el notable crecimiento de las exportaciones paraguayas, habiendo en marcha un plan de la Administración Nacional de Navegación y Puertos para ampliar sus instalaciones, y en particular para renovar y aumentar su equipamiento. El único otro puerto importante en Paraguay es el de Villeta, 37 kilómetros aguas abajo de Asunción, que le sirve de alivio a este último y al cual se espera transferir en el futuro la

exportación de graneles secos. En los alrededores de Asunción operan algunos puertos privados que participan en el comercio exterior por vía fluvial, como Villa Elisa e Itá Pyta Punta, especializados en importación de combustibles líquidos y de trigo, respectivamente.

- El principal puerto uruguayo es el de Montevideo, bajo el control de la Administración Nacional de Puertos. El gobierno está haciendo esfuerzos para mejorar la eficiencia de este puerto y recientemente ha obtenido un préstamo del Banco Mundial por 50 millones de dólares con tal objeto, incluyendo la construcción de un terminal de contenedores. Debe mencionarse además a Nueva Palmira, sobre el río Uruguay, que es zona franca y cuenta con instalaciones para carga y descarga de graneles que ofrecen una interesante alternativa a las exportaciones del Paraguay.

- En Brasil existen veintitrés *puertos organizados* (autorizados para operar desde el punto de vista aduanero), los más importantes de los cuales son: Manaus (en el río Amazonas), y sobre el Atlántico, de norte a sur, Itaquí, Fortaleza, Cabedelo, Salvador (Bahía), Vitoria-Tubarao, Rio de Janeiro, Angra dos Reis, Sao Sebastiao, Santos, Paranaguá, Barao de Tefé (Antonina), Porto Alegre y Rio Grande do Sul.

Aunque Brasil es una República Federal, la estructura general de los puertos se extiende a nivel nacional y consiste del Servicio de Aduanas (Receita Federal), las Capitanías de Puerto, que controlan el tráfico marítimo y portuario, y la Empresa Portos do Brasil S.A. (PORTOBRAS), que controla a las diferentes autoridades portuarias,

la mayoría de las cuales son corporaciones privadas autónomas de propiedad de la Unión en un 51%, por lo menos. PORTOBRAS también administra el Fondo Portuario Nacional, así es que cuenta con abundantes recursos económicos para llevar a cabo importantes obras en los puertos y en la extensa red fluvial, y para la adquisición de equipos. Durante el año 1980, PORTOBRAS invirtió más de 14 mil millones de cruceros en diversos proyectos, más de la mitad de cuya inversión se destinó a los terminales marítimos especializados, como el terminal de contenedores de Santos, el terminal de trigo y soja de Rio Grande do Sul (el mayor de América Latina), la instalación de un silo vertical de 100 mil toneladas en Paranaguá y el complejo portuario e industrial de Sepetiba —actualmente en construcción—, que permitirá movilizar anualmente 8.6 millones de toneladas de carbón y 18 millones de toneladas de mineral de hierro, aparte de alúmina y otros productos a granel. En 1981, PORTOBRAS obtuvo un empréstito del gobierno del Japón por 100 millones de dólares, para concluir las obras de Rio Grande y Sepetiba y poner en marcha la construcción de dos nuevos puertos, uno en Praia Mole (Espíritu Santo) para las necesidades siderúrgicas, y el otro en Vila do Conde (Pa) ligado a la exportación de alúmina y otras riquezas minerales de la Sierra de Carajás. También este año serán construidos terminales para barcos Ro-Ro en los puertos de Imituba, Paranaguá, Santos, Rio de Janeiro, Vitória, Salvador y Cabedelo.

- La mayor parte del comercio internacional de Suriname se mueve a través de Paramaribo, cerca del cual hay también un terminal para la exportación

de bauxita y alúmina, en Paramaribo. No existe autoridad portuaria independiente en Suriname.

- En Guyana tampoco hay autoridad portuaria, sino que esta actividad es controlada desde el Ministerio de Comunicaciones a través de una repartición centralizada. El principal puerto es Georgetown, en la desembocadura del río Demerara, pero la exportación de bauxita se hace mayoritariamente por Linden (llamado antes Mackenzie).

- Los puertos venezolanos están bajo la jurisdicción del Instituto Nacional de Puertos (INP), un organismo estatal autónomo creado en 1975 para administrar y operar los puertos comerciales y proyectar, construir y mantener los terminales marítimos y fluviales del Estado. Este Instituto opera los puertos de La Guaira, Maracaibo, Puerto Cabello, Guanta, Puerto Sucre, Carúpano, Ciudad Bolívar, Guaraná y El Guamache. No controla los terminales petroleros ni de minerales de hierro, que están en manos de las respectivas empresas productoras. Para evitar la congestión que afectó a los puertos venezolanos en el pasado, entre 1977 y 1980 se han invertido, en obras de construcción, reparaciones y mantenimiento de la infraestructura portuaria, 2.253 millones de bolívares, incluyendo seis nuevos sitios de atraque en La Guaira, uno de los cuales para barcos Ro-Ro, que fuera el primero de su género en Sudamérica (inaugurado en julio de 1980). El plan de inversiones para el período 1981-85 se eleva a 3.868 millones de bolívares y contempla la reactivación del puerto de Ciudad Bolívar, los planes maestros para Puerto Sucre y Carúpano y los proyectos en los puertos al sur del Lago de Maracaibo y Carenero.

PROBLEMAS PORTUARIOS

El impacto considerable de los costos portuarios sobre las operaciones marítimas, incluyendo no solamente los costos mismos, sino también el tiempo de espera de los buques, ha causado seria preocupación entre las autoridades, los armadores y los usuarios, tanto en las naciones industrializadas como en los países en desarrollo. Naturalmente, América Latina no podía ser una excepción a este estado de cosas universal. La reacción se ha manifestado en estudios, planes e inversiones para ampliar las instalaciones portuarias y mejorar el equipamiento, con enormes recursos invertidos durante la década pasada.

Debe reconocerse, sin embargo, que hay dos tipos de problemas en los puertos: los de naturaleza física o material y aquéllos de carácter institucional.

Entre los primeros, cabe mencionar la escasez de sitios de atraque, falta de profundidad o embancamientos periódicos, carencia de equipos apropiados para el manipuleo de la carga y la insuficiencia de espacio para áreas de maniobra o de almacenamiento de contenedores. Los problemas de tipo material requieren de tiempo y de recursos, entre las prioridades asignadas a las inversiones estatales, para su solución. Como se ha dicho, en América Latina los puertos son entidades de servicio público en la gran mayoría de los casos, y por tanto necesitan contar con dineros fiscales para hacer frente a las inversiones en instalaciones y equipo. En gran medida, las autoridades portuarias están encarando el desafío de mejorar y expandir sus terminales, ya que aparte de las obras

realizadas en los últimos años hay una serie de otras que se están efectuando en la actualidad o que se encuentran en proyecto.

Los problemas de tipo institucional incluyen la carencia de reglamentos claros, organización inadecuada, legislación anticuada para atender las necesidades de la carga unitarizada, ausencia de medidas para acelerar el despacho de contenedores, diferencia de horarios entre los distintos sectores de trabajadores, exceso de papeleo y de formalidades y, por último, problemas de orden laboral (la práctica de requerir mayor número de trabajadores que los necesarios, las ausencias injustificadas, las paradillas, las huelgas, etc.). En algunos puertos de la región esta situación se ve agravada por prácticas obsoletas para la recepción de naves, falta de expedición para solucionar problemas de emergencia, inflexibilidad operacional por excesiva centralización en la administración nacional y, en algunos casos específicos, desorganización, indisciplina laboral y aun piratería.

Otro problema se relaciona con los excesivos requerimientos administrativos que se imponen a los buques y a las cargas, en materia de documentación en los puertos. Estas exigencias contribuyen a elevar innecesariamente los costos de las empresas navieras y a demorar el despacho de las naves y sus cargamentos, a la vez que constituyen un recargo inútil de trabajo que hace perder el tiempo y causa molestias a los funcionarios de las autoridades marítimas, portuarias, aduaneras, de migración, de sanidad y de policía internacional, que deben exigir esos formularios, verificarlos, distribuirlos o simplemente archivarlos por no

tener mayor uso. Una prueba de la inutilidad de estas formalidades es el hecho que las autoridades aeronáuticas requieren mucho menos documentos para la recepción de aviones y de cargas aéreas, a pesar que las funciones que desempeñan son prácticamente las mismas que las autoridades portuarias. Más aún, en las últimas dos décadas todas las naciones desarrolladas han abolido muchas de las formalidades que requerían previamente para la atención de las naves en puerto, y hay recomendaciones específicas de hacer lo mismo en la región, de parte de la OEA, ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración) y de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO).

La intervención consular es otra exigencia que crea inconvenientes, demoras y altos costos en el despacho de naves y en la importación de mercaderías. También, todos los países industrializados han eliminado totalmente las formalidades consulares en los actos de comercio y de transporte, pero en algunas naciones latinoamericanas todavía persiste la exigencia del visado consular.

A fin de establecer un incentivo para simplificar la documentación naviera y promover la eliminación de la intervención consular, la CEPAL, en colaboración con la OEA (a través del Programa de Transporte OEA-CEPAL), ha preparado y publicado el *Manual de documentación naviera para los puertos de América Latina*. La primera parte, publicada en abril de 1979, contenía información sobre los puertos sudamericanos y centroamericanos del Pacífico, y la segunda, editada en abril de 1980, sobre los puertos del

Atlántico de Sudamérica. La tercera y última etapa, que se encuentra en prensa, se referirá a los puertos de México y el Caribe.

Los problemas materiales e institucionales en los puertos de América Latina se agudizan en algunos casos por problemas de tierra adentro (del *hinterland* respectivo), como la falta de centros de distribución que puedan aliviar a los recintos portuarios de las mercaderías de importación o evitar demoras en el despacho de productos de exportación. Como resultado de estos problemas y de las horas limitadas de trabajo portuario, es frecuente que algunos puertos sufran de congestión permanente o periódica, obligando a las naves a esperar sitio de atraque por cuatro, cinco y hasta veinte días.

CONCLUSIONES

Esta descripción de la situación portuaria en América Latina muestra que aunque los problemas de naturaleza material requieren de inversiones sustanciales, las mismas se llevan a cabo con recursos nacionales o con empréstitos del exterior, pero que las mayores dificultades surgen de los aspectos institucionales.

Si bien tales obstáculos podrían salvarse mediante la adopción de medidas legales y administrativas, se requiere, como condición previa, la toma de conciencia colectiva sobre la importancia de abordar los aspectos institucionales del sector —incluyendo la legislación, la reglamentación, la estructura jurídica, social y laboral, la organización, la documentación y los procedimientos—, en forma de adecuarlos a las nuevas tecnologías del

transporte y poder aprovecharlas debidamente. Para ello sería de verdadera ayuda la adopción de las medidas de facilitación del comercio y del transporte propuestas por organismos internacionales —en particular de la UNCTAD, la OEA y la CEPAL—, como igualmente la creación de comités de facilitación, consejos de usuarios del transporte internacional y consejos portuarios de administración.

Habría que crear un mejor entendimiento interno en cada país para que se comprenda el rol fundamental de los puertos en la economía nacional, y el impacto que las demoras en las operaciones portuarias tiene en el costo del transporte marítimo y, a la larga, en el costo de vida de la población del país y en la posibilidad de colocar los productos nacionales en los mercados internacionales.

Al mismo tiempo, se puede pensar en la cooperación externa para solucionar algunos problemas portuarios, mediante créditos a largo plazo y bajos intereses para construir nuevos puertos, ya que es muy difícil financiar obras cuya inversión demanda mucho tiempo para su amortización, como los rompeolas. (El rompeolas de

Valparaíso, por ejemplo, fue construido en 1919 y todavía está en perfectas condiciones; el de Dover algunos siglos atrás y el de Marsella hace mil años. . .).

Otra forma de ayudar a América Latina en esta materia es a través de la preparación y capacitación de directivos y personal portuario, como lo está haciendo la UNCTAD con sus cursos y seminarios o como lo hacía la OEA con becas en puertos más avanzados, por intermedio del Programa Puertos Amigos.

En todo caso, el desarrollo, mejoramiento y eficiencia de los puertos de América Latina es una tarea que corresponde ser emprendida no sólo por los gobiernos, sino que con la activa cooperación de los armadores y los embarcadores, los funcionarios públicos y los trabajadores marítimos y portuarios, los importadores y exportadores, la banca y las compañías de seguros, las universidades y la industria, los productores y comerciantes; en suma, de todos quienes dependemos del transporte marítimo —a través de nuestros puertos— para el comercio internacional y la vida misma de nuestros países.

Fuente: Extractado de *Situation and problems in Latin American ports*, charla dictada por el autor en el Congreso y Feria Internacional Portex '81 Hamburg (Hamburgo, 26-30 de mayo de 1981).

